



DG MOVE

Feasibility study on the

Vehicle Information Platform



© European Union 2015

Final Report

Version 2.0

26/11/2014

Produced by

UNISYS

Переклад виконано
ДП «ДЕРЖАВТОТРАНСНДПРОЕКТ»
Лютий 2020

Європейська Комісія
Генеральний директор з питань мобільності й транспорту

Інформаційна платформа з питань транспортних засобів

Техніко-економічне обґрунтування

Фінальний звіт
26 листопада 2014

Цей звіт був підготовлений Лабораторією транспортних досліджень у контракті з Європейською Комісією. Незважаючи на те, що було зроблено максимум зусиль для того, щоб питання, представлені в цьому звіті, були точними та актуальними, TRL Limited не несе відповідальності за будь-які помилки чи упущення, або витяги та частини чи весь вміст в іншому контексті.

Інформація та погляди, викладені в цьому звіті, належать авторам (авторкам) і не обов'язково відображають офіційну думку Комісії. Комісія не гарантує точність даних, включених у це дослідження. Ні Комісія, ні будь-яка особа, яка діє від імені Комісії, не можуть нести відповідальності за використання інформації, що міститься в ній.

Автори:

Marie van de Poele, Piotr Danowski, Alexia Bovy, Wilfried De Wever, Gina Marioni, Gabriela Cojanu, Patrice-Emmanuel Schmitz, Emidio Stani, Rudolf De Schipper

Від перекладачів

1. Доступ до оригіналу звіту англійською мовою:

https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/pdf/vehicles/study_vip_2014.pdf .

2. Цей переклад виконано у лютому 2020 р. переважно для розробників законодавства з питань впровадження в Україні Директиви 2014/45/ЄС та майбутніх розробників Інформаційної платформи транспортних засобів України, яка має бути згармонізованою з відповідною платформою у Європейському Союзі. Неперекладені частини звіту рекомендуємо читати з оригіналу.

Анотація

Підсумковий звіт презентує результати дослідження щодо доцільності створення Європейської інформаційної платформи для транспортних засобів, здійсненої Unisys для Генерального управління мобільності та транспорту Європейської комісії. Мета дослідження: оцінити доцільність інформаційної платформи про транспортний засіб, встановивши безперервний потік інформації між усіма відповідними суб'єктами, які беруть участь у сфері перевірки дорожнього руху, охоплюючи як періодичні випробування, так і дорожні перевірки. Крім полегшення обміну даними між державами-членами поєднанням існуючих національних систем, ця платформа може також використовуватися для збору та зберігання інформації, що стосується показів одометра та основного обладнання безпечності транспортних засобів, що беруть участь у значимих аваріях. Після аналізу потреб бізнесу були визначені бізнес-потоки та їх технічні характеристики. Враховуючи паралельне використання існуючих систем та економічну ефективність, було запропоновано чотири окремі системи для покриття всіх потреб Інформаційної платформи КТЗ (VIP). Кожна система реалізує певний тип інформаційного потоку відповідно до інституцій ЄС, виробників транспортних засобів та між суб'єктами держав-членів. Аналіз витрат показує, що це найбільш економічний спосіб впровадження. Впровадження системи комунікацій між державами-членами вимагає найбільшої навантаги.

Зміст

Від перекладачів.....	2
Анотація	3
Зміст.....	4
Перелік рисунків	13
Перелік таблиць.....	14
1 Резюме	18
2 Вступ	24
2.1 Цілі дослідження.....	26
2.2 Методика.....	27
2.3 Контекстуальні питання	28
3 Огляд поточної ситуації.....	29
3.1 Життєвий цикл транспортного засобу.....	29
3.2 Середовище Європейського Союзу	33
3.2.1 Законодавство ЄС	34
3.2.2 Чинні системи.....	36
3.2.2.1 Системи, якими керує ЄС	36
3.2.2.1.1 TACHOnet.....	36
3.2.2.1.2 RESPER.....	39
3.2.2.1.3 ERRU.....	41
3.2.2.1.4 CIRCABC.....	43
3.2.2.1.5 Піклування (CARE)	44
3.2.2.2 Інші системи.....	46
3.2.2.2.1 Європейська інформаційна система про колісні транспортні засоби та водійські посвідки (EUCARIS).....	46
3.2.2.2.2 Веб-сайти з ремонту та обслуговування	47
3.3 Огляд поточної ситуації в державах-членах ЄС.....	49
3.3.1 Реєстрація.....	50
3.3.2 Періодична технічна інспекція (PTI)	51

3.3.3	Придорожня інспекція (RSI).....	52
3.3.4	Міжнародний обмін даними	53
3.3.5	Персональні та конфіденційні дані	54
3.3.6	Основні практичні проблеми, що виникають	55
3.3.7	Основні вимоги та пропозиції, висунуті державами-членами.....	57
3.3.8	Національні ініціативи щодо подолання шахрайства з пробігом....	57
4	Функційний аналіз VIP	59
4.1	Загальні функційні вимоги.....	60
4.2	Потреби користувачів.....	61
4.2.1	Суб'єкти даних.....	62
4.2.2	Зацікавлені сторони	68
4.2.3	VIP-функції.....	72
4.3	Нефункційні вимоги	73
4.4	Правові вимоги.....	74
4.5	Вимоги до держав-членів	75
4.6	Початкові висновки, пов'язані з потребами бізнесу стосовно VIP	76
4.7	Життєвий цикл транспортного засобу в VIP.....	81
4.7.1	Міжнародний обмін даними щодо реєстрації.....	82
4.7.2	Міжнародний обмін даними, що стосуються РТІ	83
4.7.3	Міжнародний обмін даними RSI.....	84
4.7.4	Інший потік даних.....	85
4.8	Можливі організаційні домовленості	86
4.8.1	Обов'язки VIP-зацікавлених сторін.....	86
4.8.2	Обов'язки всередині держав-членів	88
5	Технічний аналіз VIP.....	90
5.1	Технічний аналіз потоків бізнесу	91
5.1.1	Характеристика потоків даних	91
5.1.2	Висновки	94
5.1.2.1	Обмін технічними даними про устаткування недоцільний	94

5.1.2.2	Єдина система для обмінів всіма даними не є допустимим варіантом.	94
5.2	Технічні варіанти	97
5.2.1	VIP-VM –потік технічних даних	97
5.2.1.1	Опис	97
5.2.1.2	Кошторис витрат.....	103
5.2.1.3	Обговорення.....	103
5.2.2	VIP MS – потік технічних даних	105
5.2.2.1	Опис	105
5.2.2.2	Кошторис витрат.....	112
5.2.2.3	Обговорення.....	114
5.2.3	VIP-EU – потік технічних даних	116
5.2.3.1	Опис	116
5.2.3.2	Обговорення.....	119
5.3	Висновки	120
6	РЕКОМЕНДАЦІЇ.....	122
6.1	Правова база	122
6.2	Найбільш підходяща архітектура для VIP	125
6.3	Рекомендація щодо впровадження.....	132
6.3.1	Загальні рекомендації для всіх обмінів даними.....	132
6.3.1.1	Загальні правила форматування даних.....	132
6.3.1.2	Спільна дорожня карта реалізації потоків даних	134
6.3.1.3	Вплив.....	135
6.3.1.4	Переваги	135
6.3.2	Рекомендації щодо впровадження VIP-VM	136
6.3.2.1	Технічні дані РТІ	136
6.3.2.1.1	Вказівки щодо впровадження.....	137
6.3.2.1.2	Вплив.....	138
6.3.2.1.3	Переваги	139
6.3.2.1.4	Відкриті питання.....	139

6.3.2.2	Технічні дані обладнання.....	139
6.3.2.2.1	Відкриті питання.....	140
6.3.3	Рекомендації щодо впровадження VIP-MS.....	140
6.3.3.1	Вказівки щодо впровадження та дорожня карта.....	140
6.3.3.2	Вплив.....	144
6.3.3.3	Переваги	145
6.4	Докази стосовно концепції.....	145
6.4.1	Технічні умови	146
6.4.2	Фази та графік впровадження.....	148
6.4.3	Конкретні ресурси та організаційні потреби	149
6.4.4	Приблизні витрати	150
7	ВИСНОВОК.....	152
8	Додатки	155
8.1	Абревіатури та скорочення.....	156
8.2	Поточна законодавча база.....	162
8.2.1	Законодавство ЄС щодо життєвого циклу транспортних засобів .	162
8.2.2	Законодавство ЄС щодо захисту даних.....	168
8.3	Огляд поточних досліджень та інформації	170
8.3.1	Вивчення майбутніх варіантів забезпечення придатності транспортних засобів в Європейському Союзі (AUTOFORE).....	171
8.3.2	Оцінка впливу пакету технічної придатності	172
8.3.3	Ініціатива стосовно діагностування електронних систем у автотранспортних засобах для РТІ (IDELSY).....	172
8.4	Зацікавлені сторони, що діють на міжнародному рівні.....	173
8.4.1	Випробувальне устаткування Європейської асоціації гаражного устаткування (EGEA).....	173
8.4.2	Європейська асоціація виробників автомобілів (ACEA).....	174
8.4.3	Міжнародний комітет з інспекції автомобільних транспортних засобів (CITA).....	175
8.5	Методика проєкту та результати роботи.....	175

8.6	Основні інструменти дослідження.....	180
8.6.1	Анкети <i>(не перекладено)</i>	180
8.6.1.1	Огляд країн <i>(не перекладено)</i>	180
8.6.1.2	Огляд реєстру <i>(не перекладено)</i>	180
8.6.2	Посібник з питань інтерв'ю <i>(не перекладено)</i>	180
8.7	Контактний лист <i>(не перекладено)</i>	180
8.8	Висновки щодо презентацій держав-членів.....	180
8.8.1	Участь держав-членів у дослідженні	181
8.8.2	Централізовані бази даних	183
8.8.3	Інформація щодо реєстрації.....	184
8.8.4	Інформація стосовно РТІ.....	185
8.8.5	Підсумкова інформація стосовно RSI.....	186
8.8.6	Наявність даних про нещасні випадки	187
8.8.7	Персональні та конфіденційні дані	188
8.8.8	Основні практичні проблеми, що виникають	190
8.8.8.1	Підсумки стосовно національних реєстрів	192
8.8.8.2	Наявність національного реєстру	193
8.8.8.3	(8.8.8.1 – виправлена помилка оригіналу) Підсумок національного реєстру.....	194
8.8.8.4	(8.8.8.2 – виправлена помилка оригіналу) Вартість національних реєстрів	195
8.8.8.5	(8.8.8.3 – виправлена помилка оригіналу) Поточне використання мережі в національному реєстрі.....	196
8.8.8.6	(8.8.8.4 – виправлена помилка оригіналу) VIP authorization summary <i>(не перекладено)</i>	197
8.8.9	Підсумки стосовно кращих каналів зв'язку.....	198
8.8.10	Вимоги та пропозиції держав-членів <i>(не перекладено)</i>	198
8.9	Профілі держав-членів <i>(профілі держав-членів ЄС не перекладено)</i>	199
8.10	Деталізовані вимоги.....	199
8.10.1	Загальні функційні вимоги <i>(не перекладено)</i>	199

8.10.2	Суть даних	200
8.10.2.1	Сертифікат відповідності.....	201
8.10.2.2	Відповідність технічних даних сертифікату.....	201
8.10.2.3	Повідомлення про закінчення терміну експлуатації транспортного засобу	202
8.10.2.4	Технічні дані періодичної технічної інспекції	202
8.10.2.5	Технічні дані обладнання <i>(не перекладено)</i>	204
8.10.2.6	Сертифікат придатності до експлуатації <i>(не перекладено)</i>	204
8.10.2.7	Рівень ризику <i>(не перекладено)</i>	204
8.10.2.8	Звіт RSI <i>(не перекладено)</i>	204
8.10.2.9	Повідомлення RSI <i>(не перекладено)</i>	204
8.10.2.10	Огляд національної статистики RSI (RSI) <i>(не перекладено)</i> ..	204
8.10.2.11	Інформація про національну статистику RSI <i>(не перекладено)</i>	204
8.10.2.12	Історія транспортних засобів (архівна) <i>(не перекладено)</i>	204
8.10.2.13	Дані про нещасні випадки <i>(не перекладено)</i>	204
8.10.2.14	Статистика використання VIP <i>(не перекладено)</i>	204
8.10.3	Опис зацікавлених сторін <i>(не перекладено)</i>	204
8.10.3.1	Реєстраційний орган.....	205
8.10.3.2	Повноваження РТІ.....	206
8.10.3.3	РТІ-центри	208
8.10.3.4	Органи влади RSI <i>(не перекладено)</i>	209
8.10.3.5	Інспектор RSI	209
8.10.3.6	Постачальник інформації про нещасні випадки	210
8.10.3.7	Виробник транспортного засобу	211
8.10.3.8	Постачальник устаткування для перевірки транспортних засобів	213
8.10.3.9	Європейські установи.....	214
8.10.3.10	VIP-оператор	215
8.10.4	Функційні можливості.....	216

8.10.4.1	Функційні можливості в рамках реєстрації	217
8.10.4.2	Функційні можливості в межах періодичної технічної інспекції	218
8.10.4.2.1	Налаштування та обслуговування інструментів тестування	218
8.10.4.2.2	Проведення періодичної технічної інспекції.....	218
8.10.4.3	Функційні можливості в рамках придорожньої інспекції.....	219
8.10.4.4	Функційні можливості в обсязі інформації про аварії (ДТП)	220
8.10.4.5	Адміністративні функції та звітність	220
8.10.5	Випадки використання операцій	221
8.10.5.1	UC01: Отримання / передання даних CoC	223
8.10.5.2	UC02: Повідомлення про закінчення терміну експлуатації транспортного засобу	223
8.10.5.3	UC03: Отримання доступу до технічної інформації виробника КТЗ	223
8.10.5.4	UC04: Отримання технічних даних устаткування	223
8.10.5.5	UC05: Отримання специфічних технічних даних для РТІ транспортного засобу	223
8.10.5.6	UC06: Отримання технічних даних CoC.....	223
8.10.5.7	UC07: Отримання / надіслання сертифіката RW до / від інших компетентних органів держав-членів	223
8.10.5.8	UC08: Отримання / передання звіту RSI від / до компетентного органу держави-члена	223
8.10.5.9	UC09: Повідомлення компетентного органу держави-члена про заходи, які слід вжити	223
8.10.5.10	UC10: Надіслання національної статистики RSI установам ЄС	223
8.10.5.11	UC11: Отримання / передання історичних даних транспортного засобу	223
8.10.5.12	UC13: Надавання звітів та статистичних даних про використання VIP	223
8.10.5.13	UC14: Отримання / повідомлення про рівень ризику підприємств від / до органів RSI інших держав-членів.....	223

8.10.6	Нефункційні вимоги	224
8.10.7	Вимоги до держав-членів	227
8.10.8	VIP-правові вимоги.....	229
8.11	Обов'язки всередині держав-членів	231
8.11.1	Хто відповідає за оновлення даних?	232
8.11.2	Який орган міг би приймати та підтримувати взаємозв'язок?	233
8.11.3	Які можливі національні потоки даних?	235
8.11.3.1	Національний потік реєстрації	236
8.11.3.2	Національний потік РТІ	237
8.11.3.3	Національний потік RSI	239
8.11.4	Висновки	241
8.12	Характеристика потоків даних	242
8.12.1	Ємність	242
8.12.2	Продуктивність	244
8.12.3	Зацікавлені сторони	246
8.12.4	Конфіденційні дані	247
8.12.5	Використовувана мережа	249
8.13	Підключення поточних держав-членів до існуючих систем	251
8.14	Кошторис витрат	252
8.14.1	Кошторис витрат VIP-VM.....	253
8.14.1.1	Кошторис витрат для установ ЄС	253
8.14.1.2	Кошторис витрат для виробників транспортних засобів та держав-членів.....	254
8.14.2	Оцінка вартості VIP-MS	254
8.14.3	Оцінка вартості VIP-ЄС	257
8.14.3.1	Кошторис витрат для держав-членів <i>(Не перекладено)</i>	257
8.14.3.2	Витрати на централізоване розроблення та обслуговування <i>(Не перекладено)</i>	257
8.15	VIP – Доказ концепції.....	257
8.15.1	Результати, передбачені для РОС	258

8.15.2	Завдання, які необхідно виконувати <i>(Не перекладено)</i>	258
8.15.3	Список необхідного персоналу	259
8.16	Аналіз витрат і вигод для збору інформації про покази одометра та історію ДТП <i>(не перекладено)</i>	260
8.16.1	Системи зчитування показів одометра <i>(не перекладено)</i>	260
8.16.1.1	Витрати <i>(не перекладено)</i>	260
8.16.1.2	Переваги <i>(не перекладено)</i>	260
8.16.1.3	Слабкі сторони <i>(не перекладено)</i>	260
8.16.2	Система історії аварій (ДТП) <i>(не перекладено)</i>	260
8.17	Бібліографія	263



Перелік рисунків

Рисунок 3-1: Життєвий цикл транспортного засобу	33
Рисунок 4-1: VIP-об'єкти даних	62
Рисунок 4-2: Огляд зацікавлених сторін	69
Рисунок 4-3: Огляд потоків даних VIP-бізнесу	81
Рисунок 5-1: Технічні потоки VIP	96
Рисунок 5-2: VIP-VM система: інформаційна платформа виробників КТЗ	102
Рисунок 5-3: Легенда для системних діаграм VIP-MS	111
Рисунок 6-1: Кроки впровадження VIP-держав-членів	143
Рисунок 8-1: Єдина національна точка приєднання до VIP	234
Рисунок 8-2: Кілька національних точок приєднання до VIP	235
Рисунок 8-3: Можливі національні потоки реєстраційних даних	237
Рисунок 8-4: Можливі національні потоки даних для періодичної технічної інспекції	239
Рисунок 8-5: Можливі національні потоки даних для придорожньої інспекції	240



Перелік таблиць

Таблиця 3-1: Участь держав-членів: огляд.....	50
Таблиця 3-2: Відсоток держав-членів ЄС, що зберігають дані про реєстрацію транспортних засобів у своєму реєстрі за категоріями КТЗ.....	51
Таблиця 3-3: Приєднання до існуючих систем усіх держав-членів	54
Таблиця 3-4: Персональні та конфіденційні дані держав-членів ЄС	55
Таблиця 3-5: Практичні проблеми, що виникають у зв'язку з міжнародним обміном даними про транспортні засоби	56
Таблиця 4-1: Огляд функційних вимог VIP	61
Таблиця 4-2: Перелік функцій, які слід реалізувати в рамках VIP	72
Таблиця 4-3: Потреби у даних в органах держав-членів	87
Таблиця 5-1: Технічний аналіз потоків даних VIP	91
Таблиця 5-2: Потіки технічних даних VIP	95
Таблиця 5-3: Оцінка загальних витрат VIP-VM	103
Таблиця 5-4: VIP-VM: переваги та недоліки.....	104
Таблиця 5-5: VIP-VM: характеристики паралельного використання систем.....	107
Таблиця 5-6: Параметри паралельного використання для VIP-MS	110
Таблиця 5-7: Кошторис витрат для VIP-MS.....	112
Таблиця 5-8: Оцінка загальних витрат VIP-ЄС	118
Таблиця 5-9: Огляд VIP систем	120
Таблиця 5-10: Загальні витрати на створення VIP	121
Таблиця 6-1: VIP-MS: Якісне порівняння варіантів VIP-MS	127
Таблиця 6-2: VIP-EU: Якісне порівняння варіантів	130
Таблиця 6-3: Порівняння потреб, пов'язаних з РТІ та RMI	137
Таблиця 6-4: специфікації VIP РОС	147
Таблиця 6-5: VIP РОС: загальний графік	149
Таблиця 6-6: VIP РОС: загальні витрати – Варіанти 1 та 2	151

Таблиця 6-7: VIP ROC: загальні витрати – Варіанти 3 та 4	151
Таблиця 8-1: Перелік додатків	155
Таблиця 8-2: Аббревіатури і скорочення	156
Таблиця 8-3: Огляд попередніх досліджень та проєктів в межах РТІ	170
Таблиця 8-4: Перелік контактних осіб VIP (<i>не перекладено</i>)	180
Таблиця 8-5: Детальна участь держав-членів у техніко-економічному обґрунтуванні	181
Таблиця 8-6: Централізовані бази даних держав-членів	183
Таблиця 8-7: Інформація держав-членів про реєстрацію	184
Таблиця 8-8: Інформація держав-членів про РТІ	185
Таблиця 8-9: Детальна інформація держав-членів щодо дорожньої інспекції	186
Таблиця 8-10: Детальна доступність даних в централізованих системах держав-членів	187
Таблиця 8-11: Детальні персональні дані держав-членів	188
Таблиця 8-12: Детальні основні проблеми, пов'язані з державами-членами	190
Таблиця 8-13: Підсумки стосовно національних реєстрів КТЗ	192
Таблиця 8-14: Наявність національних реєстрів	193
Таблиця 8-15: Підсумок діяльності національних реєстрів	194
Таблиця 8-16: Підсумок витрат на національні реєстри	195
Таблиця 8-17: Використовувані мережі національних реєстрів	196
Таблиця 8-18: VIP authorization summary (<i>не наведено</i>)	197
Таблиця 8-19: Підсумки стосовно кращих каналів зв'язку	198
Таблиця 8-20: Вимоги та пропозиції держав-членів	199
Таблиця 8-21: Функційні вимоги до VIP (<i>не наведено</i>)	199
Таблиця 8-22: Перелік об'єктів даних VIP	200
Таблиця 8-23: Канали зв'язку органів реєстрації	206
Таблиця 8-24: Канали зв'язку влади РТІ	207
Таблиця 8-25: Канали зв'язку центрів РТІ	209
Таблиця 8-26: Канали зв'язку органів влади RSI (<i>не наведено</i>)	209

Таблиця 8-27: Канали зв'язку інспекторів RSI.....	210
Таблиця 8-28: Канали зв'язку провайдерів інформації про нещасні випадки	211
Таблиця 8-29: Канали зв'язку виробників транспортних засобів	212
Таблиця 8-30: Канали зв'язку постачальників устаткування для тестування транспортних засобів	214
Таблиця 8-31: Канали зв'язку європейських установ	214
Таблиця 8-32: Канали зв'язку VIP-оператора.....	215
Таблиця 8-33: Зацікавлені сторони у VIP	216
Таблиця 8-34: Перелік заходів, які слід виконувати в рамках реєстрації	217
Таблиця 8-35: Перелік заходів, які слід виконати в рамках РТІ – налаштування та обслуговування інструментів для тестування.....	218
Таблиця 8-36: Перелік заходів, які слід виконати в рамках виконання РТІ	218
Таблиця 8-37: Перелік дій, які слід виконати в межах RSI	219
Таблиця 8-38: Перелік заходів, які слід виконати у рамках даних про аварії (ДТП)	220
Таблиця 8-39: Перелік заходів, які слід виконувати в межах функцій адміністративної та звітної діяльності	220
Таблиця 8-40: Перелік випадків використання операцій VIP	221
Таблиця 8-41: Нефункційні вимоги VIP	224
Таблиця 8-42: Вимоги VIP щодо держав-членів ЄС	227
Таблиця 8-43: VIP-правові вимоги	229
Таблиця 8-44: Право власності суб'єктів даних	232
Таблиця 8-45: Ємність міжнародних обмінів даними, що пов'язані з реєстрацією	242
Таблиця 8-46: Ємність міжнародного обміну даними щодо РТІ	243
Таблиця 8-47: Ємність системи міжнародного обміну даними, пов'язаної з RSI	244
Таблиця 8-48: Ємність інших потоків даних.....	244
Таблиця 8-49: Час відповіді в міжнародному обміні даними щодо реєстрації ..	244

Таблиця 8-50: Час відповіді на міжнародний обмін даними, що стосуються РТІ	245
Таблиця 8-51: Час відповіді на міжнародний обмін даними, пов'язаними з RSI	245
Таблиця 8-52: Час відгуку для інших потоків даних.....	245
Таблиця 8-53: Зацікавлені сторони для міжнародного обміну даними щодо реєстрації.....	246
Таблиця 8-54: Зацікавлені сторони в міжнародному обміні даними, пов'язані з РТІ.....	246
Таблиця 8-55: Зацікавлені сторони в міжнародному обміні даними, пов'язаними з RSI	246
Таблиця 8-56: Зацікавлені сторони для інших потоків даних	247
Таблиця 8-57: Конфіденційні дані у міжнародних обмінах з реєстрації	247
Таблиця 8-58: Конфіденційні дані у міжнародному обміні стосовно РТІ	248
Таблиця 8-59: Конфіденційні дані у міжнародному обміні стосовно RSI.....	248
Таблиця 8-60: Конфіденційні дані в інших потоках.....	249
Таблиця 8-61: Конфіденційні дані у міжнародних обмінах з реєстрації	249
Таблиця 8-62: Мережа для міжнародного обміну даними, що стосується РТІ..	249
Таблиця 8-63: Мережа міжнародного обміну даними, пов'язана з RSI	250
Таблиця 8-64: Мережа для інших потоків даних.....	251
Таблиця 8-65: Огляд приєднань MS до існуючих систем, що обмінюються інформацією про транспортні засоби на рівні ЄС	251
Таблиця 8-66: VIP-VM: кошторис витрат для установ ЄС.....	254
Таблиця 8-67: VIP – держави-члени: огляд варіантів	254



1 Резюме

У липні 2010 року Європейська Комісія прийняла політичні орієнтири щодо безпеки дорожнього руху на 2011-2020 роки з метою зменшити вдвічі загальну кількість загиблих у ДТП в ЄС за період з 2010 по 2020 рік. У цьому контексті Генеральний директор з питань мобільності та транспорту (DG Move) проводив оцінку впливу на таке від запропонованого нового законодавства. З метою поліпшення безпеки дорожнього руху, нове законодавство, що названо «пакетом технічної експлуатації», встановлює загальні вимоги та узгоджені правила, що стосуються випробувань на технічну експлуатацію в усьому Союзі.

З метою здійснення комунікаційного потоку між усіма зацікавленими сторонами, які працюють у тестуванні придатності до дорожньої експлуатації, охоплюючи національні органи влади, а також виробників транспортних засобів, центри випробувань та постачальників випробувального устаткування, стаття 16 нової директиви про періодичні випробування технічної безпечності вимагає від Комісії перевірки доцільності впровадження електронної платформи інформації про транспортні засоби (VIP).

Це дослідження, розпочате Європейською Комісією, має на меті оцінити доцільність інформаційної платформи про транспортний засіб, встановивши безперервний потік інформації між учасниками та державами-членами, які беруть участь у проведенні перевірок придатності до технічної експлуатації, охоплюючи як періодичні випробування, так і придорожні перевірки. Окрім спрощення обміну даними між державами-членами поєднанням існуючих національних систем, очікуємо, що дослідження також оцінить можливість використання цієї платформи для збору та зберігання інформації, пов'язаної з показами одометра та основним обладнанням безпечності транспортних засобів, що беруть участь у значимих аваріях.

Вимоги до VIP були вперше визначені на основі нового законодавства. Вони були доповнені думками низки експертів на національному та міжнародному рівнях. Опитаним було запропоновано висловити свої роздуми з відкритою перспективою. Усі зібрані дані були об'єднані в поточний підсумковий звіт.

На основі аналізу ділових процесів, потоків даних та їх технічних характеристик було визначено три види технічних потоків. Для того, щоб максимально використати існуючі системи та врахувати економічну ефективність, виявилось, що замість розробки окремої системи надзахисту можливо використовувати окремі системи паралельно. Кожна система здійснює один із потоків комунікацій відповідно з установами ЄС, з виробниками транспортних засобів та між державами-членами.

VIP для виробників транспортних засобів (VIP-VM) охоплює всі обміни за участі виробників транспортних засобів, зокрема технічні дані про транспортні засоби, необхідні для періодичної технічної інспекції (РТІ) транспортних засобів, а також дані, необхідні виробникам тестового устаткування. Розглядаючи нові процедури випробувань з урахуванням електронного обладнання транспортного засобу, випробувальні центри вимагають доступу до додаткових даних, пов'язаних із самим транспортним засобом на момент випробування. Враховуючи високу частоту обміну, велику кількість користувачів та зацікавлених сторін стосовно мережі, періодичні центри технічного огляду повинні підключатися до веб-сайту виробників транспортних засобів через Інтернет-з'єднання, щоб отримати необхідні їм дані для проведення випробувань конкретного транспортного засобу. Підключившись до VIP-VM, користувачі РТІ-центрів будуть переспрямовані на веб-сайт виробника відповідного транспортного засобу. Виробники тестового устаткування потребують технічних даних про електронне устаткування, для налаштування та обслуговування випробувального устаткування. Цей вид обміну можуть

паралельно використовувати системи ремонту та обслуговування, які виробники транспортних засобів зобов'язані надавати майстерням та гаражам. Виробники тестового устаткування мали б доступ лише до інформації, що стосується їх потреб. Така система несе низькі витрати на розробку та обслуговування (надалі визначається як завантаженість у людино-місяцях). Витрати на розробку та обслуговування європейських установ оцінюють у 12 людино-місяців. Оскільки у кожного виробника транспортних засобів є конкретні варіанти реалізації і вимоги, пов'язані з таким обміном даними, визначені на момент написання, витрати виробників транспортних засобів та держав-членів не можуть бути оцінені для цієї системи.

VIP для держав-членів (VIP-MS) охоплює міжнародний обмін даними між органами влади держав-членів, зокрема потреби в реєстрації, періодичному технічному огляді (PTI) та придорожній інспекції (RSI) за умови, що кожна держава-член має централізовану систему для реєстрації, дані PTI та RSI. Міжнародний обмін даними, пов'язаний з реєстрацією, стосується лише перереєстрації транспортних засобів в іншій державі-члені. Крім поточних даних, що підлягають обміну в цьому обсязі, слід також передавати історичні дані транспортного засобу, що включає історію аварій транспортного засобу. Міжнародний обмін даними в рамках PTI враховує взаємне визнання у майбутньому PTI усіх держав-членів. Ця майбутня можливість вимагає посилення гармонізації правил та процедур тестування між державами-членами. Міжнародний обмін даними в рамках RSI вже відбувається, оскільки RSI здійснюється на іноземних транспортних засобах. В даний час ці обміни не є згармонізованими, а такі процедури проводять вручну. У цьому контексті VIP-MS сприятиме такому обміну, дозволяючи краще стежити за несправними транспортними засобами. З огляду на паралельне використання діючих систем, виявляється, що найкращим кандидатом на паралельне використання є Європейська інформаційна система European CAR та посвідчення водія

(EUCARIS), а також Європейським реєстр підприємств автомобільного транспорту (ERRU). Система EUCARIS, що належить державам-членам, які підписали Договір EUCARIS, в даний час здійснює обмін повідомленнями між реєстраційними органами, поряд з іншими видами обміну даними. Звідси було оцінено три варіанти. Аналіз витрат та відповідність вимогам кожного варіанту показує, що варіант паралельного використання EUCARIS для VIP-MS є дуже привабливим, але стикається з головним питанням: оскільки Єврокомісія не володіє цією системою, потрібен чіткий процес управління.

Впровадження в VIP-MS лише ERRU найкраще підходить для VIP-MS. Цей другий варіант вимагає від десяти (10) держав-членів оновити зв'язок, пов'язаний із поточним використанням ERRU, збільшивши загальні витрати на розробку та обслуговування, зробивши цей варіант найдорожчим. На вимогу держав-членів, у разі третього варіанту вважаємо, що поточний зв'язок між ERRU та EUCARIS зберігається. Цей варіант приводить загальні витрати на розробку та впровадження до другого варіанту.

Був розглянутий додатковий четвертий варіант: впровадження нової системи, подібної до ERRU, паралельне використання діючих рамок та методик розвитку, що діють у Європейській Комісії. Хоча цей варіант вимагає від усіх держав-членів створити додаткове підключення до платформи ЄС, поточна оцінка показує, що це рішення забезпечує ті ж переваги, що й другий варіант (паралельне використання лише ERRU) за менших витрат.

Залежно від впливу кожної опції на підключення до VIP-MS, витрати на технічне обслуговування та впровадження для кожної держави-члена варіюються між 51 та 69 людино-місяцями. Витрати на європейські установи залежать від обраного варіанту, коливаючись від 54 до 124 людино-місяців.

Інституції VIP для ЄС (VIP-EU) охоплюють обмін національними звітами та статистикою RSI. Через низьку частоту цих обмінів паралельне використання існуючих систем є найбільш рентабельним варіантом. Звіти та статистичні дані

щодо придорожньої інспекції можуть обмінюватися через Адміністрації, підприємства та громадян Центру зв'язку та інформації (CIRCABC) зі стандартизованим форматом даних та структурою. CIRCABC - це рішення для електронного уряду, що підтримує діяльність в галузі спільної роботи державних адміністрацій Європейського Союзу в Інтернеті. Іншим варіантом є розширення частини системи VIP-MS. Незважаючи на те, що цей варіант є дорожчим, ніж паралельне використання CIRCABC, він має важливу перевагу в забезпеченні автоматизованого спостереження, перевірки даних та консолідації даних. Тому він є кращим. У цьому обсязі реалізація такого варіанту може бути легко врахована у плані впровадження VIP-MS.

Витрати на впровадження для держав-членів у рамках VIP- MS оцінюють у 3 людино-місяці. Витрати європейських інституцій на впровадження VIP-EU варіюються від 3 до 6 людино-місяців, залежно від обраного варіанту. Для ЄС VIP-EU охоплює обмін національними звітами та статистикою RSI. Через низьку частоту цих обмінів паралельне використання існуючих систем є найбільш рентабельним варіантом. Звіти та статистичні дані щодо придорожньої інспекції можуть обмінюватися через Адміністрації, підприємства та громадянина Центру зв'язку та інформації (CIRCABC) зі стандартизованим форматом даних та структурою. CIRCABC – це рішення для електронного уряду, що підтримує діяльність в галузі спільної роботи державних адміністрацій Європейського Союзу в Інтернеті. Іншим варіантом є розширення частини системи VIP-MS. Незважаючи на те, що цей варіант є дорожчим, ніж паралельне використання CIRCABC, він має важливу перевагу в забезпеченні автоматизованого спостереження, перевірки даних та консолідації даних. Тому він є кращим. У такому обсязі реалізація цього варіанту може бути легко врахована у плані впровадження VIP-MS.

Загалом, залежно від обраного варіанта для систем VIP-MS та VIP-EU, загальні зусилля навантаження на розробку та підтримку повної VIP,

охоплюючи три системи, впроваджені у 28 державах-членах, коливається між 1.590 та 1.770 людино-місяців.

Незалежно від потоку даних про транспортні засоби дослідження показує, що загальний формат даних та їх структура є необхідною умовою для впровадження VIP. Це піде на користь усім зацікавленим сторонам, сприяючи обміну даними та підвищуючи якість даних на всіх рівнях життєвого циклу транспортних засобів. Дослідження надає набір керівних принципів та вказує на найкращі практики, які рекомендовано застосовувати під час розробки такого стандарту.

На організаційному рівні дослідження аналізує вплив на національні потоки даних з точки зору функційних можливостей, ролей та обов'язків. Оскільки у кожній державі-члена є своя організація, дослідження надає організаційну модель лише як орієнтир.

Однак, у сфері захисту прав споживачів, дослідження рекомендує поступове впровадження даних історії транспортних засобів, починаючи з показів одометра. Ця функційність може бути розширена на більш пізньому етапі з інформацією про аварії.

З юридичної точки зору слід чітко визначити загальні правила використання даних, зокрема захист персональних даних, а також права власності на дані. Усі держави-члени повинні створити та дотримуватися загальної структури управління ЄС для VIP.

Як висновок, впровадження Інформаційної платформи стосовно транспортних засобів можливе методом розширення існуючих систем, але за певних умов. Якщо будуть такі випадки, що зазначене неможливо виконати, реалізація нової системи можлива, але за додаткових витрат, зокрема часу. Необхідною умовою для будь-якого обраного варіанту є визначення загальних правил та форматів даних. Подальше впровадження визначених підсистем може слідувати окремим та незалежним часовим строкам. Дослідження пропонує

поетапний підхід, заснований на готовності держав-членів до здійснення міжнародного обміну даними.

2 Вступ

У липні 2010 року Європейська Комісія прийняла політичні орієнтири щодо безпеки дорожнього руху на 2011-2020¹ роки з метою зменшити вдвічі загальну кількість загиблих у ДТП в ЄС за період з 2010 по 2020 рік. У цьому контексті Генеральна дирекція з питань мобільності та транспорту (DG MOVE) провела оцінку впливу до того, як запропонувала нове законодавство щодо пакету технічної роботи². Тригером дослідження стала наявність на дорогах великої кількості транспортних засобів з технічними дефектами, що спричиняють аварії, травми та загибель людей. Дослідження надало докази зв'язку між поліпшенням безпеки дорожнього руху та вищими вимогами дорожнього руху.

Дослідження 2010 року також визначило дві першопричини високого рівня технічних дефектів:

- Обсяг чинного законодавства ЄС, що стосується норм дорожньої придатності до експлуатації, занадто вузький, а рівень вимог, які воно встановлює, занадто низький.

¹ Повідомлення Комісії Європейському Парламенту, Раді, Європейському економічному та соціальному комітету та Комітету регіонів «Назустріч європейській зоні безпеки дорожнього руху: політичні орієнтації на безпеку дорожнього руху 2011-2020 рр.», COM (2010) 389 final.

² Супровідний Робочий документ персоналу Комісії щодо пакету придатності до експлуатації й оцінки впливу Регламенту Європейського Парламенту та Ради про періодичні перевірки придатності до експлуатації колісних транспортних засобів та їхніх причепів і визнання Директиви 2009/40/ЄС такою, що втратила чинність, та Регламенту Європарламенту та Ради про технічну придорожню перевірку придатності до експлуатації комерційних транспортних засобів, що пересуваються в Союзі і визнання Директиви 2000/30/ЄС такою, що втратила чинність, та Директиви Європейського Парламенту та Ради про внесення змін до Директиви Ради 1999/37/ЄС про реєстраційні документи для транспортних засобів {COM (2012) 380 final} {SWD (2012) 207 final}, Брюссель, 13.7.2012 {SWD (2012) 206 final}

- Зацікавлені учасники не обмінюються інформацією та життєво важливими даними про ефективні тести та виконання результатів тестів.

З метою підвищення безпеки дорожнього руху ЄС вирішив оновити чинне законодавство про технічну експлуатацію, щоб врахувати технологічний розвиток транспортного засобу та полегшити безперервний потік інформації між учасниками та державами-членами, які беруть участь у тестуванні дорожньої експлуатації.

Нове регулювання (далі – «Новий пакет технічної безпеки») складається з трьох директив відповідно щодо періодичної технічної інспекції³, придорожньої технічної інспекції⁴ та реєстраційних документів транспортних засобів⁵. Завданням цього нового регулювання є «поліпшення безпеки дорожнього руху встановленням мінімальних загальних вимог та узгоджених правил щодо перевірок на придатність до експлуатації транспортних засобів у всьому Союзі»³.

Нове регулювання визначає, що кожен компетентний орган держави-члена повідомляє в електронному вигляді про документи, що стосуються перевірки технічної придатності до експлуатації (RW) – Періодична технічна інспекція (PTI) та придорожня інспекція (RSI) – та перереєстрація транспортних засобів.

Інший важливий аспект такого нового законодавства передбачає, що виробники транспортних засобів надаватимуть центрам PTI або національним органам влади необхідну технічну інформацію про транспортні засоби для перевірки придатності до технічної експлуатації. Нове положення про

³ Директива 2014/45/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 3 квітня 2014 р. про періодичні випробування придатності до технічної експлуатації автомобілів та їх причепів та скасування Директиви 2009/40 / ЄС, L 127/51 від 29.04.2014 р.

⁴ Директива 2014/47/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 3 квітня 2014 р. про технічний придорожній контроль комерційних транспортних засобів, що циркулюють в Союзі, та скасування Директиви 2000/30 / ЄС, L 127/134 від 29.04. 2014 р.

⁵ Директива 2014/46/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 3 квітня 2014 року про внесення змін до Директиви Ради 1999/37 / ЄС щодо реєстраційних документів на транспортні засоби, L 127/129 від 29.04.2014 р.

випробування РТІ визначає рекомендовані методи перевірки функційності компонентів стосовно безпеки та навколишнього середовища за допомогою використання електронного інтерфейсу транспортного засобу. Для проведення цих випробувань РТІ-центрам знадобиться конкретна технічна інформація, пов'язана з кожним окремим транспортним засобом. Ця інформація належить виробникам транспортних засобів та не є частиною офіційних документів, які вони мають надати. Ось чому доступ до цієї інформації під час технічної інспекції є вирішальним.

Стаття 16 нової директиви щодо періодичних перевірок придатності до експлуатації³ вище вимагає від Комісії перевірки доцільності, витрат та переваг від впровадження електронної інформаційної платформи транспортних засобів (VIP).

Завданням цієї платформи є «зв'язок існуючих національних систем з метою полегшення обміну інформацією щодо даних, що стосуються перевірки придатності до технічної експлуатації та зчитування показів одометра між компетентними органами держав-членів, відповідальних за випробування, реєстрацію та затвердження транспортних засобів, центрами тестування, виробниками випробувального устаткування та виробниками транспортних засобів»⁶.

Крім того, інформаційну платформу транспортного засобу можливо використовувати для збору та зберігання інформації, що стосується основного обладнання безпеки транспортних засобів, які беруть участь у серйозних аваріях, а також історії аварій та показів одометра.

2.1 Цілі дослідження

Поточне дослідження має на меті вивчити доцільність встановлення безперебійного потоку інформації між суб'єктами та державами-членами, які

⁶ Те саме, [стаття 16](#)

беруть участь у дослідженні придатності, охоплюючи як періодичні інспекції, так і придорожні інспекції.

На основі аналізу та оцінки поточної ситуації стосовно придатності КТЗ в державах-членах, це дослідження спрямоване на визначення найбільш підходящої архітектури та платформи обміну інформацією, що відповідає на такі значущі питання:

- Які ролі та обов'язки зацікавлених сторін щодо функційних процесів та володіння даними?
- Які правові обмеження?
- Які дані повинні обмінюватися, за яким форматом та стандартами?
- Які можливі технічні варіанти для поєднання ідентифікованих реєстрів?
- Які витрати та переваги?
- Які рекомендації?

2.2 Методика

Методологія, яку використано для проведення техніко-економічного обґрунтування VIP, включала чотири різні етапи:

- **Дослідження документації**, які охоплювали огляд чинної законодавчої бази ЄС⁷, а також відповідні дослідження та іншу документацію в цій сфері. Також було враховано пропозицію щодо пакету технічної придатності, який перебував у рамках законодавчого процесу в Європейському Парламенті та Раді.

- **Використання анкет**⁸ – були розповсюджені електронною поштою до відповідних органів кожної держави-члена, які погодились бути частиною цього дослідження за підтримки єдиного національного контактного пункту з

⁷ Див. 8.2. «Сучасна законодавча база»

⁸ Див. 8.6.1 «Анкетування»

метою збору відповідної інформації. Загалом було надіслано 46 анкет (два в кожену державу-член – одна анкета, яка охоплює загальне уявлення країни, а інша, що стосується реєстрів). Анкети також були надіслані міжнародним зацікавленим сторонам (міжнародна асоціація виробників транспортних засобів та міжнародна асоціація постачальників випробувального устаткування).

- **Візити та інтерв'ю**, спрямовані на збір думок експертів з питань тематики та перевірки відповідей, наданих у анкетах. Інтерв'ю були організовані у формі он-лайн зустрічей або в приміщеннях держав-членів та інших відповідних зацікавлених сторін (наприклад, EReg, ACEA та EGEA). Відповіді на анкети були основою для заповнення посібника для інтерв'ю⁹, який використовували під час засідань для уточнення результатів анкетування та обговорення можливої реалізації інформаційної платформи про транспортні засоби. Після наради всім учасникам було надіслано звіт для перевірки. Список імен контактів можна знайти в додатку 8.7 Список контактів.

- **Консолідація та аналіз**, який презентував діловий, юридичний та технічний аналіз інформації, зібраної в ході дослідження, об'єднував відповіді на опитувальник, відгуки, отримані під час візитів до держав-членів та обговорення з міжнародними зацікавленими сторонами.

2.3 Контекстуальні питання

У ході дослідження зіткнулися з низкою труднощів, які коротко підсумовані:

- Через труднощі у визначенні відповідального компетентного органу, призначення кандидата SPOC для цього дослідження було відкладено у кількох випадках. Така ситуація потребувала додаткових зусиль дослідницької групи для забезпечення безперервності спілкування на дану тему.

⁹ Див. 8.6.2 Посібник з інтерв'ю

- Через великий обсяг та вимоги високого рівня, описані в новому регламенті, спілкування із зацікавленими сторонами було дуже корисним. Це принесло корисну інформацію та точки зору, які не всі були одного напрямку через різні інтереси. Цілеспрямована сфера допомогла визначити реальні потреби стосовно VIP.
- Відповідно до затвердженої методології, дослідження в першу чергу було націлене на збір думок держав-членів та відгуки експертів, що презентували їх національну адміністрацію. Це правильний спосіб оцінки рівня еволюції думок всередині «спільноти держав-членів», але, швидше за все, це не спричинить «чіткого рішення» та дійсно інноваційних пропозицій.
- Низка експертів держав-членів не змогла надати кількісні відповіді про існуючі системи (наприклад, про ефективність, домовленості про угоди та бюджет).
- Від дослідницької групи вимагалася гнучкість для адаптації методології до цілей місії, що розвивалася, протягом усього дослідження в межах договору.

3 Огляд поточної ситуації

3.1 Життєвий цикл транспортного засобу

Життєвий цикл транспортного засобу починається з виробництва транспортного засобу виробником. Будь-який транспортний засіб, який вводять в експлуатацію в ЄС, повинен відповідати вимогам та стандартам, визначеним та затвердженим згідно з вимогами ЄС щодо затвердження типу. Процес затвердження типу – це складний і багатоетапний процес, під час якого всі частини транспортного засобу, а також повний транспортний засіб перевіряють та затверджують. Кожне схвалення типу отримує номер затвердження ЕС та є чинним у будь-якій державі-члені ЄС. Крім цього, затвердження одного транспортного засобу відбувається на національному рівні, коли в

транспортному засобі відбуваються важливі зміни або у разі індивідуального ввезення транспортних засобів з третіх країн.

Виробляючи транспортний засіб, виробник транспортного засобу надає Сертифікат відповідності (CoC), який підтверджує, що транспортний засіб відповідає всім відповідним стандартам, що стосуються затвердження типу цього транспортного засобу.

Для того, щоб транспортний засіб мав дозвіл на рух дорогами загального користування, транспортний засіб повинен бути зареєстрований національним органом з реєстрації. Під час цього першого процесу реєстрації відбувається декілька перевірок, таких як перевірка інформації, наданої у CoC, дійсності сертифіката відповідності, страхування, податків тощо... Після закінчення процесу реєстрації посвідка про реєстрацію транспортного засобу видається власнику реєстрації.

Протягом життєвого циклу на транспортному засобі може статися кілька подій. Визначено в межах інформаційної платформи транспортного засобу такі:

- періодичні технічні інспекції;
- придорожні інспекції;
- ДТП;
- зміна форми власності;
- модифікування, впроваджене в транспортному засобі;
- ремонт та обслуговування.

Метою періодичної технічної інспекції транспортних засобів є забезпечення умов безпечності та екологічності транспортного засобу протягом його життєвого циклу. Частота та тип періодичних випробувань визначені в законодавстві і в основному залежать від віку, категорії та виду експлуатування транспортного засобу. У деяких державах-членах може бути затребувана

додаткова технічна інспекція після ремонту транспортного засобу внаслідок аварій або після зміни права власності на транспортний засіб.

Після кожної технічної інспекції видається довідка про технічну придатність до експлуатації (RW) із зазначенням результату інспекції та дати наступного випробування. Якщо були виявлені серйозні дефекти, які перешкоджали руху транспортного засобу, після ремонту й усунення дефектів необхідна нова перевірка.

В даний час технічні інспектори в основному проводять інспекцію оглядом транспортних засобів за винятком гальм і викидів, коли необхідні вимірювання. Візуальні перевірки проводять в різних умовах експлуатації, тобто візуальні перевірки компонентів під час функціонування системи.

Зі збільшенням впровадження електронних компонентів у транспортні засоби візуальні перевірки стають недостатніми для забезпечення транспортних засобів та дотримання норм стосовно навколишнього середовища. Ось чому однією з цілей нового пакета RW^{3, 4, 5} є врахування постійної еволюції цих електронних компонентів визначенням тестів та процедур для перевірки правильності функціонування цих компонентів.

Придорожні інспекції (RSI) стосуються лише комерційних транспортних засобів та проводять їх вздовж автомобільних доріг та головних доріг. Окрім технічного огляду транспортного засобу, придорожня інспекція охоплює також перевірки, пов'язані з транспортом, наприклад, час водіння та відпочинку водія, транспортування небезпечних вантажів, забезпечення закріплення вантажу тощо. Основна мета придорожньої інспекції – забезпечити, щоб усі комерційні транспортні засоби, що рухаються на національній території відповідали вимогам до технічної експлуатації. Ось чому як національні, так і іноземні транспортні засоби підлягають придорожньому огляду. Придорожня інспекція також вважається доповненням до періодичної технічної інспекції.

Про результат кожної придорожньої інспекції інспектор повідомляє у звіті про придорожню інспекцію, який видається. У разі виявлення значних або

небезпечних недоліків, звіт надсилають до компетентного національного органу реєстрації держави-члена.

Зміну права власності на транспортний засіб фіксують через процес перереєстрації. Цей процес може відбуватися в тій же державі-члені попередньої реєстрації або в іншій. Окрім перевірок податків та страховок, орган з перереєстрації здійснюватиме перевірки на основі останнього свідоцтва про реєстрацію. У деяких державах-членах також перевіряють останній сертифікат технічної придатності. Після завершення всіх перевірок орган перереєстрації видає нову посвідку про реєстрацію. Потім попередній реєстраційний орган повідомляє про те, що попередню реєстраційну посвідку відкликано.

Транспортні засоби можуть бути причетні до ДТП. Залежно від рівня тяжкості ДТП, транспортний засіб може бути відремонтований чи ні. Деякі держави-члени вимагають, щоб відремонтовані транспортні засоби, які беруть участь у серйозних аваріях, пройшли технічний огляд перед тим, як їм знову дозволять експлуатацію.

Протягом свого життєвого циклу транспортний засіб може зазнавати змін. У деяких державах-членах такі зміни визначені в законодавстві та потребують реєстрації органами реєстрації.

У рамках операцій з ремонту та обслуговування, перевірена бортова система діагностування може бути оновлена останньою версією програмного забезпечення, без зміни своїх початкових функцій.

Після закінчення терміну експлуатації транспортного засобу та коли вжито всіх заходів щодо відповідного поводження з транспортним засобом, реєстраційному органу надається довідка про знищення. Потім транспортний засіб фіксують як такий, що його термін експлуатації закінчився, а реєстрація скасовується назавжди.

Далі на рисунку узагальнено життєвий цикл автомобіля:

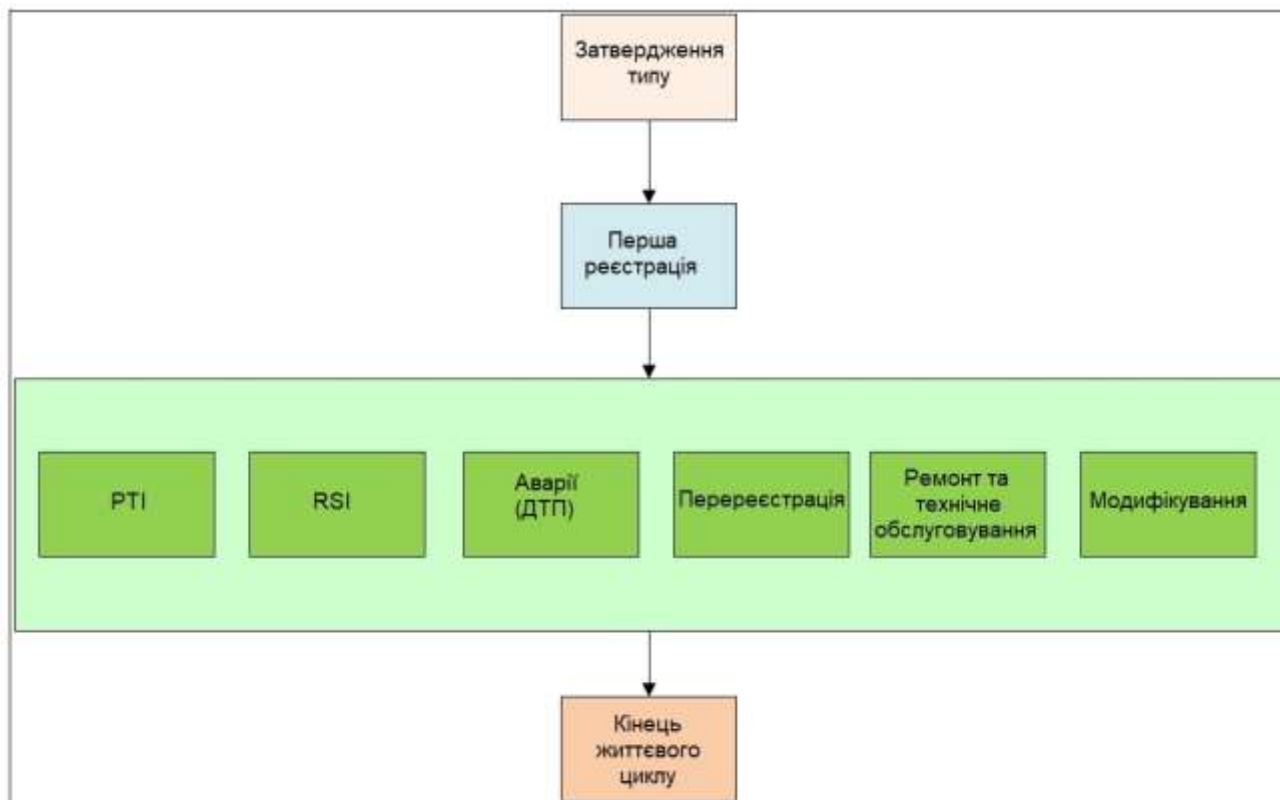


Рисунок 3-1: Життєвий цикл транспортного засобу

Інформаційна платформа транспортного засобу стосується здійснення міжнародного обміну даними, що відбуваються в межах періодичної технічної інспекції (PTI), придорожного огляду (RSI), перереєстрації після нещасних випадків.

3.2 Середовище Європейського Союзу

У цьому розділі описано сучасне технічне обслуговування на рівні ЄС, яке охоплює правові рамкові та поточні системи інформаційно-комунікаційних технологій (ICT), пов'язані з управлінням даними життєвого циклу транспортного засобу.

3.2.1 Законодавство ЄС

Чинні правила ЄС щодо перевірок на придатність до технічної експлуатації започатковані 1977¹⁰ р., вони встановлюють мінімальні стандарти щодо перевірки транспортних засобів і з тих пір були лише незначно оновлені.

Новий пакет технічної придатності КТЗ, прийнятий Європейським Парламентом та Радою 03.04.2014 р., надалі оновлене законодавство про транспортні засоби на рівні ЄС щодо сфери реєстрації, РТІ та RSI. Три Директиви, що складають пакет технічної придатності:

- Директива Європейського Парламенту і Ради 2014/45/ЄС від 3 квітня 2014 року щодо періодичних перевірок придатності до експлуатації колісних транспортних засобів та їхніх причепів, визнання Директиви 2009/40/ЄС такою, що втратила чинність³ вище;
- Директива Європейського Парламенту і Ради 2014/46/ ЄС про внесення змін до Директиви 1999/37/ЄС про реєстраційні документи на транспортні засоби⁵ вище;
- Директива Європейського Парламенту і Ради 2014/47/ЄС про технічну придорожню перевірку придатності до експлуатації комерційних транспортних засобів, що пересуваються в Союзі і визнання Директиви 2000/30/ЄС такою, що втратила чинність⁴ вище.

Цей новий законодавчий пакет має на меті покращити безпеку дорожнього руху, зменшити шкідливі викиди дорожнього транспорту та забезпечити чесну конкуренцію для комерційних транспортних засобів за допомогою більш згармонізованих правил. Держави-члени тепер можуть обмінюватися

¹⁰ Council Directive 77/143/EEC of 29 December 1976 on the approximation of the laws of the Member States relating to roadworthiness tests for motor vehicles and their trailers, OJ L 47 of 18.02.1977 (Директива Ради 77/143/ЄЕС від 29 грудня 1976 р. про наближення законодавства держав-членів стосовно випробувань на придатність до експлуатації автомобілів та їх причепів, ОВ L 47 від 18.02.1977 р.)

інформацією про транспортні засоби, що зберігається в національних реєстрах, завдяки цим новим законодавчим положенням.

Короткий зміст змін, внесених пакетом технічної придатності, можна знайти у прес-релізі, зробленому Радою 24 березня 2014 року¹¹.

Перелік чинного законодавства ЄС, що стосується затвердження типу, реєстрації транспортного засобу, РТІ, RSI та терміну експлуатації транспортного засобу, що існував до прийняття нового пакету RW, міститься у додатку 8.2.1 «Законодавство ЄС щодо життєвого циклу транспортного засобу».

Основною правовою базою Інформаційної платформи транспортних засобів є стаття 91 Договору про функціонування Європейського Союзу¹². Зрештою, його основна і переважаюча мета – поліпшити безпеку дорожнього руху. Інформаційна платформа для транспортних засобів безпосередньо не пов'язана з цілями поліцейської співпраці. Частина 3 статті 67 Договору про функціонування Європейського Союзу, в якій згадана спільна мета ЄС забезпечити високий рівень безпеки на основі координації та співробітництва між поліцією, судовими та іншими компетентними органами, може розглядатися лише як правова база (як доповнення) для тих випадків, коли безпеці громадян ЄС загрожує неправильне управління інформацією про транспортні засоби та, зокрема, у сферах запобігання злочинності чи контролю на зовнішніх кордонах¹³. Для випадків використання VIP, описаних у цьому звіті, головна мета – підвищення безпеки дорожнього руху.

¹¹ Council of the European Union press release, Council adopts the roadworthiness package (*Прес-реліз Ради Європейського Союзу, Рада приймає пакет технічної придатності*), 7979/14 (OR. en), PRESSE 169, of Brussels 24.03.2014

¹² Treaty Establishing The European Community (*Договір про створення Європейського співтовариства*) (2002), consolidated version, C 325/35 of 24.12.2002

¹³ Argumentation in analogy with the Decision of the Court of Justice of the European Union (Аргументація аналогічно рішенням Суду Європейського Союзу) of 6 May 2014 (Case C-43/12) the Court annulled the directive on cross-border exchange of information on road safety related traffic offences because it was founded on the legal basis of police cooperation, whereas the main and predominant aim of the legislation is improving Road Safety.

(Аргументація аналогічно рішенням Суду Європейського Союзу від 6 травня 2014 року (справа C-43/12), коли Суд скасував директиву про транскордонний обмін інформацією про

Окрім правової бази, наявної на рівні ЄС, держави-члени, природно, можуть вживати інших ініціатив на двосторонньому або багатосторонньому рівні на основі свого національного суверенітету¹⁴.

3.2.2 Чинні системи

В даний час на рівні ЄС створено декілька систем для того, щоб зацікавлені сторони могли обмінюватись або передавати інформацію в межах інформації про транспортні засоби у таких сферах:

- тахограф;
- водійські посвідки;
- підприємства дорожнього транспорту;
- реєстрація;
- аварії;
- інформація про ремонт та обслуговування транспортного засобу.

Цими системами керують держави-члени ЄС або зацікавлені приватні сторони.

3.2.2.1 Системи, якими керує ЄС

3.2.2.1.1 TACHOnet

Опис

TACHOnet (телематична мережа для обміну інформацією щодо випуску карт тахографа) – це система для обміну структурованими повідомленнями між різними країнами про водіїв вантажних автомобілів та автобусів під час

правопорушення, пов'язані з безпекою дорожнього руху, оскільки вона була заснована на правовій основі поліцейської співпраці, тоді як основною і переважачою метою законодавства є підвищення безпеки дорожнього руху.)

¹⁴ The PRŪM Treaty, one of the legal bases for the vehicle information exchange via EUCARIS originated as a multi-lateral country initiative. (Прюмський договір, одна з правових основ обміну інформацією про транспортні засоби через EUCARIS, виникла як багатостороння ініціатива країн)

перевірки карт тахографа. Регламент Комісії (ЄС) № 1266/2009¹⁵ вимагає від держав-членів обміну інформацією в електронному вигляді, щоб забезпечити належне використання тахографів для контролю за виконанням правил соціального дорожнього транспорту.

Кожна держава-член збирає дані картки всіх водіїв в єдину систему під назвою Орган видачі карт (СІА), яка приєднана до системи обміну повідомленнями ТАСНОnet. Органи дорожнього нагляду мають доступ до системи ТАСНОnet для того, щоб дізнатись про дані картки, які містять персональні дані водія.

Система ТАСНОnet дозволяє обмінюватися даними для таких адміністративних завдань, пов'язаних із картками тахографа:

- видача карток;
- декларація про втрату / викрадення картки;
- декларація про несправність картки;
- поновлення картки;
- обмін карткою;
- заміна картки;
- перевірка стану картки тахографа;
- перевірка виданої водієм картки;

¹⁵ Commission Regulation (EU) No 1266/2009 of 16 December 2009 adapting for the tenth time to technical progress Council Regulation (EEC) No 3821/85 on recording equipment in road transport (Регламент Комісії (ЄС) № 1266/2009 від 16 грудня 2009 року, адаптований в десятій раз до технічного прогресу Регламенту Ради (ЄЕС) № 3821/85 про обладнання для запису в автомобільному транспорті), OJ L 339/3 of 22.12.2009.

Зазначені Регламенти втратили чинність, натомість чинний РЕГЛАМЕНТ (ЄС) № 165/2014 ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ ТА РАДИ від 4 лютого 2014 року про тахографи на автомобільному транспорті, який скасовує Регламент (ЄЕС) № 3821/85 про реєструвальне обладнання на дорожньому транспорті та вносить зміни до Регламенту (ЄС) № 561/2006 Європейського Парламенту та Ради щодо гармонізації певного соціального законодавства, що стосується автомобільного транспорту – прим. перекладача.

Система діє вже кілька років. У 2011 році було зареєстровано до 30 мільйонів чинних повідомлень. Використання системи є обов'язковим для кожної країни з березня 2016 року.

Система належить та підтримується ЄС.

Правова база:

- Регламент Ради (ЄЕС) № 3821/85¹⁶;
- Регламент Комісії (ЄС) № 1266/2009¹⁵;
- Регламент (ЄС) № 165/2014 Європейського Парламенту та Ради¹⁷.

Технологія та архітектура

Повідомлення запиту та відповіді – це повідомлення XML, що надсилаються в асинхронному режимі через мережу sTESTA, використовуючи протокол HTTPS та цифрові сертифікати. Система TACHOnet відповідає за:

- автентифікацію та перевірку повідомлень;
- перетворення даних – оскільки запити можуть надсилатися до декількох держав-членів, система TACHOnet відповідає за консолідацію відповідей з усіх держав-членів;
- журнал використання системи.

Система забезпечує безпеку за допомогою шифрування переданих даних.

Архітектура TACHOnet складається з системи обміну повідомленнями TACHOnet, яка є надійною системою «концентратор і списки» для передачі XML-запитів та отримання відповідей XML від різних держав-членів та відповідних органів, що видають картки.

Технологія нижче – Microsoft BizTalk з Microsoft SQL Server, що працює в середовищі Microsoft Windows з Microsoft IIS.

¹⁶ Council Regulation (EEC) No 3821/85 of 20 December 1985 on recording equipment in road transport, OJ L 370 of 31.12.1985

¹⁷ Regulation (EU) No 165/2014 of the European Parliament and of the Council of 4 February 2014 on tachographs in road transport, repealing Council Regulation (EEC) No 3821/85 on recording equipment in road transport and amending Regulation (EC) No 561/2006 of the European Parliament and of the Council on the harmonization of certain social legislation relating to road transport, OJ L 60/1 of 28.02.2014

TACHOnet реалізована на апаратній та платформі COTS, що належить DG MOVE. Ця платформа під назвою MOVENUB розділена ще на дві системи, які належать DG MOVE, а саме RESPER та ERRU, описані далі.

Для отримання додаткової інформації про систему TACHOnet див. TACHOnet – Глобальний бізнес-аналіз¹⁸, TACHOnet – Специфікація вимог до програмного забезпечення¹⁹ та TACHOnet – Довідник для обміну повідомленнями XML²⁰.

3.2.2.1.2 RESPER

Опис

Мережа RESPER (RESeau PERmis de provodire – проєкт мережі водійських посвідки) була задумана таким чином, щоб забезпечити виконання державами-членами вимог Третьої Директиви (2006/126/ЄС) щодо водійських посвідок²¹. Вона на основі даних посвідок водіїв встановлює взаємодіючу мережу обміну даними на основі XML між адміністраціями національних органів держав-членів відповідно до вимог законодавчої рамки.

Правовий контекст системи RESPER засновано Директивою 2006/126/ЄС²¹, щоб гарантувати взаємне визнання набутих прав та документів, що походять з інших держав-членів, запобігання шахрайству з документами та уникненню видачі декількох ліцензій.

Водії мають посвідку водія, видану країною проживання. Держави-члени можуть обмінюватися інформацією про посвідку водія через систему RESPER.

¹⁸ European Commission Directorate General for Energy & Transport, DG TREN, TACHOnet, Global Business Analysis, version v01_30 of 30.01.2006

¹⁹ European Commission Directorate General for Energy & Transport, DG TREN, TACHOnet, Software Requirements Specification, version v01_00 of 21.02.2003

²⁰ European Commission Directorate General for Energy & Transport, TACHOnet Project, XML Messaging Reference Guide, version v 1.5 of 17.01.2011

²¹ European Commission Directorate General for Energy & Transport, TACHOnet Project, XML Messaging Reference Guide, version v 1.5 of 17.01.2011

Кожна держава-член має єдиний пункт доступу до системи RESPER, за допомогою якого вона може виконувати такі завдання:

- пошук водійських прав;
- отримання реквізитів водійських прав;
- повідомлення про зміну статусу водійської посвідки іншим державам-членам.
- Обмінюватися захищеними повідомленнями для подальшого контролю.

Використання системи обов'язкове для кожної держави-члена з 01.2013 р.

Система належить та підтримується ЄС.

Технологія та архітектура

Використовувана архітектура та технологія RESPER ті ж, що і для TACHOnet.

Для отримання додаткової інформації про систему RESPER див. документ Global Business Analysis²², посібник з мережевої безпеки та довідників²³ та довідник XML Messaging²⁴.

²² European Commission and Atos, European Commission Directorate General for Energy & Transport, RESPER, Global Business Analysis (*Глобальний бізнес-аналіз*), version v 1.02 of 19.10.2011

²³ European Commission and Atos, European Commission Directorate General for Mobility & Transport, RESPER, Network and Security Reference Guide (*Довідник з мережі та безпеки*), v 1.00 of 10.10.2011

²⁴ European Commission and Atos, European Commission Directorate General for Mobility & Transport, RESPER, XML Messaging Reference Guide (*Довідник по обміну повідомленнями*), v 2.30 of 24.07.2012

3.2.2.1.3 ERRU

Опис

Система ERRU (Європейський реєстр дорожнього транспорту) – це взаємозв'язок національних електронних реєстрів підприємств автомобільного транспорту, передбачених Регламентом (ЄС) № 1071/2009²⁵. Мінімальні вимоги до національних реєстрів були встановлені у Рішенні Комісії 2009/992/ЄС²⁶. Правила взаємозв'язку визначені в Регламенті Комісії (ЄС) № 1213/2010²⁷, прийнятому 16 грудня 2010 року.

Повний правовий контекст ERRU забезпечують такі правові акти:

- Рішення Комісії 2009/992/ЄС²⁸;
- Регламент (ЄС) № 1071/2009²⁵;
- Регламент (ЄС) № 1072/2009²⁹;

²⁵ Regulation (EC) No 1071/2009 of the European Parliament and of the Council of 21 October 2009 establishing common rules concerning the conditions to be complied with to pursue the occupation of road transport operator and repealing Council Directive 96/26/EC (*Регламент (ЄС) № 1071/2009 Європейського Парламенту та Ради від 21 жовтня 2009 року про встановлення спільних правил стосовно умов, яких потрібно дотримуватись для заняття діяльністю оператора автомобільних перевезень і про припинення дії Директиви Ради 96/26/ЄС*), OJ L 300/51 of 14.11.2009

²⁶ Commission Decision of 17 December 2009 on minimum requirements for the data to be entered in the national electronic register of road transport undertakings (notified under document C(2009) 9959) (*Рішення Комісії від 17 грудня 2009 р. Про мінімальні вимоги стосовно внесення даних до національного електронного реєстру підприємств автомобільного транспорту (повідомлено у документі C (2009) 9959)*), OJ L 339/36 of 22.12.2009

²⁷ Commission Regulation (EU) No 1213/2010 of 16 December 2010 establishing common rules concerning the interconnection of national electronic registers on road transport undertakings (*Регламент Комісії (ЄС) № 1213/2010 від 16 грудня 2010 року про встановлення загальних правил щодо взаємозв'язку національних електронних реєстрів на підприємствах автомобільного транспорту*), OJ L 335/21 of 18.12.2010

²⁸ Commission Decision of 17 December 2009 on minimum requirements for the data to be entered in the national electronic register of road transport undertakings (notified under document C(2009) 9959) (*Рішення Комісії від 17 грудня 2009 р. Про мінімальні вимоги до внесення даних до національного електронного реєстру підприємств автомобільного транспорту (повідомлено у документі C (2009) 9959)*), OJ L 339/36 of 22.12.2009

²⁹ Regulation (EC) No 1072/2009 of the European Parliament and of the Council of 21 October 2009 on common rules for access to the international road haulage market (*Регламент ЄВРОПЕЙСЬКОГО Парламенту та Ради (ЄС) №1072/2009 від 21 жовтня 2009 року про*

- Регламент (ЄС) № 1073/2009³⁰;
- Регламент Комісії (ЄС) № 1213/2010²⁷ вище;

Кожна держава-учасниця може мати декілька компетентних органів, які можуть видавати, тимчасово припиняти або відкликати дозволи для здійснення діяльності оператора автомобільного транспорту, але один пункт доступу для кожної держави-члена, яка має доступ до системи ERRU.

Кожна держава-член може через систему ERRU виконувати такі завдання:

- повідомляти про порушення;
- перевіряти бездоганність ділової репутації транспортного менеджера.

Використання системи є обов'язковим для кожної держави-члена з січня 2013 року. Система належить та підтримується ЄС.

Технологія та архітектура

Використовувана архітектура та технології ERRU, що і для TACHOnet.

Більш детальну інформацію про системи ERRU див. у:

- Європейський реєстр підприємств автомобільного транспорту, глобальний бізнес-аналіз³¹;
- Довідник з безпеки мережі³²;

спільні правила для доступу до міжнародного ринку вантажних автоперевезень), OJ L 300/72 of 14.11.2009

³⁰ Regulation (EC) No 1073/2009 of the European Parliament and of the Council of 21 October 2009 on common rules for access to the international market for coach and bus services, and amending Regulation (EC) No 561/2006 (*Регламент Комісії (ЄС) № 1073/2009 від 21 жовтня 2009 року про спільні правила доступу до міжнародного ринку автобусних перевезень, та про внесення змін до Регламенту (ЄС) № 561/2006*), OJ L 300/88 of 14.11.2009

³¹ European Commission Directorate General For Mobility & Transport European (Register for Road Transport - Undertakings) and Siemens, European Register for Road Transport Undertakings, Global Business Analysis (*Європейська комісія Генерального директорату з питань Європейської мобільності та транспорту (Реєстр автомобільних перевезень - Підприємства) та Сіменс, Європейський реєстр підприємств дорожнього транспорту, Глобальний аналіз бізнесу*), v 2.0 of 23.09.2011

³² European Commission Directorate General For Mobility & Transport European (Register for Road Transport - Undertakings) and Siemens, Network and Security Reference Guide

- Довідник по обміну повідомленнями XML³³

3.2.2.1.4 CIRCABC

Опис

CIRCABC (Центр комунікацій та інформаційних ресурсів для адміністрацій, бізнесу та громадян) – це система, яка дозволяє географічно розповсюджувати спільні групи для обміну інформацією та ресурсами в приватних робочих просторах. Вона пропонує:

- Поширення та управління документами і файлами у будь-якому форматі, будь-якою мовою та з контролем версій.
- Легке управління документами та користувачами за допомогою інтерактивних форм.
- Розширений контроль за доступом.
- Обмін робочими місцями.
- Групи новин та планування подій.
- Спостереження за зустрічами.

Система належить та підтримується ЄС.

(Генеральний директор Європейської Комісії з питань мобільності та Європейського транспорту (Реєстр автомобільного транспорту - Підприємства) та Довідник керівництва мереж та безпеки Сіменс), version v 1.10 of 23.08.2011

³³ European Commission Directorate General for Mobility & Transport (European Register for Road Transport – Undertakings) and Atos (Генеральний директор Європейської Комісії з питань мобільності та транспорту (Європейський реєстр автомобільних перевезень - Підприємство) та Атос), XML Messaging Reference Guide, version v3.00 of 14.03.2012

Технологія та архітектура

CIRCABC – це веб-додаток з відкритим кодом

3.2.2.1.5 Піклування (CARE)

Опис

CARE (база даних Спільноти про нещасні випадки на дорогах Європи) – це база даних Спільноти про дорожньо-транспортні пригоди, що спричинили смерть чи каліцтва.

CARE містить анонімізовані дані щодо окремих аварій, зібрані державами-членами. Вона наповнена даними, що надаються державами-членами щорічно. Ця структура дозволяє досягти максимальної гнучкості та потенціалу щодо аналізу інформації, що міститься в системі, і відкриває цілий набір нових можливостей у галузі аналізу аварій.

Метою системи CARE є створення потужного інструменту, який дозволить встановити та кількісно визначити проблеми безпеки дорожнього руху на європейських дорогах, оцінити ефективність заходів безпеки дорожнього руху, визначити актуальність дій Спільноти та сприяти обміну досвідом у цій сфері.

Його правовою основою є «Рішення Ради від 30 листопада 1993 року про створення бази даних Спільноти про дорожньо-транспортні пригоди» (Рішення Ради 93/704/ЄС³⁴).

Система належить та підтримується ЄС.

Технологія та архітектура

Вона використовує ряд технологій:

³⁴ Council Decision of 30 November 1993 on the creation of a Community database on road accidents (93/704/EC), OJ No L 329/63 of 30.12.1993

- збору даних: eDAMIS (Електронна інформаційна система управління файлами даних) – інтегроване середовище ЄС для передачі даних та єдиний пункт входу для даних, що надходять до Євростату.
- завантаження, обробки та трансформації даних: SAP BusinessObjects Data Services.
- сховища даних: Oracle.
- презентація даних: SAP BusinessObjects XI та ArcGIS.

3.2.2.2 Інші системи

3.2.2.2.1 Європейська інформаційна система про колісні транспортні засоби та водійські посвідки (EUCARIS)

Опис

Система EUCARIS (Європейська інформаційна система про КТЗ та водійські посвідки) була впроваджена державами-членами в рамках багатостороннього договору (спочатку між BE, NL та LU), надаючи країнам-учасникам можливість ділитися інформацією про реєстрацію автомобіля та водійські посвідки з метою допомогти боротися з крадіжками автомобілів та шахрайством з реєстрації.

EUCARIS – це система обміну інформацією, яка забезпечує інфраструктуру та програмне забезпечення для країн стосовно обміну, серед іншого, інформацією про реєстрацію їхніх транспортних засобів та водійських посвідок у межах таких законодавчих рамок:

- Інформація про транспортний засіб (Договір EUCARIS);
- Інформація про водійські посвідки (Договір EUCARIS);
- Поліцейська інформація (Прюмський договір);
- Транскордонний обмін інформацією про правопорушення, пов'язані з безпекою дорожнього руху (Директива 2011/82/ЄС³⁵).

Архітектура дозволяє різним потокам повідомлень, реалізованих у цих законодавчих рамках, бути абсолютно незалежними одне від одного.

У межах держави-члена EUCARIS може мати справу з різними національними організаціями, з яких у кожної є власний інтерфейс EUCARIS. Наразі це відбувається у Франції та Люксембурзі, які мають два пункти

³⁵ Directive 2011/82/EU of the European Parliament and of the Council of 25 October 2011 facilitating the cross-border exchange of information on road safety related traffic offences (Директива N 2011/82/ЄС Європейського Парламенту та Ради ЄС про полегшення транскордонного обміну інформацією щодо порушень, пов'язаних з безпекою на дорозі), OJ L 288/1 of 5.11.2011

приєднання, що переймаються різними послугами. У Фінляндії також є 2 пункти приєднання, щоб відокремити вихідні запити (організація користувачів) від вхідних запитів (надання даних).

Право власності на EUCARIS належить державам-членам, які підписали Договір EUCARIS або приєдналися до нього³⁶ – деякі держави-члени не беруть участі. Усі стратегічні управлінські рішення приймає Рада учасників EUCARIS, яка представляє всіх членів. Рада учасників призначає державу-секретаря – одну з держав-членів. Для такого складу призначено управління операційною системою EUCARIS, включаючи моніторинг, підтримку служби обслуговування, розробку та розгортання нових випусків, а також звітність про доступність системи.

Технологія та архітектура

EUCARIS – це система однорангових даних з розподіленою архітектурою, що забезпечує країнам загальну платформу для обміну всіма видами транспортних даних. EUCARIS також підключена до концентраторів ERRU та RESPER. Окремі держави-члени можуть вирішити підключитися до центру ERRU та RESPER через EUCARIS.

Додаток EUCARIS, написано мовою розробки Microsoft C#, діє в середовищі Windows, використовуючи Microsoft .NET Framework та Microsoft IS. Усі дані щодо реєстрації, конфігурації та інформації про налаштування зберігаються в базі даних (можна використовувати Microsoft SQL або Oracle). Повідомлення відповідей та запитів – це зашифровані XML-повідомлення.

3.2.2.2.2 Веб-сайти з ремонту та обслуговування

Опис

Наразі єдиним європейським законодавством, що визначає стандарти щодо інформації про ремонт та технічне обслуговування, є законодавство про стандарти стосовно викидів (Регламент Комісії (ЄС) № 692/2008 від 18 липня

³⁶ EUCARIS Rules of Procedure, 1 October 2010

2008 року³⁷). Ці стандарти забезпечують загальні вимоги до викидів автомобільних транспортних засобів, запасних частин та доступу до інформації про ремонт та технічне обслуговування автомобілів (RMI), яка повинна надаватися виробниками транспортних засобів. Авторизовані дилери, ремонтники або незалежні оператори можуть отримати доступ до цієї інформації через веб-сайти виробника транспортних засобів.

Технологія та архітектура

Виробники транспортних засобів можуть вільно вибрати технологію, яка буде використовуватися для їх веб-сайтів RMI. Чинне законодавство встановлює лише технічні вимоги щодо доступності інформації щодо ремонту та обслуговування автомобіля.

Стандартний формат OASIS застосовується лише у сфері ремонту, діагностування та технічної інформації стосовно викидів легкових автомобілів та легких комерційних транспортних засобів. Під час інтерв'ю, проведеного в рамках цього дослідження, було встановлено, що на практиці формат OASIS не реалізовано.

Отже, Регламентом (ЄС) 715/2007 (див. посилання ³⁷ вище – прим. перекладача) надано мандат³⁸ Європейському комітету зі стандартизації (CEN) на розробку стандартів щодо термінології³⁹ та доступу⁴⁰ до веб-сайтів з ремонту

³⁷ Commission Regulation (EC) No 692/2008 of 18 July 2008 implementing and amending Regulation (EC) No 715/2007 of the European Parliament and of the Council on type-approval of motor vehicles with respect to emissions from light passenger and commercial vehicles (Euro 5 and Euro 6) and on access to vehicle repair and maintenance information (вимоги щодо інформації про ремонт та технічне обслуговування перенесено в [Регламент \(ЄС\) 2018/858](#) від 30 травня 2018 року Європейського Парламенту та Ради ЄС про затвердження та нагляд за ринком колісних транспортних засобів та їх причепів, а також систем, складників і окремих компонентів, призначених для таких транспортних засобів, що доповнює Регламенти (ЄС) № 715/2009 та (ЄС) № 595/2009 та скасовує Директиву 2007/46/ЄС – примітка перекладача)

³⁸ EN ISO 18542 “Standardized repair and maintenance information (RMI) Terminology”

³⁹ EN ISO 18542 “Standardized repair and maintenance information (RMI) Terminology”

та обслуговування дорожніх транспортних засобів, яку надають виробники транспортних засобів. Ці стандарти поширюють на виробників легких і комерційних транспортних засобів, затверджених як ЄВРО 5 / 6, а також на важкі автомобілі, затвержені як тип EURO VI. На момент написання (26.11.2014 – прим перекладача) такі стандарти ще розробляються.



3.3 Огляд поточної ситуації в державах-членах ЄС

У цьому розділі подано огляд поточної ситуації з реєстрацією, процесами РТІ та RSI в державах-членах з акцентом на національну організацію органів влади та зацікавлених сторін разом з практичною організацією зберігання даних. Детальний профіль для кожної країни-члена можна знайти в додатку 8.9 «Профілі MS».

Зібрана інформація надається державами-членами через заповнені анкети та проведені інтерв'ю. У дослідженні брали активну участь дев'ятнадцять (19) держав-членів: AT, BE, DE, EE, ES, FI, FR, HR, HU, IE, IT, LT, LU, LV, NL, PL, RO, SE та UK. Зверніть увагу, що всі показники та відсотки, представлені в цьому розділі, стосуються цього переліку держав-членів.

У таблиці далі наведено огляд участі держав-членів у межах держав-учасниць, а дві держави-члени надали дослідницькій групі несвоєчасні відповіді, додаткові запитання були надані поштою чи телефоном, коли це було можливо.

⁴⁰EN ISO 18541 “Standardized access to automotive repair and maintenance information (RMI)”

Таблиця 3-1: Участь держав-членів: огляд

Відмовились від участі	1
Ідентифіковані SPOC	22
Відповіли на обидва опитувальники	19
Виконано візити	11
Онлайн-зустрічі	8

Для кожного виду інформації, яку обговорюємо в цьому розділі, детальні значення для держав-членів можна знайти в додатку 8.9 «Профілі MS».

3.3.1 Реєстрація

Реєстраційні органи несуть відповідальність за реєстрацію будь-якого транспортного засобу, що підлягає реєстрації відповідно до їх національного законодавства. Вони видають реєстраційні сертифікати. Серед даних, необхідних для видачі сертифікатів про реєстрацію, державам-членам необхідний Сертифікат відповідності (CoC), який надає виробник транспортного засобу для першої реєстрації. Виробники транспортних засобів зобов'язані надати паперову версію CoC. Третина (37%) країн-учасниць вимагає електронної передачі даних державам-членам від виробників транспортних засобів. Дані CoC зберігають в національному реєстрі у 74% держав-членів. Серед них дві (2) держави-члени планують впровадити таку функцію у майбутньому (кінець 2014 та 2016 рр.).

Усі країни-учасниці мають усі дані про реєстрацію, які зберігають в централізованому національному реєстрі. Таблиця далі, за категорією транспортного засобу показує відсоток держав-членів-учасників, які зберігають інформацію про реєстрацію у своєму реєстрі:

Таблиця 3-2: Відсоток держав-членів ЄС, що зберігають дані про реєстрацію транспортних засобів у своєму реєстрі за категоріями КТЗ

Категорія транспортного засобу	Держави-члени, що зберігають дані реєстрації в реєстраційному реєстрі, %
М КТЗ принаймні з чотирма колесами, спроектовані та виготовлені для перевезення пасажирів	100
N Автомобілі принаймні з чотирма колесами, спроектовані та виготовлені для перевезення вантажів	100
O Причепи (зокрема напівпричепи)	100
L Мопеди, мотоцикли, трицикли та квадроцикли	95
T Сільськогосподарські та лісогосподарські трактори	74

У деяких держав-членів дані про реєстрацію транспортних засобів категорій L і T можуть зберігатися в іншому реєстрі, ніж реєстр, що належить органу реєстрації.

3.3.2 Періодична технічна інспекція (РТІ)

Орган РТІ відповідає за РТІ ЄС і дотримання національного законодавства. Законодавством ЄС визначено мінімальну частоту та перелік складників, інспектування яких необхідно виконувати. Держави-члени можуть розширити обсяг складників, а також збільшити частоту інспекцій.

У державах-членах, що проводять інспекцію, РТІ здійснюють різні види органів, але всі вони повинні бути уповноважені або контролюватися національним органом з РТІ. Центри РТІ, зазвичай, безпосередньо залежать від національного органу РТІ. Приватні центри РТІ можуть бути спеціалізованими центрами РТІ або майстернями та гаражами.

Центри РТІ звітують перед національним органом РТІ. Приватні уповноважені органи РТІ також звітують перед національним органом РТІ безпосередньо або через місцевий представницький орган.

Сертифікат технічної придатності до експлуатації (RW) видають після кожної перевірки, що відображає результати випробувань. Цей сертифікат містить основні елементи, серед яких наступна дата огляду та покази одометра (якщо такий є). Сертифікати RW та результати випробувань реєструють центри РТІ. Інформацію про сертифікати RW надають центру інспектування РТІ або надсилають національному органу РТІ. Усі учасники з держав-членів зберігають сертифікат RW в базі даних. Ця база даних централізована для всіх держав-членів-учасниць, крім однієї (1).

За винятком однієї (1) країни-учасниці, систематичний обмін інформацією між центрами РТІ та виробниками транспортних засобів не відбувається. У цих державах-членах така інформація надається на запит.

РТІ проводять в державі-члені реєстрації транспортного засобу. Тільки NL мають двосторонні угоди з ES та BE щодо РТІ, які мають проводити стосовно нідерландських транспортних засобів у цих державах-членах. У цьому випадку РТІ виконують за нідерландськими правилами. Сертифікати RW та протоколи випробувань надсилають безпосередньо до нідерландського органу РТІ.

3.3.3 Придорожня інспекція (RSI)

Орган RSI несе відповідальність за правозастосування RSI. Результат такої інспекції повідомляють у звіті RSI. Водій отримує копію звіту, а його дані зберігають в системі. Серед країн-учасниць системи, що записують звіти RSI, відрізняються від аркуша Excel до баз даних. 63% країн-учасниць фіксують звіти про результати RSI у національній системі. Від однієї (1) держави-учасниці таку інформацію неможливо було отримати.

Міжнародний обмін даними в області RSI відбувається, коли під час RSI були виявлені істотні або небезпечні дефекти. У цьому випадку звіт RSI

надсилають до компетентного органу держави-члена реєстрації транспортного засобу. Жодна з країн-учасниць не ввела автоматичний процес обміну. Цей обмін інформацією відбувається звичайною поштою або електронною поштою.

Кожна держава-член повинна надавати щорічні статистичну дані установам ЄС. Ці статистичні дані вказують на кількість транспортних засобів, які були оглянуті в рамках RSI, кількість виданих заборон, відфільтрованих за державою-членом реєстрації. Більш детальний статистичний звіт присвячений дефектам, що призводять до заборон. Держави-члени-учасниці надсилають ці звіти вручну у вигляді файлу Excel.

3.3.4 Міжнародний обмін даними

Держави-члени вже обмінюються даними стосовно транспортних засобів на міжнародному рівні, використовуючи системи, описані в 3.2.2 «Існуючі системи».

Як виняток, такі цифри надають усі держави-члени.

У 89% держав-членів їхній реєстр транспортних засобів підключений до системи EUCARIS.

78% держав-членів підключені або планують підключитися до RESPER через EUCARIS.

53% держав-членів підключені до ERRU прямим зв'язком (39%) та через EUCARIS (14%).

У таблиці далі наведено огляд щодо підключення держав-членів-учасниць до систем. «Держави-члени, які приймають» означає, що вони перебувають на завершальній фазі тестування або чекають узаконеного впровадження.

Таблиця 3-3: Приєднання до існуючих систем усіх держав-членів

Система	Підключення до системи	MS у процесі підготовки, %	MS, що планують приєднатися, %
EUCARIS	Реєстр транспортних засобів, підключений до EUCARIS	89	11
RESPER	RESPER через EUCARIS	14	64
	RESPER пряме з'єднання	4	7
ERRU	ERRU через EUCARIS	14	21
	ERRU пряме з'єднання	39	14

3.3.5 Персональні та конфіденційні дані

Визначення персональних даних в законодавстві ЄС: стосовно «Особисті дані» означає будь-яку інформацію, що стосується ідентифікованої або фізичної особи, яку можна ідентифікувати (як «Суб'єкт даних»); особа, яку можливо ідентифікувати, – це людина, яку можливо ідентифікувати прямо чи опосередковано, зокрема, посилаючись на ідентифікаційний номер або на один або декілька чинників, характерних для його фізичної, фізіологічної, психічної, економічної, культурної чи соціальної ідентичності⁴¹.

Що стосується обміну інформацією про транспортні засоби, звіт RSI містить особисті дані стосовно імені водія та посадової особи чи інспектора, який здійснив перевірку. Ці дані вважають особистими, що вимагає конкретних заходів захисту у всіх державах-членах, які відповіли на відповідне питання в анкеті.

Щодо інших видів даних про транспортні засоби, думки є більш різноманітними у всьому ЄС, і слід зазначити, що навіть у тих випадках, коли певний тип даних не вважають «персональними даними», які підпадають під дію

⁴¹ Opinion 4/2007 on the concept of personal data (01248/07/EN WP 136)

законодавства про захист даних, його все одно можна вважати як «конфіденційні дані», що вимагає більш обережного обміну.

53% держав-членів, що відповіли, лише VIN-номер, що використовується, вважається конфіденційною інформацією. У 10% відповідних держав-членів використання VIN вважають конфіденційною інформацією лише тоді, коли його використовують в поєднанні з іншими даними (марка транспортного засобу, номерний знак, дата першої реєстрації).

Номерний знак розглядають як персональні дані в 11% державах-членах з числа опитаних, а 47% з цих держав-членів вважають ці дані конфіденційними.

Одна (1) держава-член, що реагує, також вважає, що значення одометра стосується особистих даних.

21% держав-учасниць не надали інформацію щодо того, які дані вважаються особистими чи конфіденційними даними.

У таблиці далі наведено огляд вищезазначеного.

Таблиця 3-4: Персональні та конфіденційні дані держав-членів ЄС

Назва даних	Конфіденційні, %	Персональні, %	Н/д, %
Згідно із анкетами від держав-членів			
Номерний знак	47	11	21
VIN	53	0	21
VIN + діяльність	5	0	
VIN + реєстраційний номер+ дата першої реєстрації	0	5	
Покази одометра	0	5	
Згідно із законодавством стосовно пакетів RW			
Прізвище (ім'я) водія	0	100	
Посадова особа або інспектор, що здійснив перевірку	0	100	

3.3.6 Основні практичні проблеми, що виникають

Держави-члени запитують, які основні практичні проблеми виникають у зв'язку з передачею інформації про транспортні засоби органам влади інших держав-членів.

Серед запропонованого переліку можливих проблем 74% держав-членів відсутність моделі обміну інформацією про транспортні засоби на рівні ЄС визнали середньою проблемою.

Близько половини (47%) держав-членів вважають відсутність двосторонніх угод чи регулювання ЄС як сильний вплив на міжнародний обмін даними, а уже потім відсутність моделі обміну інформацією про транспортні засоби та технічні проблеми.

42% держав-членів вважають, що бюджетні питання мають середній вплив на здійснення міжнародного обміну даними.

Відсутність централізованої інформації про транспортні засоби має середній та низький вплив для 32% держав-членів.

Дві (2) держави-члени визначили одну додаткову проблему, що має великий вплив на міжнародний обмін даними:

- відсутність інформації про реєстрацію та перереєстрацію в інших державах-членах;
- правові питання.

Таблиця 3-5: Практичні проблеми, що виникають у зв'язку з міжнародним обміном даними про транспортні засоби

Практична проблема, що зустрічається	% відповідей	Середнє значення	Оцінка значення
Модель обміну інформацією про транспортні засоби на рівні ЄС не формалізовано	74	1,79	середня
Немає двосторонніх угод або не існує урегулювання ЄС	47	1,33	висока
Відсутність даних про транспортні засоби	47	1,89	середня
Технічні питання	47	2,56	середня/низька
Бюджетні питання	42	1,75	середня
Інформація про національні транспортні засоби не централізована	32	2,50	середня/низька

3.3.7 Основні вимоги та пропозиції, висунуті державами-членами

На питання «Чи маєте ви конкретні вимоги або пропозиції щодо керівних принципів стосовно Інформаційної платформи про транспортні засоби?» більше половини держав-членів (58%) пропонують паралельно використовувати систему EUCARIS. Паралельне використання EUCARIS стосується не лише самої системи, а й включає досвід, набутий державами-членами під час її впровадження та використання.

47% держав-членів-учасниць також згадали спільний формат даних та структуру даних для обміну даними з метою сприяння міжнародному обміну даними. Також використання спільних відкритих стандартів відзначили 21% держав-членів. Встановлення загальних правил використання даних, включаючи правила захисту даних, зазначили 16% держав-учасниць.

16% держав-членів бере участь у зберіганні технічних даних РТІ на національному рівні.

11% держав-членів, які брали участь в опитуванні, вимагають створення єдиної системи для всіх міжнародних обмінів даними. Щодо кількості точок приєднання, 21% держав-членів, що беруть участь, потребують єдиного пункту з'єднання з РТІ, тоді як одна (1) держава-член вимагає декількох точок з'єднання.

16% держав-учасниць бачать вигоду в полегшенні обміну даними з виробниками транспортних засобів.

3.3.8 Національні ініціативи щодо подолання шахрайства з пробігом

Дві держави-члени (Бельгія та Нідерланди) впровадили найбільш репрезентативні специфічні системи боротьби з шахрайством стосовно пробігу⁴². Ці системи засновані на періодичному зчитуванні та зберіганні показів одометра.

⁴² E-REG (2014), EReg Topic Group XIII - Vehicle Mileage Registration Final Report April, version Draft 0.7, April 2014. In addition to BE and NL, there are some initiatives in other countries that prevent, prohibit and prosecute mileage fraud (DE, DK, FI, HU, IE, SK, PL)

Нідерландська система (Nationale AutoPass або NAP) була впроваджена наприкінці 90-х спочатку на добровільній основі: вона розглядалася як етикетка якості, яку постачають зацікавлені сторони на автомобільному ринку. Тому впровадження було повільним, на відміну від бельгійської системи (Car-Pass), яка була застосована як юридично обов'язкова з 2004 року⁴³. Оцінивши бельгійську систему, нідерландські органи влади вирішили застосувати аналогічний підхід з 2014 року⁴⁴. Тому приватна NAP-організація уклала договір про управління з громадським RDW, що діє від імені Міністерства інфраструктури та навколишнього середовища, щоб взяти на себе управління базою даних. Далі йдеться про бельгійську систему Car Pass, яка презентує схожі характеристики, дані та результати.

У Бельгії, згідно з федеральним законом від 11.06.2004 р.,

- Шахрайство стосовно пробігу вважається тяжким злочином, санкціонованим із суворими покараннями (до 1 року позбавлення волі)
- Створена центральна база даних, яка містить покази одометра для всіх транспортних засобів, зареєстрованих у Бельгії. Некомерційна організація (Car Pass) отримала дозвіл Королівського декрету на управління цією базою даних. Всі РТІ-центри, професійні автодилери та ремонтні майстерні зобов'язані передати номер VIN, пробіг та дату під час інспекції, ремонту або обслуговування автомобіля, або заміни запчастин. (наприклад, шини, лобового скла тощо)
- Продавець уживаного транспортного засобу має юридичне зобов'язання надати покупцю сертифікат із зазначенням історії пробігу транспортного засобу. Якщо він цього не зробить, транзакція недійсна.

Усі зацікавлені сторони презентовані в управлінні Car-Pass, роблять його державно-приватним партнерством:

- Асоціація імпортерів автомобілів (FEBIAC)

⁴³ Belgian Federal Law of 11 June 2004

⁴⁴ Dutch law of 1 January 2014

- Асоціація дилерів, ремонтних майстерень тощо ... (FEDERAUTO)
- Асоціація компаній, що здійснюють технічну інспекцію (GOCA)
- Асоціації користувачів автомобілів (Touring, VAB)
- Міністерство з економічних питань
- Міністерство транспорту.

Система презентує себе економічно та самоокупно. Майже немає додаткового адміністративного тягаря, оскільки запис пробігів є звичною практикою в автомобільному бізнесі (VIN та дати є чинними даними в системах управління дилерами). Експлуатаційні витрати Car-Pass становлять 3 млн. євро щорічно. Продаж сертифіката з питань пробігу (7,00 євро) – єдиний дохід. Державного фінансування немає.

Після 8 років роботи база даних централізувала 150 мільйонів показів одометра з 11.000 різних джерел. РТІ-центри є джерелом для 34,6% показів одометра. У процесі впровадження системи було виявлено понад 60.000 одометрів, що «відкручені назад», що становить майже 10% уживаних автомобілів (750 000 на рік). У 2013 році кількість виявлених шахрайств різко скоротилася (на 98%) до лише 1.085, що становить 0,15% продаж уживаних транспортних засобів.

4 Функційний аналіз VIP

У цьому розділі наведено функційний аналіз VIP. Функційні вимоги були згруповані в загальні функційні вимоги, а майбутні функції були визначені з урахуванням необхідних зацікавлених сторін та суб'єктів даних. Визначені також нефункційні, а також юридичні вимоги. Вся ця інформація привела до опису майбутніх міжнародних обмінів інформацією про транспортні засоби та до відповідальності зацікавлених сторін на міжнародному рівні.

4.1 Загальні функційні вимоги

З нового пакету RW були визначені загальні функційні вимоги, що описують основні функційні можливості VIP в області міжнародного обміну даними транспортних засобів.

У рамках перереєстрації законодавство вимагає, щоб дані попередньої реєстрації, CoC та останній сертифікат RW були доступні в електронному вигляді для того, щоб реєстраційні органи могли здійснити перереєстрацію транспортних засобів.

З метою майбутнього взаємного визнання РТІ в ЄС необхідно обмінюватися такою інформацією: сертифікат RW, CoC та додаткові технічні дані для цілей РТІ. Останні повинні бути доступні виробникам транспортних засобів через єдиний пункт доступу.

В рамках бізнес-процедури RSI повинні бути доступні всі необхідні дані усіх держав-членів для того, щоб інспектор здійснював діяльність RSI, зважаючи на ступінь ризику підприємств, сертифікат RW та звіти RSI, а також повідомлення про запит на додатковий технічний огляд.

Інформацію про нещасні випадки також вимагають з метою надання анонімованої форми інформації про основні компоненти безпечності та покази одометра транспортних засобів, які брали участь у серйозних аваріях з метою захисту прав споживачів.

У таблиці далі наведено огляд деталізованих загальних функційних вимог та ділового домену (реєстрація, РТІ або RSI), до якого їх застосовують. Детальний опис та джерело кожної вимоги можна знайти у додатку 8.10.1 «Загальні функційні вимоги».

Таблиця 4-1: Огляд функційних вимог VIP

ID	Короткий опис	Домен бізнесу
FR01	Обмін додатковими технічними даними для цілей РТІ	РТІ
FR02	Обмін даними РТІ та RSI	РТІ, RSI
FR03	Зберігання інформації, пов'язаної з аваріями (ДТП)	Захист прав споживачів, РТІ
FR04	Пов'язування існуючих систем	усі
FR05	Взаємне визнання РТІ	РТІ
FR06	Обмін: реєстраційними даними, CoC, сертифікатами RW, технічними даними для РТІ	Реєстрація, РТІ, RSI
FR07	Електронний обмін сертифікатами RW	Реєстрація, РТІ, RSI
FR08	Надсилання сертифіката RW після РТІ з додатковою інформацією про припинення використання транспортного засобу	РТІ
FR09	Перевіряння сертифіката RW під час RSI	RSI
FR10	Перевіряння попереднього звіту RSI під час RSI	RSI
FR11	Надсилання звіту про випробування RSI у разі великих або небезпечних недоліків	RSI
FR12	Надсилання повідомлення RSI для вжиття відповідних заходів у разі великих або небезпечних недоліків	RSI
FR13	Оформлення дворічних статистичних даних RSI для Комісії ЄС	RSI
FR14	Оцінювання рівня ризику	RSI
FR15	Перевіряння сертифіката RW під час перереєстрації	Реєстрація
FR16	Можливість отримати попередній сертифікат RW	Реєстрація, РТІ, RSI
FR17	Повідомляння про закінчення терміну експлуатації транспортного засобу	Реєстрація
FR18	Забезпечення єдиного пункту доступу для технічних даних РТІ	Технічні дані

4.2 Потреби користувачів

Аналіз потреб користувачів дозволяє описати функційні можливості, які потрібно буде реалізувати. Виходячи з визначених суб'єктів даних та зацікавлених сторін, функційні можливості описують більш детально через випадки використання.

4.2.1 Суб'єкти даних

Вимоги описують дані, які підлягають обміну, і які отримують з аналізу міжнародного обміну даними, відповідно до нового пакету RW. Суб'єкти даних – це група даних, які використовують зацікавлені сторони для здійснення своєї діяльності, охоплюючи обмін даними.

Дані, необхідні для міжнародного обміну даними протягом життєвого циклу транспортного засобу, можна розділити на чотири основні категорії, залежно від моменту, в який вони потрібні. Чотири основні категорії:

- реєстрація;
- періодична технічна інспекція;
- придорожня інспекція;
- аварії (ДТП).

Для кожної категорії були визначені конкретні суб'єкти даних. На рисунку далі наведено огляд усіх об'єктів у категорії:

Дані транспортного засобу	Реєстрація	Сертифікат затвердження типу КТЗ (CoC)
		Повідомлення про припинення експлуатації транспортного засобу
		Архівна історія транспортного засобу
	Періодична технічна інспекція (PTI)	Технічні дані CoC
		Технічні дані РТІ
		Технічні дані обладнання
		Сертифікат придатності до експлуатації
	Придорожня інспекція (RSI)	Ступінь ризику використання КТЗ
		Звіт про RSI
		Повідомлення про RSI
		Статистика з питань RSI
	Аварії (ДТП)	Дані про пошкодження в аваріях (ДТП)

Рисунок 4-1: VIP-об'єкти даних

Одночасно із цими об'єктами даних також була визначена та додатково описана суть даних, пов'язаних з використанням VIP.

1 Сертифікат відповідності

Виходячи із законодавства ЄС (2007/46/ЄС⁴⁵), Сертифікат відповідності (CoC) – це документ, викладений у Додатку ІХ, виданий виробником і підтверджує, що транспортний засіб, що належить до серії типу, затверджений відповідно до цієї Директиви, відповідає всім нормативно-правовим актам на момент його виготовлення (*поставлення на ринок – прим перекладача*).

2 Технічні дані сертифіката відповідності

Технічні дані «Сертифіката відповідності» (CoC) – це підмножина даних CoC, необхідних центрам РТІ для проведення технічного огляду.

3 Повідомлення про закінчення терміну експлуатації транспортного засобу

Це повідомлення містить усі необхідні дані, в яких згадується, що транспортний засіб розглядається як такий, що його термін експлуатації вичерпано.

4 Технічні дані періодичної технічної інспекції

Технічні дані періодичної технічної інспекції транспортного засобу (РТІ) – це сукупність технічної інформації щодо гальмового обладнання, системи керування, оглядовості, ліхтарів, світловідбивачів, електрообладнання, осей, коліс, шин, підвіски, шасі, кріплення шасі, іншого обладнання і їх невідповідностей, які необхідно встановити на виконання РТІ.

Вона також включає всю інформацію, необхідну центрам РТІ для перевірки функційності електронно керованих складників (ECU). Оскільки технічні дані РТІ постійно розширюються, ця інформація повинна залишатися власністю виробника транспортного засобу.

На момент написання списку даних їх формат та структура даних ще не визначені жодним урегулюванням. Паралельно з цим дослідженням було

⁴⁵ Directive 2007/46/EC of the European Parliament and of the Council of 5 September 2007 establishing a framework for the approval of motor vehicles and their trailers, and of systems, components and separate technical units intended for such vehicles, OJ L 263/1 of 9.10.2007

проведено дослідження техніко-економічного обґрунтування з метою визначення процедур випробувань та створення інструментів тестування з метою тестування функційних можливостей ECU. Це дослідження приведе до ідентифікації даних, необхідних для виконання таких нових тестів.

Більш детальний опис цього об'єкта даних міститься в додатку 8.1.2 «Суб'єкти даних».

5 Технічні дані устаткування

Технічні дані устаткування – це сукупність інформації, необхідної виробникам тестового устаткування для налаштування та обслуговування інструментів для випробувань. Вона включає такий вид інформації:

- технічна інформація щодо гальмового обладнання, системи керування, оглядовості, ліхтарів, світловідбивачів, електрообладнання, осей, коліс, шин, підвіски, шасі, кріплення шасі, іншого обладнання і їх невідповідностей, які необхідно встановити на виконання РТІ.
- Необхідна технічна інформація та документація для електронного керування складників (ECU).

Перелік даних, формат даних та структура даних ще не визначені жодним регулюванням.

На момент написання програми паралельно проводиться дослідження техніко-економічного обґрунтування з метою виявлення процедур випробувань та налаштування інструментів тестування з метою перевірки функційності ECU. Це дослідження приведе до ідентифікації даних, необхідних для виконання цих нових тестів.

6 Сертифікат придатності до технічної експлуатації

Сертифікат придатності до технічної експлуатації на дорогах (RW) – це «звіт про перевірку технічної придатності, виданий компетентним органом або центром інспектування, що містить результат випробувань на технічну придатність». У сертифікаті RW, як основне, зазначають результати

випробування, значення одометра та термін його дії. У разі виявлення небезпечних недоліків під час РТІ, сертифікат RW супроводжують інформацією про припинення користування транспортним засобом (або зняття такої інформації у разі, якщо доведено, що ці недоліки усунули).

Їх збирають та зберігають в централізованій базі даних на національному рівні з тим же рівнем деталізації, що й оригінальний текст сертифікату.

7 Оцінка ризику

Рівень ризику для підприємства розраховують, виходячи з кількості виявлених недоліків під час попередніх перевірок (як РТІ так і RSI), визначеності цих недоліків, кількості технічних інспекцій, що здійснюють на дорозі або РТІ та коефіцієнта часу. *(див. Регламент Комісії (ЄС) 2016/403 від 18 березня 2016 року про доповнення Регламенту (ЄС) № 1071/2009 Європейського Парламенту та Ради ЄС з урахуванням класифікації тяжких порушень правил ЄС, які можуть призвести до втрати бездоганної ділової репутації оператором автомобільних перевезень, та про внесення змін до додатка III Директиви Європейського Парламенту та Ради ЄС 2006/22/ЄС – прим. перекладача)*

8 Звіт про придорожню інспекцію

Звіт про придорожню інспекцію (RSI), виданий після кожного RSI, відображає результати проведених перевірок. Він зазначає загальний результат перевірки відповідно до законодавства ЄС.

9 Повідомлення про придорожню інспекцію і про вимагання вжиття заходів

Якщо загальний результат придорожньої перевірки (RSI) негативний, держава-член, що здійснює RSI, може повідомити державу-члена, яка видала реєстраційну посвідку, просити вжити заходів щодо правопорушника. Зміст такого повідомлення ще належить визначити на рівні ЄС. Цей суб'єкт даних

повинен містити щонайменше ідентифікаційний номер повідомлення, посилання на звіт RSI та заходи, яких слід вжити.

10 Національна статистика інспектування на дорогах

Кожна держава-член зобов'язана надсилати щорічні статистичні дані до установ ЄС. Ця статистика містить два типи звітів. Звіт інспекції містить кількість виконаних RSI та заборони, видані за останні 2 роки, розподілені за країнами-членами та за категоріями транспортного засобу. Цей звіт доповнюють детальними звітами про помічені дефекти, що призводять до заборон, виданих під час виконання RSI. Такі детальні звіти розбивають за реєстрацією, яку видає держава-член, категорією транспортного засобу та типом виявлених дефектів.

11 Архівна історія транспортного засобу

У сфері захисту прав споживачів новий пакет RW зазначає, що історія транспортних засобів повинна бути доступною для власників посвідок про реєстрацію транспортних засобів. Для реалізації такої вимоги слід визначити потребу цього суб'єкта даних. Організація даних історії транспортного засобу спрямована на збирання всіх подій, зокрема пов'язаних із записом показів одометра, з моменту першої реєстрації транспортного засобу. В даний час визначені такі події: перша реєстрація та перереєстрація, РТІ, RSI, серйозні аварії (охоплюючи інформацію про основні компоненти, що стосуються безпеки) та термін експлуатації. Для кожної події повинні бути записані такі дані: дата події, тип події, держава-член події та покази одометра. Інформація про ДТП повинна містити інформацію про основні компоненти безпеки. Модифікування, якщо воно доступне, і яке фіксує орган реєстрації, також може бути частиною суб'єкта даних історії транспортного засобу. Подальшу інформацію про зміст цього суб'єкта даних необхідно визначати під час впровадження такого обміну даними.

12 Статистика використання інформаційної платформи КТЗ

Статистика VIP стосується інформації про використання та продуктивність системи, для регулярного спостереження, а також про статистику системи та використання, які надають вклад у звіт про виконання директив. Ці дані ґрунтуються на системі реєстрації та моніторингу інформації, яку використовують для щоденних операцій та подальшого контролю. Вони є нефункційними даними, окрім описаних вище даних про бізнес.

Приклад регулярного подальшого звіту охоплює наявність системи та її ефективність щотижня.

Прикладом статистичного звіту є подання даних щодо кількості обмінюваних повідомлень, відсортованих за типом повідомлень та за країнами-членами.

Подальшу інформацію необхідно буде вказати під час впровадження платформи.

Розділ 8.10.2 «Суб'єкти даних» у додатку надає більш детальну інформацію про об'єкти даних.

4.2.2 Зацікавлені сторони

У цьому розділі дається загальний опис усіх зацікавлених сторін, визначених у процесі використання пакету RW. Кожна із зацікавлених сторін описується на функційному рівні без урахування фактичної організації в кожній державі-члені.

Оскільки кожна держава-член має свою національну структуру та організацію, національні зацікавлені сторони були об'єднані в такі організації:

- Організація з реєстрації: об'єднує всі зацікавлені сторони, які беруть участь у процесі реєстрації, переважно органи реєстрації.
- Організація з РТІ: об'єднує всіх зацікавлених сторін, які беруть участь у процесі РТІ, переважно РТІ та РТІ-центри.
- Організація з RSI: об'єднує всі зацікавлені сторони, які беруть участь у процесі RSI, переважно органи RSI та інспектори RSI.
- Постачальники інформації про нещасні випадки: загальний термін для органів, що централізують інформацію про нещасні випадки на національному рівні.

Крім національних зацікавлених сторін, існують міжнародні приватні та державні зацікавлені сторони: виробник транспортних засобів, постачальник устаткування для випробування транспортних засобів, установи ЄС, VIP-оператор – їх описи можна знайти у додатку в розділі 8.10.3 «Опис зацікавлених сторін».

Далі на рисунку подано огляд активних зацікавлених сторін у технічній роботі в ЄС

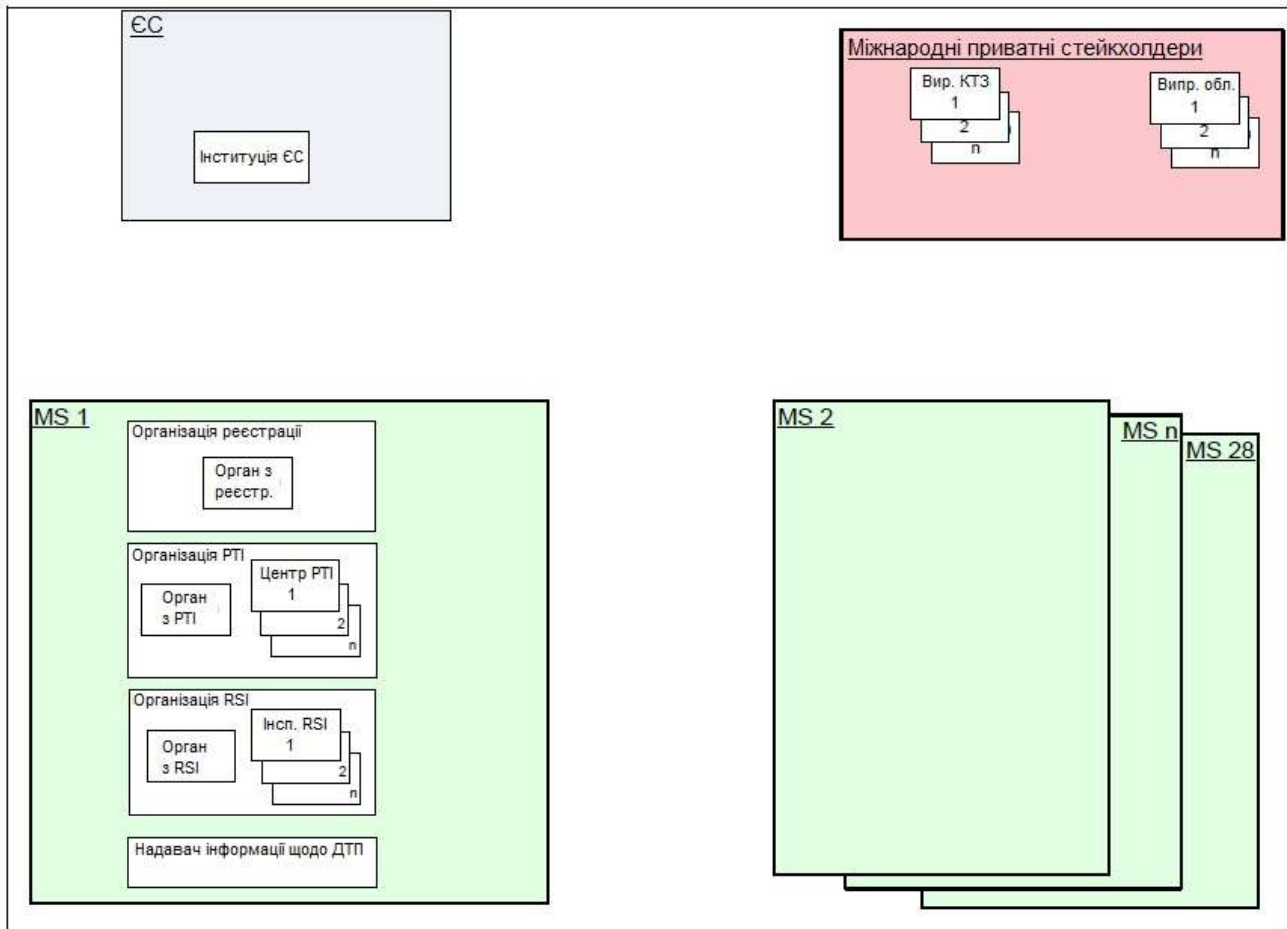


Рисунок 4-2: Огляд зацікавлених сторін

Організація з реєстрації, що складається в основному з органів реєстрації, відповідає за видачу реєстраційних посвідок власникам реєстрації. Вони володіють усіма даними щодо реєстрації. На національному рівні вони спілкуються переважно з центрами РТІ, надаючи їм технічні дані CoC, необхідні для РТІ, отримують сертифікати RW, видані після виконання РТІ. На міжнародному рівні вони спілкуються з органами реєстрації інших держав-членів в процесі перереєстрації, а також повідомляють про закінчення терміну експлуатації транспортного засобу та виступають як національний контактний пункт для обміну даними про реєстрацію. Ураховуючи нову виявлену потребу у зборі та передачі історичних даних про транспортні засоби, органи влади з питань реєстрації нестимуть відповідальність за міжнародний обмін даними.

Організація з РТІ займається усім процесом РТІ, для якого було визначено два основних суб'єкти: органи РТІ та центри РТІ. Керівництво РТІ несе відповідальність за виконання законодавства ЄС та національних правил щодо РТІ всіх транспортних засобів, які стосуються цієї сфери. Вона уповноважує центри інспектування та інспекторів РТІ виконувати РТІ.

На національному рівні вони надають організації з реєстрації сертифікати RW.

На міжнародному рівні вони виступають як національний контактний пункт для обміну даними РТІ. З метою взаємного визнання РТІ у майбутньому в усіх державах-членах мають відбуватися всі національні взаємодії на міжнародному рівні, що означає, що сертифікати RW повинні бути доступними для всіх інших організацій держав-членів. У деяких державах-членах органи РТІ вимагають пильного контролю за діяльністю центрів РТІ. Ось чому вони можуть забезпечити доступ до технічних даних центрів РТІ виробникам транспортних засобів.

Центри РТІ відповідають за проведення технічної інспекції. У цих рамках вони спілкуються з національним органом реєстрації з метою отримання необхідної для їх діяльності технічної інформації. Усі видані сертифікати RW надсилають органу РТІ для централізованого зберігання. РТІ-орган може також надавати їм доступ до веб-сайту виробників транспортних засобів.

На міжнародному рівні вони спілкуються з виробниками транспортних засобів, щоб отримати технічні дані РТІ, необхідні для їх діяльності.

Організація з RSI, об'єднуючи органи RSI та інспекторів RSI, несе відповідальність за весь процес RSI. Орган RSI несе відповідальність за виконання норм ЄС та національних правил RSI для всіх відповідних транспортних засобів. На національному рівні вони отримують сертифікати RW від органу РТІ. На міжнародному рівні органи RSI обмінюються розрахованими ставками ризику підприємств, а також звітами та повідомленнями RSI для запитів щодо заходів з органами RSI інших країн-членів. Вони також вимагають

сертифікатів RW від органу РТІ країни-учасниці реєстрації транспортного засобу. Орган RSI діє як єдиний національний контактний пункт для обміну інформацією, пов'язаною з RSI.

Інспектори РТІ відповідають за діяльність RSI, вимагаючи попереднього рівня ризику, попереднього звіту RSI та попередніх сертифікатів RW від органів RSI та РТІ відповідно. Вони надають органу RSI звіт RSI та можливе повідомлення про вжиті заходи.

З метою надання анонімних даних про нещасні випадки в установах ЄС, дослідження визначило потребу в єдиному національному постачальнику інформації про нещасні випадки. Цей власник не існує як такий, і його слід призначити. Роль цього зацікавленого учасника полягає в зборі та централізації всієї інформації, що стосується транспортних засобів, що беруть участь у серйозних аваріях, з метою надання анонімної інформації про ДТП власнику реєстрації транспортних засобів, дослідникам ДТП та інспекторам РТІ.

Поза межами національних організацій визначені три (3) зацікавлені сторони, що діють переважно на міжнародному рівні. Виробники устаткування для випробування транспортних засобів – це приватні компанії, що постачають устаткування випробувальним центрам та гаражам для перевірки транспортних засобів. Їм потрібні технічні дані транспортного засобу для встановлення, випробування та обслуговування устаткування для тестування транспортних засобів відповідно до технічних характеристик, наданих виробниками транспортних засобів.

Виробники транспортних засобів – це приватні компанії, що діють на міжнародному рівні. Що стосується нових випробувань РТІ, описаних у новому пакеті RW, вони забезпечують доступ центрів РТІ до конкретних технічних даних, необхідних для виконання РТІ. Вони також надають технічні дані щодо обладнання для постачальників тестового устаткування.

Як частина інформації, що стосується вироблення політики, інституції ЄС збирають звіти та статистику. Крім дворічних статистичних даних RSI, що

надаються державами-членами, використання інформації VIP та статистичні звіти також є частиною обмінюваної інформації. Звіти про використання та статистику VIP надаються VIP-оператором, який відповідає за оперативні та експлуатаційні роботи VIP.

Детальний опис кожного із зацікавлених сторін міститься в 8.10.3 додатку «Опис зацікавлених сторін».

4.2.3 VIP-функції

На підставі аналізу даних та зацікавлених сторін, визначених у попередніх розділах, у цьому розділі описано, які функційні можливості необхідні для сфери дії VIP стосовно нового пакету RW.

У таблиці далі наведено огляд функційних можливостей, які треба реалізовувати VIP в рамках процесів реєстрації, РТІ та RSI.

Таблиця 4-2: Перелік функцій, які слід реалізувати в рамках VIP

Функції, які повинна реалізувати VIP в рамках
Отримання та зберігання СоС попередньої реєстрації	Реєстрація
Перевірка останнього сертифіката RW	Реєстрація, РТІ, RSI
Надіслати історію / витяг з історії транспортних засобів, зокрема інформацію про аварії та покази одометра	Реєстрація
Повідомити про закінчення терміну експлуатації транспортного засобу	Реєстрація
Отримати технічні дані у виробників транспортних засобів для устаткування РТІ	РТІ
Права доступу до центрів РТІ для технічного інформування виробників транспортних засобів (залежно від національної системи)	РТІ
Отримати технічні дані РТІ стосовно транспортного засобу від виробника	РТІ

Функції, які повинна реалізовувати VIP в рамках
Отримати технічні дані CoS для виконання РТІ	РТІ
Перевіряння рівень ризику підприємства	RSI
Надсилання та отримування звіту RSI у компетентних органів	RSI
Повідомляння інших компетентних органів держав-членів про заходи, які слід вжити	RSI
Надсилання щорічних статистичних даних щодо RSI до установ ЄС	RSI
Стосовно використання VIP створення статистичних даних та виконання їх доступними для установ ЄС	VIP операції

Ці функційні можливості приводять до визначення випадків використання, опису детальної взаємодії та даних, необхідних для виконання конкретної мети. Реалізація випадку використання дозволяє користувачеві виконувати певну діяльність.

Більш детальну інформацію про опис функційних можливостей та випадків використання можна знайти в додатку 8.10.4 «Функційні можливості».

4.3 Нефункційні вимоги

Нефункційні вимоги визначають критерії, пов'язані з впровадженням та розвитком системи, продуктивністю, обслуговуванням та експлуатацією КТЗ. З нового пакету RW важливою вимогою є паралельне використання існуючих ІТ-рішень щодо міжнародного обміну даними. В області RSI конкретно згадано про паралельне використання системи ERRU. Що стосується спілкування з виробниками транспортних засобів, VIP повинна забезпечити єдиний пункт доступу для держав-членів до цих систем, застосовуючи ті самі принципи, які діють зараз для систем RMI, встановлені виробниками транспортних засобів.

Як частина найкращих практик впровадження системи, необхідна система моніторингу для подальшої діяльності та використання оперативної групи. Зібрані дані використовують для надання регулярних статистичних звітів про використання та ефективність діяльності установ ЄС.

Більш детальну інформацію про ці вимоги можна знайти в додатку 8.10.6 «Нефункційні вимоги».

4.4 Правові вимоги

Під час розробки рекомендованого рішення для цього дослідження необхідно враховувати як законодавство ЄС, так і національне законодавство щодо інформації про транспортні засоби.

Для будь-якого рекомендованого рішення слід дотримуватися таких принципів:

Принцип субсидіарності

Принцип субсидіарності застосовують, якщо інформаційна платформа транспортних засобів не підпадає під виняткову компетенцію Союзу.

Цілі не можуть бути достатньо досягнутими лише державами-членами з такої причини: обмін інформацією або не існує, або впроваджується по-різному державами-членами, що призводить до великої невідповідності в застосуванні результатів тестування технічного стану та режиму придорожньої інспекції, що негативно впливає як на безпеку дорожнього руху, навколишнє середовище, а також на внутрішній ринок.

Майбутній безперервний потік інформації між державами-членами про реєстрацію транспортних засобів вимагатиме існування інформаційної платформи транспортного засобу такого характеру на рівні ЄС. Місцевих ініціатив само по собі було б недостатньо.

Принцип пропорційності

Інформаційна платформа транспортного засобу повинна відповідати принципу пропорційності. Вона не повинна виходити за рамки необхідного для досягнення цілей підвищення безпеки дорожнього руху та охорони навколишнього середовища, пропонуючи інформаційну платформу для транспортних засобів, яка може забезпечити безперебійний потік інформації економічно та ефективно.

Поряд із законодавством ЄС та національним законодавством, що стосуються реєстрації, РТІ та RSI, були визначені деякі вирішальні правові вимоги, які в основному впливають із основних прав, оскільки інформація ділиться між широким набором зацікавлених сторін у ЄС.

Ці вимоги в основному зосереджуються на визначенні загальних правил використання даних з урахуванням обмеження цілей, а також аспектів конфіденційності даних. До них належать заходи безпеки, які слід вжити в межах обміну персональними даними. Крім цього, і тому, що приватні зацікавлені сторони переймаються VIP-програмою, також слід враховувати повагу щодо власності на дані, комерційну таємницю, патенти та авторські права.

Більш детальну інформацію про визначені юридичні вимоги можна знайти в розділі 8.10.8 «VIP-законодавчі вимоги».

4.5 Вимоги до держав-членів

Новий пакет RW також згадує вимоги до держав-членів. Хоча в цьому дослідженні не розглядаємо поглиблені національні організації та вимоги, вони є частиною вимог до VIP. Вимоги до держав-членів зосереджуються на електронному та централізованому зберіганні даних про реєстрацію, РТІ та RSI, а також на єдиному національному контактному пункті для органів РТІ та RSI.

Більш детальну інформацію про вимоги та їх джерела можна знайти в додатку 8.10.7 «Вимоги до держав-членів».

4.6 Початкові висновки, пов'язані з потребами бізнесу стосовно VIP

На основі аналізу ділових потреб VIP-персоналу можуть бути зроблені деякі початкові висновки, які уточнюють сферу дії VIP:

1 Не буде центральної бази даних ЄС.

Деякі держави-члени зазначили, що організація інформації про транспортні засоби через централізовану базу даних на рівні ЄС може бути ефективнішою. Однак на цьому етапі немає законодавчої бази ЄС для центральної бази даних ЄС.

Висновок: VIP не зберігатиме жодної інформації про транспортний засіб централізовано. Це буде платформа обміну інформацією.

2 Отримання даних СоС від виробників транспортних засобів виходить за межі VIP

У зв'язку з конкретними національними потребами, деякі держави-члени в даний час вимагають, щоб виробники транспортних засобів в електронному вигляді постачали додаткові дані разом з СоС. У цих державах-членах такий електронний обмін інформацією вже впроваджено. Переваги для надання центрального пункту зв'язку для цього обміну даними не були визначені. Натомість було виявлено два недоліки:

– з точки зору обробки інформації, центральний пункт зв'язку є менш надійною, менш ефективною і менш масштабованою, ніж кілька незалежних точок зв'язку,

– впровадження центрального пункту зв'язку для обміну СоС, здається, не відповідає принципу субсидіарності.

Висновок: Такий обмін оцінюється як поза межами VIP. Паралельно рекомендуємо розробити стандарти спільноти для такого обміну даними, щоб полегшити подальший обмін даними між державами-членами.

3 Немає детальних технічних вимог щодо центральної точки доступу для виробників транспортних засобів

Стаття 4 (3) нового пакету RW про РТІ⁴ вище зазначає, що принципи RMI повинні застосовуватися для зв'язку між виробниками транспортних засобів та державами-членами. Принципи RMI³⁷ вище описують загальні правила доступу до відповідної інформації через веб-сайти виробників транспортних засобів.

Оскільки на момент написання жодних конкретних вимог не визначено, нове регулювання передбачає, що за допомогою виконавчих актів слід визначити таке:

- Набір технічної інформації, необхідної для тестів на РТІ
- Детальні правила щодо формату даних та процедури доступу до відповідної технічної інформації.

Слід зазначити, що під час засідання Комітету з питань дорожнього руху при Комісії ЄС 20 травня 2014 року була створена робоча група з метою визначення даних, форматів даних та процедур доступу до даних на веб-сайтах виробників транспортних засобів.

Висновок: Виходячи з директиви, виробники транспортних засобів повинні оприлюднити дані, пов'язані з РТІ, через веб-сайт. На момент написання жодних конкретних вимог щодо правил доступу та формату даних для цієї функції не визначено. Таким чином, доступ VIP до технічної інформації виробників транспортних засобів з питань РТІ може обмежуватися лише перенаправленням запитів на відповідні веб-сайти виробників транспортних засобів.

4 Технічна інформація РТІ не зберігається на національному рівні

Деякі держави-члени висловили необхідність зберігання технічних даних РТІ на національному рівні. Технічні дані РТІ включають дані, що стосуються електронного обладнання транспортного засобу. Оскільки ці дані можуть оновлюватися протягом життєвого циклу транспортного засобу (наприклад, оновлення програмного забезпечення OBD), це означатиме, що ці оновлення повинні відображатися і на національному рівні. Забезпечення такого типу інформації в національних базах даних не передбачено новим законодавством. Крім того, виробники транспортних засобів мають право власності та права інтелектуальної власності на частину технічної інформації, яку вони розробляють. В даний час немає жодної ділової справи або загальної правової основи, яка б змусила виробників транспортних засобів надавати цю інформацію національним урядовим органам, а також не дозволяти їм зберігати цю інформацію на національному рівні.

Крім того, це суперечить загальному принципу, що власник даних найкраще відповідає за якість та точність даних.

Висновок: технічні дані РТІ можуть не зберігатися на національному рівні.

5 Взаємодія між громадянами, компаніями та національними органами влади розглядається як національний обмін інформацією

Виходячи з принципу субсидіарності, обмін інформацією від громадянина або приватної компанії до однієї з реєстраційних, національних органів влади РТІ або RSI розглядають як національний потік даних. У цьому випадку роль ЄС полягає у сприянні спілкуванню між державами-членами.

Наприклад, якщо транспортний засіб розглядають як такий, що його термін експлуатації закінчено в іншій державі-члені, ніж та, якою був зареєстрований транспортний засіб, передбачається, що відповідний орган реєстрації буде повідомлений органом реєстрації держави-члена, де

транспортний засіб був вилучений з експлуатації, використовуючи канал зв'язку VIP. Це підтримує протокол даних повідомлення про закінчення терміну експлуатації.

Висновок: В рамках дії VIP передбачено, що зв'язок між громадянином чи компанією та національним органом іншої держави-члена здійснюватимуть через відповідні органи відповідних держав-членів.

6 Обмін даними архівної історії транспортних засобів повинен бути поступовим і починатися з показів одометра.

В межах захисту прав споживачів реєстраційної особи VIP передбачає надавати власнику реєстрації інформацію про покази одометра та аварії, пов'язані з транспортним засобом.

Аналіз витрат та вигод (див. подробиці аналізу в розділі 8.16 «Аналіз витрат та переваг для збору інформації про покази одометра та історії аварій транспортних засобів») показав, що для того, щоб уникнути впровадження системи, яка була б надто амбітною, занадто дорогою і комплексною з нуля, збирання та зберігання даних одометрів повинно стати вихідним пунктом, оскільки він простий, недорогий, ефективний та госпрозрахунковий з точки зору бюджету. Такий підхід вже був запропонований за бельгійського голосування, але на той час не можна було досягти консенсусу⁴⁶. На момент написання звіту,

⁴⁶ According to the interview of Mr Francis Derycker (Cabinet of Belgian Vice-Prime Minister Kriss Peeters) this was due – in 2010 – to uncertainties regarding who could take leadership at the European Commission level: the matter is indeed not only covering security and mobility but also consumer protection, fighting criminal fraud and fair competition. It was also due to the lack of enthusiasm of some Member States, but this is now changing after assessing the positive outcomes of the Car-Pass system: the Netherlands adopted it in 2014, Luxembourg would be about to take a similar decision and Member States consider odometer tampering as a crime. *(Згідно з інтерв'ю пана Френсіса Дерікера (Кабінет віце-прем'єр-міністра Бельгії Крісса Пітерса), це було пов'язано – у 2010 році – з невизначеностями щодо того, хто міг би взяти на себе керівництво на рівні Європейської Комісії: справа справді стосується не лише безпеки та мобільності, але також й захисту споживачів, боротьби зі злочинним шахрайством та чесною конкуренцією. Це також було пов'язано з відсутністю ентузіазму деяких держав-членів, але має змінитися після оцінки позитивних результатів системи «Автомобільний перехід»: Нідерланди прийняли її в 2014 році, Люксембург збирається прийняти подібне рішення, а держави-члени розглядають підробку одометра як злочин)*

схоже, такий підхід буде підтриманий державами-членами, колабораційними зацікавленими сторонами з приватного сектору та швидкою підтримкою користувачів / споживачів. EReg (Асоціація європейських органів реєстрації транспортних засобів та водіїв) також підтримує та рекомендує зосередитись на боротьбі з фальсифікацією пробігу⁴⁷.

Підтримка системи буде посилена, як тільки вона продемонструє свою ефективність, навіть державами-членами, що вагаються.

Висновок: В рамках програми VIP перший крок реалізації стосовно показів одометра може бути підтриманий даними, названими «історія транспортного засобу». VIP повинен сфокусуватися в першу чергу на обміні показами одометра. Розширення історії транспортного засобу з додатковою інформацією слід розглянути після успішного здійснення обміну показами одометра.

⁴⁷ E-REG (2014), EReg Topic Group XIII - Vehicle Mileage Registration Final Report April, version Draft 0.7, April 2014, page 22.

4.7 Життєвий цикл транспортного засобу в VIP

Як висновок, рисунок далі дає огляд міжнародних обмінів даними в межах сфери дії VIP протягом життєвого циклу транспортного засобу. Тому що кожна держава-член має свою національну структуру з точки зору організації, всі національні зацікавлені сторони були згруповані відповідно до своїх сфер функційної діяльності.

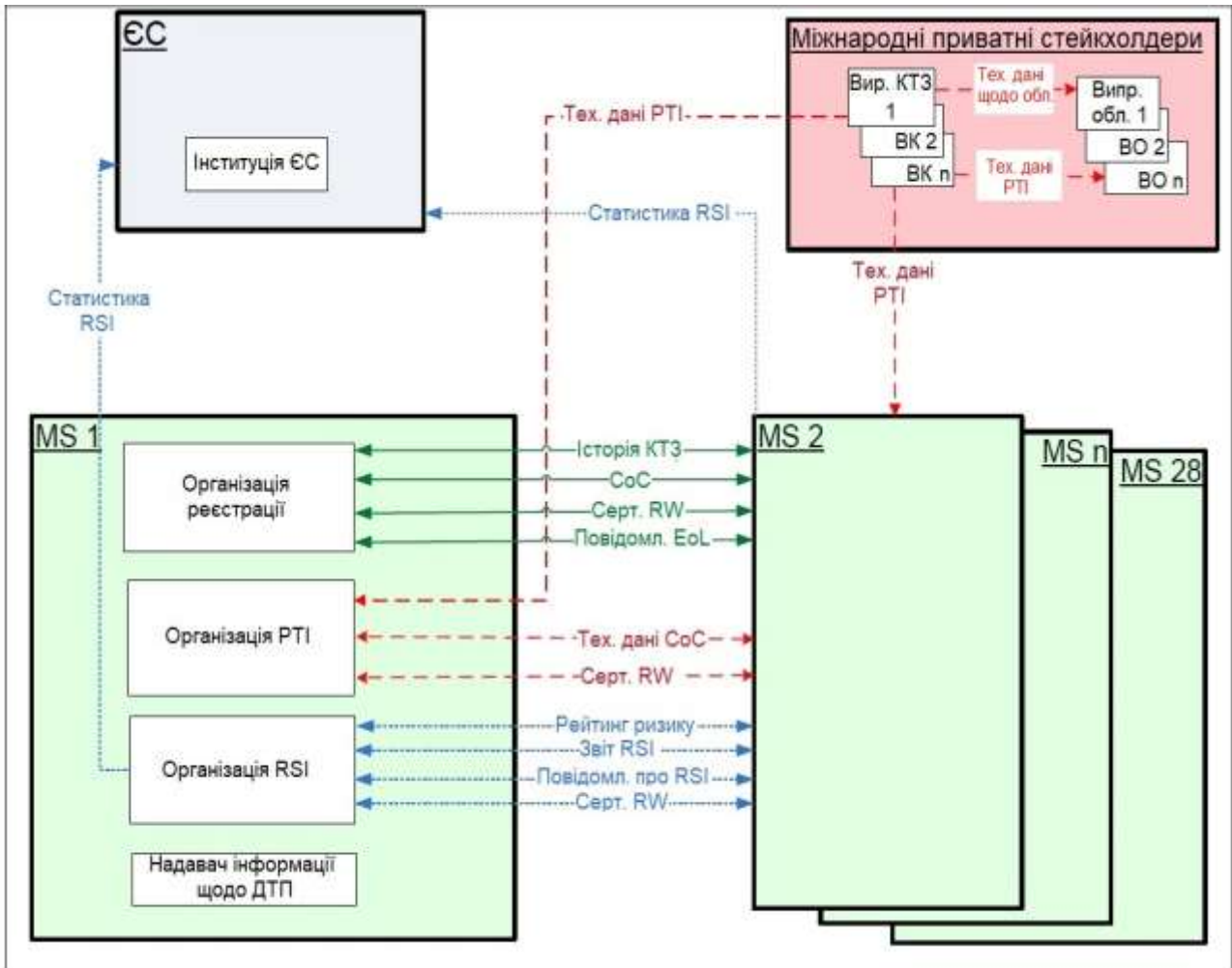


Рисунок 4-3: Огляд потоків даних VIP-бізнесу

Потік даних, зображений стрілками суцільної лінії, показує об'єкти даних, що обмінюються в межах процесу реєстрації.

Потік даних, представлений пунктирними стрілками, показує об'єкти даних, що обмінюються в сфері РТІ. Один важливий потік стосується передачі

технічних даних РТІ від виробника транспортного засобу до центру РТІ. Інші потоки стосуються обміну даними між державами-членами.

Потік даних, представлений стрілками і точковими лініями, показує об'єкти даних, що обмінюються в рамках процесів RSI. Цей потік стосується лише обміну даними між державами-членами.

Потік статистичних даних використання VIP на цьому рисунку не показано. Цей потік стосується надсилання регулярних статистичних даних VIP-оператором в установи ЄС і це не пов'язано лише з обміном діловою інформацією впродовж життєвого циклу транспортних засобів. Такі потоки обговоримо далі.

4.7.1 Міжнародний обмін даними щодо реєстрації

Серед інформації, яку вимагають органи реєстрації для процесу реєстрації, для реєстрації у рамках VIP потрібні два основні суб'єкти даних: сертифікат відповідності (CoC) та останній сертифікат придатності до технічної експлуатації (RW).

У разі перереєстрації в новому законодавстві зазначено, що необхідні останні сертифікати RW. Залежно від національного законодавства для паралельної реєстрації може знадобитися сертифікат відповідності (CoC). Під час наших інтерв'ю з'ясувалося, що за наявності зареєстрованих модифікацій, застосованих до транспортного засобу, також повинні бути частини даних про перереєстрацію. Якщо перереєстрація відбудеться в іншій державі-члені, ніж попередня реєстрація, всю цю інформацію необхідно передавати між органами реєстрації. Оскільки можливі зареєстровані модифікації, що застосовані до транспортного засобу, є частиною даних історії транспортних засобів, такі дані також повинні бути передані між реєстраційними органами під час перереєстрації.

У рамках результатів дослідження в галузі захисту прав споживачів виявилось, що історична інформація про транспортний засіб також повинна бути

доступною власнику реєстраційного документа. Як уже згадували, цей суб'єкт даних перераховує всі події, пов'язані з показами одометра, зокрема можливі зафіксовані модифікації транспортних засобів та аварій (ДТП). Отже, рекомендуємо в процесі перереєстрації надавати інформацію, яку передають органу реєстрації разом з попереднім сертифікатом RW та CoC, якщо вона є.

Коли транспортний засіб розглядають лише впродовж терміну експлуатації, про це повідомляють відповідний компетентний орган, а реєстрацію скасовують назавжди.

4.7.2 Міжнародний обмін даними, що стосуються РТІ

Виявлено два основні потоки, що стосуються міжнародного обміну даними щодо РТІ:

- Обмін технічною інформацією обладнання між виробниками транспортних засобів та постачальниками випробувального устаткування.
- Обмін даними, що відбувається в момент здійснення РТІ.

Обмін технічними даними обладнання.

Нові процедури тестування охоплюють функційні випробування електронного обладнання, встановленого на транспортному засобі. Постачальники випробувального устаткування повинні встановлювати, перевіряти та підтримувати конкретні інструменти тестування та процедури тестування. Тому необхідні документація та технічні дані щодо електронного обладнання від виробників транспортних засобів, а також технічні дані РТІ.

Обмін даними в процесі РТІ.

Нові випробування технічної інспекції охоплюватимуть перевірку електронного обладнання, встановленого на транспортному засобі. Тому технічні дані, пов'язані з VIN, потрібні для проведення відповідних випробувань. Необхідні технічні дані розділені на 2 частини:

- технічні дані, пов'язані з CoC: технічна інформація, що міститься в CoC та надається органами реєстрації.

- технічні дані для РТІ, які повинні надавати виробники транспортних засобів.

Технічні дані РТІ можуть бути надані виробниками транспортних засобів у вигляді файлу, який можна завантажити в інструментарій(і) для тестування.

Оскільки виробники транспортних засобів не мають юридичного зобов'язання надавати СоС після першої реєстрації, цю інформацію має надавати орган реєстрації.

Крім того, центри РТІ також повинні мати можливість перевіряти покази одометра порівняно з попереднім сертифікатом.

Коли РТІ завершено, сертифікат RW видають водію транспортного засобу. Всю інформацію про сертифікат RW зберігають в національній базі даних. Через можливе повне взаємне визнання РТІ в усьому ЄС, технічні дані СоС та дані сертифікатів RW є частиною міжнародного потоку обміну даними. Для забезпечення об'єктивності результатів РТІ та у випадку, якщо під час РТІ були виявлені небезпечні недоліки, RW супроводжують інформацією про припинення використання транспортного засобу (або зняття цієї позиції у разі, якщо ці недоліки доведено усунули).

4.7.3 Міжнародний обмін даними RSI

Ідентифікація транспортних засобів, що підлягають RSI, частково базується на аналізі профілю ризику. Тому організації RSI необхідно мати доступний рівень ризику цього підприємства. У випадку, якщо підприємство засноване за кордоном, відповідний компетентний орган за кордоном повинен надати таку інформацію.

Під час придорожньої технічної інспекції інспектори будуть проводити технічну інспекцію транспортного засобу в рамках інших перевірок, які проводять. Технічна інспекція охоплює перевірку останнього сертифіката RW та останнього звіту RSI. Такі документи повинні бути на борту транспортного засобу. Держави-члени можуть дозволити своїм органам влади приймати такі

документи також як електронні докази. Це причина, за якої довідка про RW та останній звіт RSI можуть бути зверненням до компетентних органів держави-учасниці реєстрації.

У разі виявлення істотних дефектів державу-член, що видає реєстраційну посвідку, необхідно повідомити – надіслати звіт RSI. Крім цього, інспектор може вимагати проведення додаткових перевірок на транспортному засобі. Тому повідомлення, в якому вимагають вжити додаткових заходів, може бути надіслано до компетентного органу держави-члена, де зареєстровано транспортний засіб.

Кожні два роки від кожної держави-члена необхідно надсилати статистичні звіти до установ ЄС. Очікуємо дві частини звіту. Національний звіт інспекції показує статистику щодо кількості перевірених транспортних засобів та кількості виданих заборон. Цей звіт відсортовують за визначеною категорією транспортного засобу.

Національний детальний звіт зосереджують на заборонах через дефекти. Його оформляють за державами-членами реєстрації транспортних засобів, які надають перевірені транспортні засоби. Для кожної визначеної категорії транспортного засобу повідомляють про кількість виданих заборон за типом дефекту.

4.7.4 Інший потік даних

Виявлено один додатковий потік даних, пов'язаний із звітами про використання VIP та статистикою для установ ЄС. Ці звіти необхідні для подальшого спостереження за результатами діяльності VIP, а також для часткового внесення змін у розробку політики на рівні ЄС. Ці статистичні дані надає VIP-оператор на основі даних реєстрації та моніторингу VIP та надсилає до установ ЄС.

4.8 Можливі організаційні домовленості

4.8.1 Обов'язки VIP-зацікавлених сторін

Виходячи з принципу субсидіарності, обмін інформацією громадянина або компанії одного з реєстраційних органів, РТІ або RSI розглядають як національний потік даних. Роль ЄС полягає у сприянні спілкуванню між державами-членами. Тому в рамках дії VIP передбачаємо, що зв'язок відбудуватиметься між відповідними органами зацікавлених держав-членів.

Для здійснення такого міжнародного обміну даними необхідно чітко визначити розподіл обов'язків між зацікавленими сторонами. Крім обов'язків, пов'язаних із правом власності на дані (описані в 4.2.2 Зацікавлені сторони), відповідальність за передачу даних повинна розподілятися між усіма зацікавленими сторонами.

Інституції ЄС:

- Сприяють обміну інформацією про транспортні засоби між державами-членами:
 - Відповідають за мережу ЄС.
 - Беруть на себе відповідальність за передачу даних у мережі.
 - Забезпечують дотримання правил захисту даних у мережі ЄС.
 - Несуть відповідальність за визначення інтерфейсу між набором системних компонентів, що підпадають під їх відповідальність (домен ЄС), і набором компонентів системи під національну відповідальність (національна область).
- Відповідають за управління VIP, зокрема за спостереження стосовно використання, ефективності та статистику.
- Відповідають за центральну точку з'єднання для виробників транспортних засобів.

Кожна держава-член несе відповідальність за:

- Дані, якими володіють усі відповідні національні зацікавлені сторони. Кожен орган відповідає за дані, якими він володіє.
- Зв'язок та обмін даними між їхніми національними реєстрами та точкою зв'язку VIP через власну національну мережу.
- Безпечність національної мережі.
- Надання відповідних звітів та даних установам ЄС.
- Відповіді на відповідні запити органів інших держав-членів. Таблиця далі показує, що необхідно державі-члену від кожного суб'єкта даних, власника та потребу в доступі до органів влади інших держав-членів.
- Впровадження та контроль за національними потоками даних.

Таблиця 4-3: Потреби у даних в органах держав-членів

Суб'єкти даних	Власник даних	Власники даних органів влади держав-членів, що потребують		
		реєстрації	PTI	RSI
Сертифікат відповідності	Реєстрація	так	так	
Технічні дані сертифіката відповідності	Реєстрація	так	так	
Історія транспортного засобу	Реєстрація	так		
Повідомлення про виведення з експлуатації	Реєстрація	так	так	
Технічні дані для PTI	Виробник КТЗ		так	
Сертифікат придатності до експлуатації	PTI	так	так	так
Рівень підприємницького ризику	RSI			так
Звіт RSI	RSI			так
Повідомлення RSI з вимогою вжити заходів	RSI			так

Виробники транспортних засобів:

- Надають дані CoC для кожного транспортного засобу, що вводиться в експлуатацію в ЄС, технічні дані для проведення РТІ, а також технічну інформацію щодо обладнання транспортних засобів.
- Несуть відповідальність за надання технічних даних для проведення РТІ для центрів РТІ та постачальникам технічного устаткування.

VIP-оператори:

- Управляють системою, забезпечуючи продуктивність, доступність та підтримку користувачів.
- Надають звіти установам ЄС про використання та статистику.

4.8.2 Обов'язки всередині держав-членів

Оскільки кожна держава-член має свою організацію, обов'язки та потоки даних на національному рівні встановлюють із загальної функційної точки зору.

Зазвичай, всі реєстраційні дані, що стосуються одного транспортного засобу, зберігають в державі-члені реєстрації. Всередині держави-члена кожен орган несе відповідальність за дані, якими він володіє, як показано в попередній таблиці.

Для того, щоб спілкуватися з VIP, держави-члени повинні реалізовувати фізичне з'єднання через одну або декілька національних точок зв'язку з VIP. Національний пункт зв'язку з VIP дозволяє національному реєстру спілкуватися з VIP. Виходячи з національної організації, кожна держава-член може прийняти рішення про впровадження одного або декількох пунктів зв'язку з VIP:

- Впровадження єдиного пункту з'єднання VIP означає, що
 - єдиний національний орган керує пунктом зв'язку VIP.
 - всі національні реєстри підключені до цього пункту з'єднання VIP.
 - всі міжнародні потоки даних проходять через цей єдиний пункт з'єднання з VIP.

- Реалізація декількох пунктів з'єднання VIP означає, що
 - Кожна влада управляє власним пунктом зв'язку з VIP.
 - Кожен національний реєстр підключено до пункту з'єднання з VIP, що належить національному органу як власнику.
 - Кожен міжнародний потік даних проходить через пункт з'єднання з VIP, яким керує орган, що володіє даними, пов'язаними з потоком даних.

На надходження даних до потоків всередині держав-членів, національна організація впливає на діючі національні канали. В рамках VIP-функційних потоків національних даних між національними реєстрами та визначеними користувачами й зацікавленими сторонами враховують такі припущення:

- Кожен користувач належить до національної влади та отримує доступ до системи через національну систему, що належить відповідному органу. Таким чином, реєстратор отримує доступ до інформації про транспортні засоби через систему реєстрації, інспектор РТІ отримує доступ до інформації про транспортний засіб через систему РТІ, а інспектор RSI отримує доступ до необхідної інформації через систему RSI.
- Коли потрібні дані з іншого реєстру, ці дані будуть доступні користувачеві через систему, до якої користувач зазвичай підключений. Вважаємо, що передача даних між національними реєстрами існує.
- Суб'єкти даних зберігаються в системі, що належить відповідному органу, на основі таблиці 4-3.
- Технічні дані, необхідні для діяльності РТІ, не зберігають на національному рівні, оскільки вони належать виробникам транспортних засобів.

Враховуючи право власності на дані, національне підключення до VIP через національний пункт(и) зв'язку, можна зробити такі висновки:

1. Національні потоки інформації в основному залежать від:

- a. Національної організації різних органів влади та реєстрів.
- b. Поточних каналів зв'язку між існуючими національними реєстрами.

2. Звісно, національні комунікаційні потоки можуть бути спрощені у випадку, якщо реєстр реєстрації та реєстр РТІ фізично перебувають в одній системі.

3. Національні комунікаційні потоки можуть бути ще більш спрощеними, якщо звіти RSI зберігати в тому ж реєстрі, що і Сертифікати RW.

4. Для недопущення надмірності рекомендуємо паралельно використовувати існуючі національні канали зв'язку.

5. Кількість точок приєднання до VIP може змінюватися залежно від держави-члена до держави-члена:

a. Максимальна кількість точок приєднання до VIP потрібна у випадку, коли кожен реєстр (реєстрація, реєстрація РТІ та RSI) потребує підключення до конкретного пункту зв'язку VIP.

b. Єдиний пункт з'єднання з VIP означає, що всі реєстри підключені до єдиного пункту з'єднання VIP.

c. Якщо всі реєстри фізично централізовані, до пункту приєднання VIP потрібно було б приєднати лише одну систему.

d. Технічно можливо, що лише один приєднаний до VIP реєстр, надає відповідні послуги для підключення VIP до інших національних реєстрів.

Підрозділ 8.11 Обов'язки всередині держав-членів детальніше описує обов'язки в державах-членах, а також можливі національні потоки даних.

5 Технічний аналіз VIP

Технічний аналіз VIP базується на результатах попереднього функційного аналізу, що веде до ідентифікації бізнес-потоків. Технічний аналіз цих потоків призводить до ідентифікації трьох типів технічних потоків, що слугують основою для пропозиції варіантів VIP.

5.1 Технічний аналіз потоків бізнесу

5.1.1 Характеристика потоків даних

На основі потоків бізнесу, визначених у 4.7 «Життєвий цикл транспортного засобу в VIP», ідентифікація технічних вимог до інформаційних потоків ґрунтується на аналізі таких нефункційних характеристик:

- Потужність – для визначення очікуваного рівня трафіку та необхідної пропускної здатності.
- Продуктивність – очікуваний час відповіді.
- Зацікавлені сторони (суб'єкти) – визначення типу суб'єктів та напряму обміну даними.
- Конфіденційність даних – потреби захисту даних для обміну даними.
- Мережа, яка буде використовуватися – ідентифікація потреб мережі в заданому потоці даних бізнесу.

Детальний аналіз ядра, проведено у вигляді таблиць порівняння, які можна знайти у 8.12 Характеристика потоків даних.

У таблиці далі підсумовано результати.

Таблиця 5-1: Технічний аналіз потоків даних VIP

Характеристика	Висновки
Ємність	<p>Ємність пов'язана з розміром і частотою об'єктів даних, що підлягають обміну. У таблицях пункту 8.12.1 «Ємність» представлені оцінки розміру для одного обміну даними та частоти цих обмінів. Вони показують, що:</p> <ul style="list-style-type: none">• Найбільший обсяг обмінів очікуємо для технічних даних РТІ (до 250 млн).• Обмін даними для реєстрації здійснюють на середньому рівні.• З метою перереєстрації, сертифікат RW, CoC та історію транспортного засобу можна обмінювати разом (тому загалом для ділового потоку з реєстрації буде близько 5,5 млн обмінів).• Обмін даними для RSI перебуває на найнижчому

Характеристика	Висновки
	<p>рівні (близько 3 мільйонів), враховуючи, що у разі необхідності повідомлення RSI вважають надісланими разом із звітом RSI.</p> <p>Обсяги деяких конкретних потоків незначні через їх дуже низьку частоту.</p>
Продуктивність	<p>Продуктивність пов'язана з очікуваним часом відповіді для кожного типу повідомлень. У таблицях підрозділу 8.12.2 «Продуктивність» презентовано очікуваний час відповіді для кожного обміну даними. Вони вказують на таке:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Короткий час на відповідь вимагають лише деякі потоки даних РТІ та RSI. • Більшість потоків даних не мають конкретних вимог щодо ефективності.
Зацікавлені сторони	<p>Аналізуючи, чи є дані обміну між конкретними зацікавленими сторонами двосторонніми чи ні (пункт 8.12.3 «Зацікавлені сторони»), отримані такі основні результати спостережень:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Обмін технічними даними РТІ – це лише отримання даних від виробників транспортних засобів до центрів РТІ (в одному напрямку). • Більшість обмінів, пов'язаними з реєстрацією, обмінюються даними з органами реєстрації. • Більшість обмінів, пов'язаних з RSI, становлять обмін даними з органами RSI. • Існує один спрямований обмін даними від держав-членів до інституцій ЄС (звіти та статистика). <p>У всіх потоках завжди відомий одержувач запиту.</p>
Конфіденційність даних	<p>Основна умова обміну даними – необхідність влади мати право в першу чергу на обмін інформацією, оскільки певна інформація може бути захищена через права інтелектуальної власності (належать виробникам транспортних засобів). Крім того, слід дотримуватися національних обов'язків, пов'язаних зі свободою інформації.</p> <p>Деякі з обмінів даними були оцінені державами-членами як персональні дані та конфіденційні дані (див. також пункт 3.3.5 2 «Персональні та конфіденційні дані» та пункт 8.10.2 «Суб'єкти даних».</p> <p>В таблиці пункту 8.12.4 «Конфіденційні дані» аналізуємо, чи стосується потік особистих або</p>

Характеристика	Висновки
	<p>конфіденційних даних.</p> <p>З таблиць витікає, що більшість обмінів даними не стосуються персональних даних. Таким чином, можна уникнути найсильніших заходів захисту даних для обміну даними. Більшість обмінів інформацією зосереджена на технічних даних та результатах інспекцій. У системі, де підвищення безпечності транспортних засобів, які використовують в ЄС, є однією з головних цілей, достатній рівень гладкості обміну інформацією, відкритість даних та прозорість видаються бажаним надто жорстким тлумаченням вимог стосовно захисту даних.</p>
Мережа, яка буде використовуватися	<p>Розглянуто дві мережі:</p> <ul style="list-style-type: none">• Інтернет.• Міжвідомча мережа – в даний час sTESTA (захищена загальноєвропейська служба телематики між адміністраціями). Це трансєвропейська комунікаційна інфраструктура, метою якої є обмін електронними даними між адміністраціями Європи безпечним, надійним та ефективним способом. Передбачено, що через цю мережу можна обмінюватися як некласифікованою, так і секретною інформацією. <p>Доступ зацікавлених сторін до мережі та чутливість даних для обміну були двома основними критеріями, які враховувались для оцінки. Таблиця в пункті 8.12.5. «Мережа, яка буде використовуватися» містить оцінку в мережі, яка буде використовуватися для кожного обміну даними.</p> <p>Підсумовано таке:</p> <ul style="list-style-type: none">• Інтернет повинні використовувати для спілкування з виробниками транспортних засобів, оскільки це єдина доступна мережа для цих зацікавлених сторін.• Міжінституційна мережа є кращим варіантом для обміну персональними та конфіденційними даними.

5.1.2 Висновки

Враховуючи технічні характеристики ділових потоків, вже можна приймати початкові рішення. Ці рішення відкидають варіанти, які були б зайвими, не потрібними, нездійсненними або не вартими для впровадження зусиль через дуже обмежене використання.

5.1.2.1 Обмін технічними даними про устаткування недоцільний

Цей обмін даними дозволяє виробникам тестового устаткування налаштовувати та обслуговувати випробувальне устаткування для РТІ. Слід зазначити, що серед виробників транспортних засобів технічні дані устаткування (визначені у 4.2.1) не мають загального формату та великого різноманіття в документації. Ці дані повинні надаватися у читаному для людини форматі. Крім того, виробники транспортних засобів володіють цими даними та хочуть контролювати доступ до них. Тому оцінюємо, що обміни такими даними потрібно забезпечувати аналогічно діючим веб-сайтам RMI виробників транспортних засобів. Переваги від надання єдиного пункту зв'язку для цього обміну даними не були визначені. Тому обмін технічними даними устаткування для виробництва випробувального устаткування через VIP вважаємо недоцільним. Паралельно було знайдено загальний каталог доступних веб-сайтів виробників транспортних засобів, які могли б допомогти виробникам тестового устаткування у пошуку відповідної інформації.

5.1.2.2 Єдина система для обмінів всіма даними не є допустимим варіантом.

Під час інтерв'ю деякі держави-члени підняли прохання створити єдину систему для всіх обмінів даними (див. 3.3.7). Зважаючи на різний технічний стан та технічні характеристики (тобто використання мережі) потоків ділових даних, виявилось, що єдина система для всіх цих обмінів не є допустимим варіантом.

Крім цього, єдина система не відповідала б вимозі паралельного використання існуючих систем.

Це означає, що різні бізнес-потоків потребують різних технічних рішень з урахуванням специфічних характеристик потоків бізнесу. Виявлено три (3) потоки технічних даних:

- VIP-VM: для обміну даними за участі виробників транспортних засобів.
- VIP-MS (VIP–держав-членів): для обміну даними між зацікавленими сторонами держав-членів.
- VIP-EU: для обміну даними із залученням інституцій ЄС.

У таблиці далі наведено основні характеристики цих потоків.

Таблиця 5-2: Потоки технічних даних VIP

Технічний потік даних	Покриття обміну даними	Характеристики	Коментарі
VIP-VM	Технічні дані РТІ	Високий обсяг (обсяг і частота) обмінів. Конфіденційні дані (дані, що належать VM). Отримання даних лише від VM. Обмін тільки через Інтернет.	Єдиний пункт доступу до технічних даних РТІ, наданих VM.
VIP-MS	Сертифікат RW CoC Технічні дані CoC Термін експлуатації КТЗ закінчено Історія КТЗ Рівень ризику підприємця Звіт RSI Повідомлення RSI Статистика використання VIP	Середня частота та малий обмін даними. Конфіденційні дані. Обміни лише між органами державної влади. Бажане використання міжінституційної мережі.	Щоб органи державної влади могли обмінюватися даними між собою. Включає обмін даними між VIP-оператором та установами ЄС
VIP-EU	Національний звіт про RW (RSI) – огляд Національний звіт	Дуже низька частота обміну. Немає конфіденційних	Використовують для доставки статистичної

Технічний потік даних	Покриття обміну даними	Характеристики	Коментарі
	про RW (RSI) – детальний звіт	даних. Обмін лише між державами-членами та установами ЄС	інформації та звітів до установ ЄС

На рисунку далі наведено огляд різних технічних потоків даних.

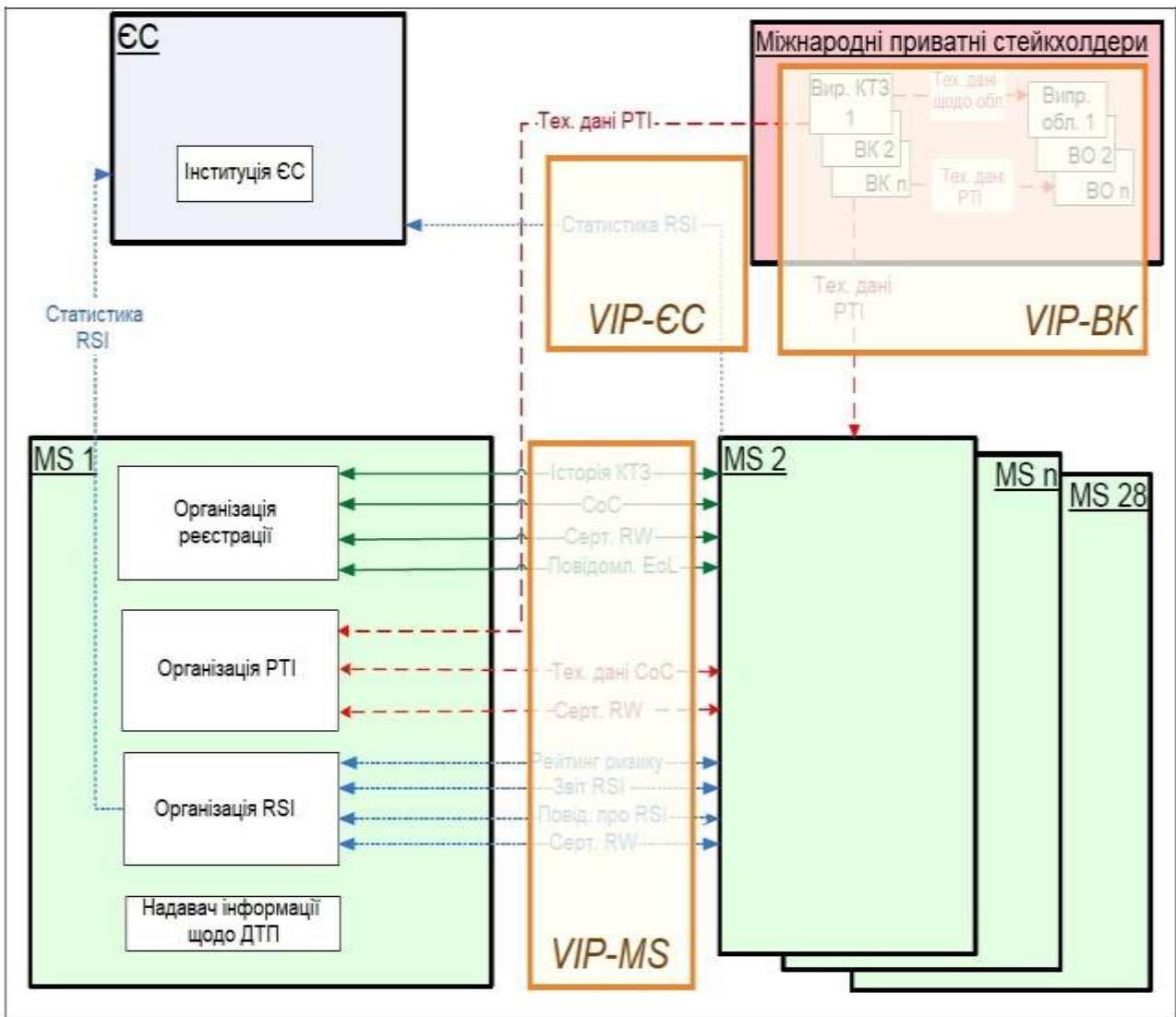


Рисунок 5-1: Технічні потоки VIP

Для ясності слід зазначити, що звіти про використання VIP та потоки даних статистики не відображено, але враховано як частину VIP-MS (*VIP виробників*).

5.2 Технічні варіанти

У новому пакеті RW згадано про паралельне використання існуючих ІТ-рішень стосовно обміну міжнародними даними. Крім того, держави-члени – учасниці також вказали на паралельне використання як пріоритетне. Для кожного технічного потоку, визначеного в попередньому розділі, аналіз технічних варіантів базувався на можливості паралельного використання існуючих систем. Аналіз показав, що впровадження системи з нуля розглядати не потрібно.

Для кожного потоку даних можливе паралельне використання було проаналізовано та обговорено, а відповідні витрати підраховані. Оскільки вартість робочих годин може змінюватися, кошториси витрат виражаються в трудомісткості умовних людино-годин та людино-місяців, враховуючи, що 1 людина-місяць еквівалентна 160 людино-годинам. До загальних витрат занесено витрати на утримання, оцінені для перших 5 років застосування.

5.2.1 VIP-VM – потік технічних даних

5.2.1.1 Опис

Метою цього технічного потоку є надання доступу до технічних даних єдиного центру РТІ, наданих виробниками транспортних засобів. Як уже згадувалося в 4.6 «Початкові висновки, пов'язані з потребами бізнесу стосовно VIP», доступ до технічних даних РТІ виробника транспортного засобу необхідно забезпечувати через веб-сайти, використовуючи застандартизований формат і правила.

Згідно з пакетом RW³, детальні правила щодо формату даних та процедури доступу до відповідної технічної інформації приймають відповідно до принципів, встановлених Регламентом (ЄС) № 715/2007³⁷ та Регламентом (ЄС) № 595/2009⁶², які зобов'язують виробників за розумною ціною надавати необмежений та застандартизований доступ до інформації про ремонт та

технічне обслуговування транспортним засобам незалежним операторам через веб-сайти або, якщо це неможливо через характер інформації, в іншому відповідному форматі. Використання веб-сайтів вважається можливим. Представники автопромисловості, опитані в рамках цього дослідження, підкреслили, що в даний час вони не мають інших технічних засобів для надання такої інформації, ніж через існуючі веб-сайти з ремонту та обслуговування.

На час написання,

- Не існує загального стандарту для доступу, формату та структури інформації про ремонт та технічне обслуговування (планують використовувати).
- Розробляють норми ISO щодо стандартизованого доступу до інформації про ремонт та обслуговування транспортних засобів на веб-сайтах, що надають виробники транспортних засобів. Ці стандарти визначають набір бажаних електронних форматів даних (наприклад, XML, HTML, PDF) і забезпечують доступність даних у вигляді дискретних інформаційних пакетів. Ці стандарти не:
 - визначають структуру самої інформації,
 - вимагають від виробників змінити структуру технічної інформації, яку вони видають,
 - прописують спосіб роботи таких систем.
- Дослідження техніко-економічного обґрунтування нового тесту на роботоздатність електронних компонентів безпеки (ESC, ABS, EBS) за технічних обставин було проведено паралельно з поточним дослідженням. Очікуємо, що один із результатів дослідження визначить необхідний набір технічної інформації для перевірки досконалості предметів, що підлягають випробуванню, та визначить рекомендації щодо методів випробувань.
- Правила щодо процедур доступу, формату даних та структури, пов'язаних з відповідною інформацією, яку надають виробники транспортних засобів,

все ж повинні бути прийняті Комісією ЄС. Нині вони підлягають аналізу робочою групою, створеною Комітетом з питань дорожнього руху.

Тому:

- Доступ до інформації необхідно забезпечувати через веб-сайти виробника транспортних засобів, доступні через Інтернет.
- Існуючі веб-сайти RMI можна вважати паралельно використовуваними.
- Оцінено, що лише після завершення подальшого аналізу деталей щодо технічної інформації та правил для перевірки довіри, зокрема формату даних та правил доступу до даних, можуть бути передбачені більш детальні вимоги до засобів зв'язку.
- Впровадження системи в системну комунікацію в рамках VIP-VM наразі неможливе.

У наведеному нижче списку наведені визначені вимоги щодо надання технічної інформації на веб-сайтах виробників транспортних засобів:

- Формат даних та правила доступу до даних повинні бути застандартизовані для всіх виробників транспортних засобів (див. також рекомендації, що містяться в 6.3.1 «Загальні рекомендації для всіх обмінів даними»).
- Розроблений формат даних повинен бути розширюваним для нових випробувань, нового устаткування, зокрема кількох версій тестів та устаткування тощо.
- Дані повинні бути доступними у вигляді дискретних інформаційних пакетів.

- Отримання відповідних дискретних пакетів повинно базуватися на наданні VIN⁴⁸ тестованого транспортного засобу. Можливо, будуть потрібні деякі інші параметри (які ще потрібно визначити).
- Залежно від призначення та використання технічних даних РТІ, очікуємо два типи даних: машинозчитувані та людинозчитувані дані. Людський читабельний формат необхідний для ручної частини тесту (тобто для підключення тестового устаткування до машини). Машинозчитуваний формат потрібен для параметризації тестувального устаткування та його потрібно імпортувати в сам інструмент. Інформація про дані повинна чітко визначати, чи дані зчитувані машиною чи людиною. Зчитувана людиною інформація повинна бути доступною на всіх офіційних мовах ЄС. Запитувачу повинна бути повернута версія лише відповідна запитаній мові.
- Орієнтація на мовну незалежність важлива для спрощення використання цих даних та мінімізації мовних проблем. Цього можна досягти, використовуючи коди (які можна перекласти національною мовою) замість текстових значень.
- Веб-сайти виробників транспортних засобів повинні уникати ручної навігації через веб-сторінки. Всі відповідні технічні дані РТІ, необхідні для випробування, повинні бути доступними одразу після надання VIN (та можливо додаткової інформації). Такий підхід дозволяє в майбутньому автоматизувати пошук даних.
- Час відповіді на отримання даних не повинен затримувати загальний час випробування транспортного засобу. А саме час, який витрачається на інші тести РТІ, які не потребують цієї інформації, може бути

⁴⁸ Відповідно до ISO 3779, перші 3 цифри VIN містять світовий ідентифікатор виробника (WMI), що позначає виробника транспортного засобу та регіон, у якому він був виготовлений

використаний для завантаження інформації від виробників транспортних засобів.

- Оскільки виробники транспортних засобів залишаються власниками цих даних, вони повинні контролювати доступ до даних та надавати користувачам відповідні дані.
- З міркувань безпеки облікові дані щодо доступу до веб-сайтів виробника транспортних засобів не повинні зберігатися VIP – це повинно бути відповідальністю центрів РТІ.
- Щоб уникнути несанкціонованого доступу до веб-сайтів, рекомендуємо використовувати протокол HTTPS.
- Отримання даних РТІ може вимагати платежів. Наразі не існує загальноєвропейської платіжної системи. Тому рекомендуємо обробку платежів залишати на відповідальності виробників транспортних засобів. Схема платежів РТІ могла б дотримуватися поточної схеми платежів за RMI.

З урахуванням наведених вимог пропонуємо такі принципи проєктування:

- Система VIP-VM доступна через інформаційний центр до веб-сайтів виробників транспортних засобів, що надають технічні дані для РТІ.
- VIP-VM – це веб-сайт, що підтримує ЄК.
- Веб-сайт VIP-VM доступний на всіх офіційних мовах ЄС.
- Він доступний через Інтернет за допомогою звичайного веб-браузера.
- Він містить базу даних з достатньою інформацією для автоматичного перенаправлення користувача РТІ на відповідний веб-сайт виробників транспортних засобів. Таке перенаправлення базується на VIN транспортного засобу, який інспектують. Рішення повинно дозволяти просте оновлення та обслуговування перенаправлення посилання (випадки використання: створення, читання, оновлення та видалення посилання на переадресацію).

- З точки зору користувача РТІ, центр VIP-VM є формою центральної веб-сторінки, що дозволяє йому ввести VIN транспортного засобу, який інспектують, та можливу іншу інформацію. Ця інформація переноситиме його на веб-сайт відповідного виробника транспортного засобу (див. також пункту 8.10.5.3 «UC03: Отримання доступу до технічної інформації виробника КТЗ». Далі користувач входить у систему веб-сайт РТІ, щоб негайно отримати відповідні технічні дані РТІ.
- З міркувань захисту конфіденційності протоколом зв'язку для VIP-VM є HTTPS.
- Через високі вимоги щодо доступності рішення має бути абсолютно захищеним проти атак на відмову в обслуговуванні.
- Сучасний підхід, що дозволяє в майбутньому реалізувати повністю автоматизоване рішення на основі веб-сервісу з використанням SOAP в протоколі HTTPS.

На рисунку 5-2 наведено вид системи VIP-VM.

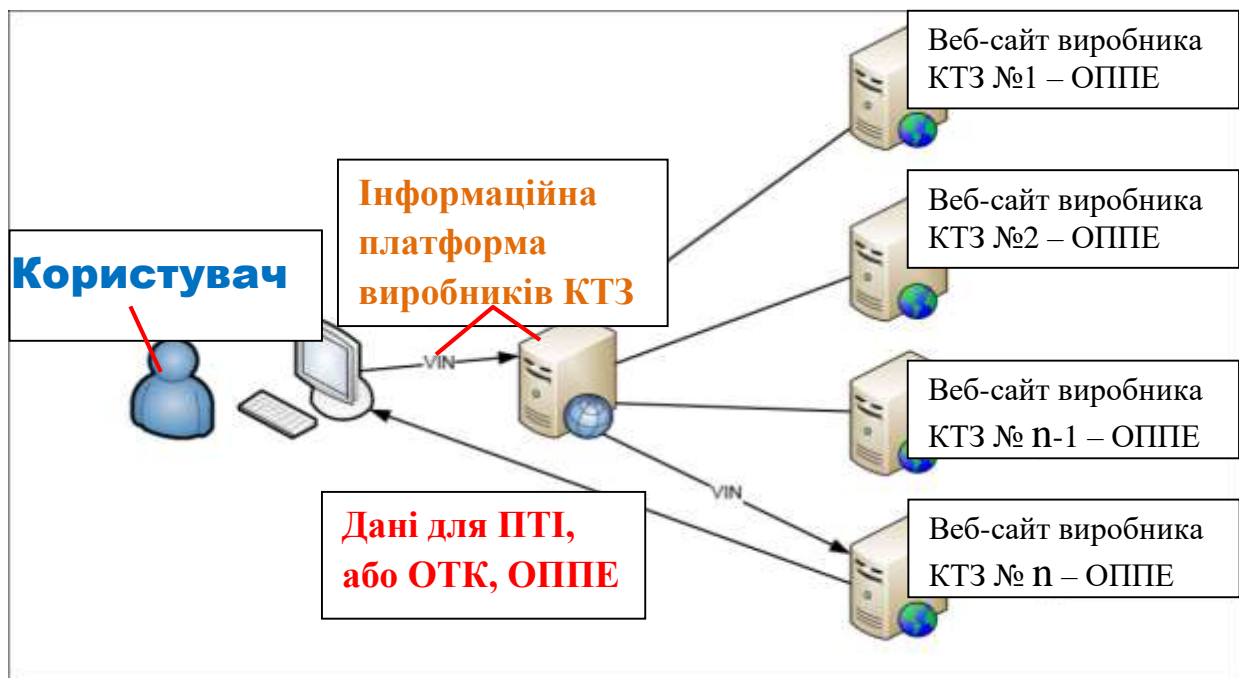


Рисунок 5-2: VIP-VM система: інформаційна платформа виробників КТЗ

5.2.1.2 Кошторис витрат

Таблиця 5-3: Оцінка загальних витрат VIP-VM

VIP-VM	Кількість людино-годин	Кількість людино-місяців
Витрати для ЄС	1.885	11.78

Через недостатню інформацію із систем RMI, різноманітність форм впровадження серед виробників транспортних засобів, відсутність інформації щодо формату та структури даних, а також необхідних даних, витрати для виробників транспортних засобів та держав-членів неможливо оцінити.

Як показано в таблиці, витрати на інститути ЄС щодо цього простого рішення відносно низькі.

Очікуємо, що таке рішення інституції ЄС реалізують протягом 3,5 місяців.

5.2.1.3 Обговорення

Наразі невідомо, чи можна було б використати існуючі веб-сайти RMI для цієї мети (див. 5.2.1 «VIP-VM – потік технічних даних»).

Точні параметри перенаправлення та стандартизації доступу до даних повинні бути визначені робочою групою Комітету з питань дорожнього руху, призначеною ЄК. Слід також проаналізувати, чи потребують процедури доступу додаткових специфікації щодо VIP-VM.

Наведені раніше вказівки щодо впровадження дозволяють освоїти систему, що діє в сучасних умовах, за відсутності стандартів, спеціалізованих засобів тестування та спеціалізованого програмного забезпечення для комунікацій у центрах РТІ. Тому приймаємо такі мінімальні припущення: РТІ-центри використовують стандартний веб-браузер, а веб-сайти виробників транспортних засобів RMI використовують паралельно. Таке припущення дозволяють мінімізувати взаємодію між людьми під час пошуку даних РТІ у центрах РТІ. Надалі це просте рішення можна легко розширити, дозволяючи

повну автоматизацію (без взаємодії з людьми) за умови, що стандарти, засоби тестування та програмне забезпечення для комунікацій вже існують у центрах РТІ. Це розширення вимагає впровадження веб-служб, що дозволяє двом системам спілкуватися одна з одною в мережі:

- Стороні центру РТІ веб-браузер буде замінено програмним забезпеченням для тестування, здатним реалізовувати веб-сервіс для зв'язку з VIP-VM та веб-сайтом виробників транспортних засобів.
- Веб-сервіс стосовно VIP-транспортних засобів виробника замінить форму веб-сторінки. Таким чином система VIP-VM зможе отримати запит веб-сервісу центру РТІ і автоматично переорієнтувати його на веб-сайт відповідних виробників транспортних засобів.
- На стороні веб-сайту виробників транспортних засобів після отримання запиту відповідь на запит центру РТІ буде надана через веб-сервіси.

З архітектурної точки зору зміна способу комунікації з веб-сторінок на веб-сервіси вимагає лише зміни інтерфейсу зв'язку. Всі інші існуючі компоненти системи залишаються недоторканими. Це причина, чому таке розширення вважається прямим.

Таке рішення має такі переваги та недоліки:

Таблиця 5-4: VIP-VM: переваги та недоліки

Переваги	Недоліки
Просте рішення, яке має впроваджувати ЄК: <ul style="list-style-type: none">• Низька вартість впровадження та обслуговування.• Надійність можна легко забезпечити.	Орган РТІ не контролює доступ до центрів РТІ, якщо РТІ-центри юридично не змушені спілкуватися з VM через національну точку входу VIP, що дозволяє контролювати доступ.
Виробники транспортних засобів відповідають за дані та: <ul style="list-style-type: none">• залишаються власниками даних.• відповідають за надання та підтримку даних.	Невідомо, хто підтримуватиме та надаватиме ці дані у разі банкрутства виробника транспортних засобів.

Переваги	Недоліки
<ul style="list-style-type: none">• контролюють доступ до даних.• збирають та контролюють можливі платежі за доступ до даних	
Можливість паралельного використання існуючих веб-сайтів RMI	
Розширювальна – може змінюватися разом із розвитком стандартизації даних, інструментів тестування та програмного забезпечення. Дозволяє подальшу автоматизацію	

5.2.2 VIP MS – потік технічних даних

5.2.2.1 Опис

Метою цього технічного потоку є обмін інформацією між органами держав-членів⁴⁹.

В даний час чотири системи дозволяють державам-членам обмінюватися інформацією про транспортні засоби між собою: TACHOnet, RESPER, ERRU та EUCARIS. Усі ці системи обмінюються даними через мережу sTESTA з використанням XML-повідомлень – див. також розділ 3.2.2 «Існуючі системи». TACHOnet, RESPER та ERRU діляться платформою MOVENUB, включаючи загальне обладнання, COTS та рамки розробки.

EUCARIS надає свої функціональні можливості, але ця система також може діяти як брокер⁵⁰, що дозволяє державам-членам підключатися до систем RESPER та ERRU.

⁴⁹ Технічно можливо, що VIP може також використовувати для обміну інформацією в межах однієї держави-члена (наприклад, між національним органом реєстрації та органом РТІ). Технічно це можливо, але вимагатиме правової бази ЄС, і у національному законодавстві не повинно бути жодних перешкод, що забороняють такий обмін.

⁵⁰ Брокер: програмний компонент, який опосередкований між двома системами.

З точки зору центрального сайту, будь-яка система, реалізована на платформі MOVENUB, може бути використана паралельно. З точки зору держав-членів, поточне підключення до цих систем призводить до такого:

- Оскільки лише одна держава-член безпосередньо приєднана до системи RESPER, цю систему вилучають з міркувань щодо паралельного використання існуючих систем для VIP-членів.
- TACHOnet не розглядаємо далі, оскільки в більшості країн-учасниць ця система використовується іншою організацією, ніж органи реєстрації, РТІ або RSI. Ряд держав-членів (наприклад, IT, PL, RO) чітко вказали у своїх відповідях на анкету, що підключення TACHOnet реалізують та використовують інші організації, ніж органи реєстрації, РТІ та RSI.
- Деякі держави-члени здійснили своє поточне фізичне приєднання до ERRU через систему EUCARIS. Цей зв'язок фізично реалізують та керують органом реєстрації, який, зазвичай, відповідає за зв'язок з EUCARIS. Крім того, було встановлено, що щонайменше для двох держав-членів за з'єднання ERRU відповідальні органи RSI. У підсумку, приєднання більшості держав-членів до ERRU здійснюють органи реєстрації або RSI.

Як висновок, найбільш підходящими системами, які можна паралельно використовувати для VIP-MS, є EUCARIS та ERRU. У рамках RSI паралельне використання ERRU є частиною визначених функціональних вимог. На додаток до цього, більшість держав-членів, які діють у VIP, вже підключені до цих систем і зараз їх використовують.

VIP для держав-членів повинен впровадити 8 нових випадків використання⁵¹, які являють собою технічно простий обмін повідомленнями.

⁵¹ UC01: Отримувати / передавати дані CoC, UC02: Повідомляти про закінчення терміну експлуатації транспортного засобу, UC06: Отримувати технічні дані CoC, UC07: Отримувати / передавати сертифікат RW від / до інших компетентних органів MS, UC08: Отримувати / повідомляти (попередні) RSI звіт від / до компетентного органу з питань MS, UC09: Повідомити компетентний орган держави-члена про заходи, які слід вжити, UC11:

Одноразовий запит надсилають відомому адресату, після чого йде відповідь адресата запитувачу. ERRU, EUCARIS вже підтримують подібний обмін.

Далі в таблиці наведено порівняння між EUCARIS та ERRU на основі деяких характеристик. Оскільки архітектура ERRU є похідною від TACHOnet, остання також враховується в таблиці далі, щоб показати потенціал та масштабованість ERRU.

Таблиця 5-5: VIP-VM: характеристики паралельного використання систем

	EUCARIS	MOVEHUB platform	
		ERRU	TACHOnet
Власник	Держави-члени, що підписали Договір EUCARIS або приєдналися до нього ⁵² – деякі держави-члени не беруть участі	ЄС	ЄС
Архітектура	Мережа для обміну XML-повідомленнями	«Центр і шпиці» для обміну повідомленнями XML	«Центр і шпиці» для обміну повідомленнями XML
Використовувана мережа	sTESTA	sTESTA	sTESTA
Кількість запитів на рік	На даний момент: близько 33 млн ^{53,54}	На даний момент: близько 1,5 млн. ⁵⁵	На даний момент: близько 59 млн.
Кількість MS, що мають	25 ⁵⁶ (на різних правових засадах)	18 (15 держав-членів приєднані безпосередньо, три держави-члени, що перебувають у стані очікування, мають	26 держав-членів + 12 третіх країн

Отримувати / повідомляти історичні дані про транспортні засоби, UC14: Отримувати / повідомляти про рівень ризику підприємства від / до інших органів RSI інших держав-членів.

⁵² Правила щодо процедур EUCARIS, 1 жовтня 2010 року

⁵³ EUCARIS Статистичний звіт 1-1-2013 / 30-06-2013;

⁵⁴ РАДА Європейського Союзу – Рішення Ради 2008/615/ЖНА від 23 червня 2008 р. Про активізацію транскордонного співробітництва, особливо у боротьбі з тероризмом та транскордонною злочинністю, Рішення Ради 2008/616 ЖНА від 23 червня 2008 р. про виконання Рішення Ради 2008/615 ЖНА від 23 червня 2008 р. про активізацію транскордонного співробітництва, особливо у боротьбі з тероризмом та транскордонною злочинністю («Рішення Прюм») – статистика та звіти про автоматизований обмін даними за 2013 рік

⁵⁵ Значення, екстрапольоване на основі статистичних даних ERRU за квітень та травень 2014 року.

	EUCARIS	MOVEHUB platform	
		ERRU	TACHOnet
технічну точку входу в систему, або планують мати	Очікуємо, що всі держави-члени будуть приєднані до сфери дії договору Prüm	бути безпосередньо приєднані, 10 держав-членів приєднані через EUCARIS) Використання ERRU є обов'язковим з 01/2013. MS мають свободу вибору способу їх приєднання – безпосередньо або через EUCARIS	
Основний інституційний користувач	Реєстраційні органи (для 89% усіх реєстрів MS вже підключено)	Дорожній транспорт та органи RSI	Органи дорожнього транспорту
Підтримується кількість точок приєднання на 1 MS	Багато (але краща опція 1 точки приєднання) ⁵⁷	1 точка приєднання	1 точка приєднання
Ведення журналів та моніторинг	Через архітектуру, статистику використання VIP отримують з держав-членів	Центральний моніторинг та протоколювання	Центральний моніторинг та протоколювання
Масштабованість, надійність, стійкість та вкєрївність.	Архітектура забезпечує високу масштабованість «Найкраща архітектура з точки зору стійкості та вкєрївності. Це тому, що кількість компонентів зведено до мінімуму і	Зручне спостереження за рахунок централізованого протоколювання. Можливі синергії з TACHOnet	8 років досвіду використання у 38 країнах, що приєднані (зокрема країни, що не належать до країн учасників), висока надійність та низький рівень помилок.

⁵⁶ Рисунок на основі інформації, наданої EUCARIS станом на 01.04.2014, див. також <https://www.eucaris.net/participation> .

⁵⁷ EUCARIS може мати справу з низкою організацій в межах MS, кожна з яких має власний інтерфейс EUCARIS. Зараз це відбувається у Франції, Люксембурзі та Фінляндії. Можна налаштувати систему так, що деякі сервіси можуть бути призначені для однієї організації, де інші служби для іншої організації, групи користувачів можуть бути повністю відокремлені, тому користувач служби А ніколи не може бачити інформацію, пов'язану з службою В.

	EUCARIS	MOVEHUB platform	
		ERRU	TACHOnet
	немає жодних точок відмови ⁵⁸		Центральний моніторинг та протоколювання
Масштабованість, надійність, стійкість та вкєрївність.	Архітектура забезпечує високу масштабованість «Найкраща архітектура з точки зору стійкості та керованості. Це тому, що кількість компонентів зведено до мінімуму і немає жодних точок відмови	Зручне спостереження за рахунок централізованого протоколювання. Можливі синергії з TACHOnet	8 років досвіду використання у 38 країнах, що приєднані (окрема країни, що не належать до країн учасників), висока надійність та низький рівень помилок
Витрати для держав-членів	Щорічна плата, яка покриває централізовану розробку та ТО з урахуванням використання MS. Впровадження та підтримка зв'язку з EUCARIS	Реалізація та обслуговування підключення до ERRU	Не застосовується – паралельне використання TACHOnet не передбачено
Витрати на ЄС	Без витрат	Впровадження та супровід ERRU	Не застосовується – паралельне використання TACHOnet не передбачено

Виходячи з попереднього, у таблиці далі наведено паралельне використання обох систем об'єктів даних, які потребують обміну VIP-MS:

⁵⁸ GARTNER: Звіт Генеральної дирекції транспорту та енергетики: Дослідження оцінювання Eucaris Resper - Звіт про оцінку архітектури Січень 2008 - Версія 1.1

Таблиця 5-6: Параметри паралельного використання для VIP-MS

Суб'єкт даних	Паралельне використання ERRU	Паралельне використання EUCARIS	Коментарі
RW – сертифікат	+	+	Цей суб'єкт даних обмінюється з усіма органами
CoC	+	++	Ці обміни відбуваються в основному між органами реєстрації держав-членів. Тому EUCARIS, який широко використовують органи реєстрації держав-членів (89%) ⁵⁹ , є дуже хорошим кандидатом для паралельного використання у цій сфері
CoC технічні дані	+	++	
Історія КТЗ	+	++	
Закінчення життєвого циклу КТЗ	+	++	
Рівень ризику	++	+	Ці обміни відбуваються лише між органами MS RSI. Деякі органи RSI вже підключені до ERRU. Вже є юридична рекомендація щодо паралельного використання ERRU (NF03: Паралельне використання ERRU для повідомлень RSI та звітів RSI). Не було знайдено причин для відхилення цієї рекомендації та не впровадження нової системи для цієї мети.
RSI звіт	++	+	
RSI повідомлення	++	+	
Статистика використання VIP	++	–	В даний час статистику використання EUCARIS отримують з MS. Виявляється, моніторингу бракує достатньої ретельності, що може призвести до невиявлених питань та проблем. Це слід покращити, навіть якщо EUCARIS не буде паралельно використаний для VIP

Схоже, обидві системи відповідали б потребам VIP, а ERRU краще підходив би до потоків RSI, EUCARIS краще підходив би для реєстрації та потреб РТІ.

У цій сфері виділено три варіанти. З боку держав-членів варіанти впливають на їх фактичне приєднання до цих систем:

- Варіант 1: Тільки EUCARIS
- Варіант 2: Тільки ERRU
- Варіант 3: ERRU з підключенням EUCARIS

⁵⁹ Рисунок на основі інформації, наданої EUCARIS.

- Варіант 4: Створення нової системи шляхом паралельного використання рамки MOVENUB для її розвитку

Кожен варіант далі пояснено та проілюстровано такою легендою:

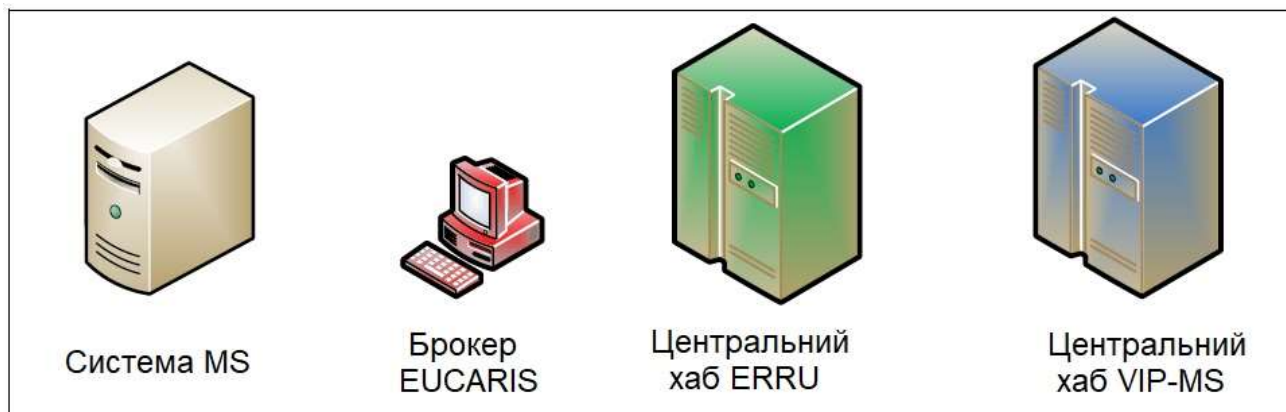


Рисунок 5-3: Легенда для системних діаграм VIP-MS

(Далі переклад 4-х варіантів VIP-систем держав-членів ЄС не наведено)

5.2.2.2 Кошторис витрат

Детальну інформацію про кошторис витрат для кожного варіанту розміщено у додатку 8.14.2 «Кошторис витрат VIP-MS».

Кошторис витрат на 4 варіанти розподілився між центральною системою та державами-членами.

У таблиці далі наведено огляд загальних витрат на впровадження кожного варіанту з урахуванням централізованої розробки для всіх 28 держав-членів. VIP-MS Витрати на центральну розробку та обслуговування Загальні витрати для держав-членів (28 MS) VIP-MS

Таблиця 5-7: Кошторис витрат для VIP-MS

VIP-MS	Витрати на централізоване розроблення та обслуговування		Загальні витрати для держав-членів (28 MS)		VIP-MS Загальні витрати	
	люд.-годин	люд.-місяців	люд.-годин	люд.-місяців	люд.-годин	люд.-місяців
Варіант 1 (лише EUCARIS)	9,711	60,7	228,564	1,429	238,275	1,489
Варіант 2 (лише ERRU)	8,630	53,9	257,964	1,612	266,594	1,666
Варіант 3 (ERRU + EUCARIS)	19,834	124,0	228,564	1,429	248,398	1,552
Варіант 4 (нова система)	10,996	68,7	242,732	1,517	253,728	1,586

Враховуючи централізовану розробку та обслуговування, реалізація функцій VIP-MS з паралельним використанням ERRU (варіант 2) є найбільш рентабельним варіантом через менший вплив на оновлення поточної системи. Варіант 3 є найдорожчим, оскільки і ERRU, і EUCARIS потребують оновлення.

Витрати, пов'язані з впровадженням нової системи VIP-MS (варіант 4), зведені до мінімуму, оскільки існуючі рамки та методи розробки MOVENUB паралельно використовуються.

Враховуючи загальні витрати на впровадження для всіх держав-членів, варіанти 1 та 3 є рівнозначними, оскільки з'єднання поточних держав-членів до EUCARIS або ERRU паралельно використовуються. Тому передбачаємо, що держави-члени будуть застосовувати нові випадки використання поверх системи, яку вони використовують зараз для спілкування з ERRU.

Варіант 2 є найдорожчим, оскільки десять (10) держав-членів повинні будуть реалізувати нове пряме з'єднання з ERRU впливаючи на існуючу інтеграцію з цією системою. Окрім впровадження нових випадків використання, це передбачає припинення існуючого підключення до ERRU, здійснюваного через EUCARIS, здійснення прямого підключення до ERRU та оновлення існуючих випадків використання, які пов'язані з ERRU.

Реалізація варіанту 4 (новий VIP-MS) полегшується сучасним досвідом підключення та методів тестування з поточними системами, впровадженими на MOVENUB.

Враховуючи загальні витрати на впровадження, зокрема витрати на центральну реалізацію та витрати для держав-членів, варіант 1 є найбільш ефективним, тоді як варіанти 3 та 4 є рівнозначними. Варіант 2 є найдорожчим через вплив оновлень на з'єднання на сторону держав-членів.

Слід зазначити, що ці витрати не враховують той факт, що EUCARIS та ERRU зараз управляють та фінансують різні зацікавлені сторони, відповідно EUCARIS та ЕС.

В даний час фінансування EUCARIS здійснюють на основі плати держав-членів. З метою покриття розробки та обслуговування VIP-MS на EUCARIS ці збори, ймовірно, будуть адаптовані. Оскільки ці витрати вже враховані в центральних кошторисах розвитку та обслуговування VIP-MS, прямий вплив збільшення плати для розрахунків держав-членів не враховуватимуть.

У будь-якому випадку витрати на впровадження ERRU будуть покриватися ЄС. ERRU фінансують з бюджету ЄС.

5.2.2.3 Обговорення

Правове управління

Головною і переважаючою метою вибраних функційних можливостей інформаційної платформи для транспортних засобів є підвищення безпеки дорожнього руху. Якщо EUCARIS використовують для обміну інформацією про транспортні засоби, то потоки даних, які пов'язані з рамками співробітництва з поліцією, що в даний час реалізуються в EUCARIS, повинні бути технічно виокремлені від обміну інформацією про безпеку дорожнього руху. Сучасна архітектура EUCARIS дозволяє і досягає такого поділу потоків даних, пов'язаних з різними правовими рамками.

Будь-яка рамка правового управління, яка детально визначає питання управління використанням EUCARIS або ERRU, повинна базуватися на статті 91 Договору про функціонування Європейського Союзу.

Обов'язки інституцій ЄС стосовно VIP

Як описано в підрозділі 4.8, інститути ЄС несуть відповідальність за сприяння обміну інформацією про транспортні засоби між державами-членами. Окрім управління мережею ЄС, ця відповідальність включає також управління VIP. Оскільки EUCARIS не належить установам ЄС, ця остання вимога не виконується. Це можна було б вирішити шляхом встановлення потужних процесів управління та прийняття рішень між інституціями ЄС та нинішнім власником EUCARIS. Незважаючи на те, що можливість використання EUCARIS виглядає привабливою лише за економічною ефективністю, право власності на систему є головним питанням для інституцій ЄС.

Додаткова пропускна здатність

Посилаючись на додаток 8.12.1, щорічний потік для системи VIP-MS оцінюється до 10,5 мільйонів повідомлень на рік, виходячи з такого:

- Реєстрація: 4,5 мільйона повідомлень / рік,
- RSI: 6 мільйонів повідомлень / рік,
- РТІ: в даний час законодавство вимагає виконання РТІ у державах-членах реєстрації. Цей потік не враховано.

Поточні тести на ефективність як для ERRU, так і для EUCARIS забезпечують пропускну здатність до 41 мільйонів повідомлень на рік⁶⁰. Додатковий прогнозований трафік, пов'язаний із системою VIP-MS, не вплине на ефективність роботи ERRU, тоді як межа EUCARIS буде досягнута. Для підтвердження ефективності EUCARIS слід провести додаткові тести. У випадку, якщо система не зможе підтримувати додатковий трафік із правильною роботою, вона потребуватиме оновлення інфраструктури. На момент написання даних ці тести ще не виконані, а можливі потреби не визначені. Тому таке потенційне оновлення не враховувалося в кошторисах витрат.

Ведення журналів та моніторинг

У процесі аналізу звітів про статистичне використання EUCARIS виявилось, що у деяких державах-членах спостерігається високий рівень помилок (до 2% обмінів). Деякі статистичні дані також є неповними, ілюструючи в цілому приблизно на 5% менше відповідей, ніж загальна кількість запитів. Спочатку були виявлені такі причини:

- відсутні звіти деяких країн,
- є проблеми з національними реєстрами,

⁶⁰ Кожна MS, яка зараз приєднується до ERRU (безпосередньо або через EUCARIS), повинна пройти тести на ефективність, щоб підтвердити, що 6 повідомлень в секунду можна обробити (джерело – розділ 2.2 документа «Керівництво MOVEHUB для випробувань держав-членів V1 20»). Надсилання 6 повідомлень в секунду у вікні 8 годин на кожен робочий день у році забезпечує в цілому 41 млн. повідомлень на рік ($6 * 3600 * 8 * 20 * 12 = 41$ мільйон).

- деякі відповіді неправильно співвідносяться із запитами,
- деякі відповіді не доходять до країни призначення.

Це призводить до висновку, що моніторингу системи не вистачає ретельності, що може спричинити виявлені питання і проблеми.

Графік виконання

Впровадження VIP в єдиній системі (варіанти 1, 2 і 4) триватиме 15 місяців. Впровадження VIP в обох системах (варіант 3) триватиме 22 місяці. Через підвищену складність системи основний вплив має фаза тестування, пов'язана з інтеграцією обох систем. Необхідно враховувати додаткові тести на інтеграцію між цими системами.

5.2.3 VIP-EU – потік технічних даних

5.2.3.1 Опис

Основна мета потоку технічних даних VIP-EU – надання статистичної інформації та звітів до установ ЄС. Для такого обміну ідентифікована одна (1) особа: національна статистика RSI. Цей обмін даними пов'язаний із таким випадком використання: «UC10: надсилання національних статистичних даних про RSI в установи ЄС».

Зважаючи на низьку частоту цього обміну, схоже, що реалізація виділеного каналу зв'язку не може бути економічно виправданою. Тому для обміну національною статистикою RSI розглядаються два варіанти.

Для зберігання даних, поданих державою-членом до вилучення консолідованих звітів, необхідна централізована база даних.

Варіант А: Паралельне використання CIRCABC

Національна статистика RSI (як огляд, так і детальний звіт) може надаватися через CIRCABC (див. «3.2.2.1.4 CIRCABC») з використанням заздалегідь визначеного формату та структури для обміну даними (наприклад, XML або звичайні електронні таблиці).

Варіант В: Розширення VIP-MS з VIP-EU.

Цей варіант розглядає розширення VIP-MS для надання національних звітів RSI. Для належного подальшого спостереження та подальшої консолідації даних для потреб інституції ЄС потрібне центральне сховище даних.

Такий підхід вимагає впровадження подальшого додаткового випадку використання у VIP-MS:

UC10: надсилання національних статистичних даних щодо RSI до установ ЄС

Залежно від обраного варіанту для VIP-MS, кілька можливостей враховуються як узагальнені далі у таблиці:

Варіанти VIP-EU	Опис
Варіант 1	Розширений варіант VIP-MS 1, лише EUCARIS
Варіант 2	Розширений варіант VIP-MS 2, лише ERRU
Варіант 3	Розширений варіант VIP-MS 3, EUCARIS та ERRU
Варіант 4	Розширений VIP-MS варіант 4, новий VIP-MS

Подальші оцінки витрат та обговорення цих варіантів передбачають, що VIP-MS вже повністю впроваджено.

Кошторис витрат

Детальну інформацію про кошториси витрат наведено в додатку 8.14.3 «Кошторис витрат VIP-ЄС».

Кошторис витрат для кожного варіанту був розрахований у напрямку централізованої реалізації серед держав-членів. Оцінки витрат на централізовану реалізацію передбачають, що VIP-MS впроваджують централізований журнал. Тому, як необхідна умова, для можливого паралельного використання EUCARIS передбачаємо наявність централізованого журналу.

Далі у таблиці наведено огляд передбачуваних витрат на всі параметри системи VIP-EU.

Таблиця 5-8: Оцінка загальних витрат VIP-ЄС

VIP-EU	Загальні витрати на централізоване розроблення та обслуговування		Загальні витрати для держави-члена (28 MS)		VIP-EU Загальні витрати	
	людино-години	людино-місяці	людино-години	людино-місяці	людино-години	людино-місяці
VIP-EU варіант А (паралельне використання CIRCABC)			14,252	89	14,252	89
VIP-EU варіант В1 (паралельне використання VIP-MS тільки EUC)	514	3,2	14,252	89	14,252	92
VIP-EU варіант В2 (паралельне використання VIP-MS тільки ERRU)	514	3.2	14,252	89	14,252	92
VIP-EU варіант В3 (паралельне використання VIP-MS тільки EUC+ ERRU)	1.028	6.4	14,252	89	15,280	95
VIP-EU варіант В4 (паралельне використання нової VIP-MS)	514	3,2	14,252	89	14,766	92

Що стосується держав-членів, то витрати такі самі, як у кожній державі-члені, доведеться впроваджувати як один (1) новий випадок використання для надання та надсилання національної статистики RSI до установ ЄС.

Стосовно централізованої системи з таблиці видно, що найбільш рентабельним рішенням є варіант А – паралельне використання CIRCABC.

Витрати, пов'язані з розширенням VIP-MS, залежать від обраного варіанту для VIP-MS. Розширення єдиної системи для VIP-EU (EUCARIS (варіант В1), ERRU (варіант В2) або нова VIP-MS (варіант В4)) призводить до тих самих витрат, бо лише одна система має бути оновлена. Варіант В3 є найдорожчим, оскільки потребують оновлення дві (2) системи.

Очікуваний час впровадження оцінюємо від 2 до 3,5 місяців залежно від обраного варіанту.

5.2.3.2 Обговорення

На основі описаного вище далі порівняно обидва варіанти

	Варіант А Паралельне використання CIRCA-BC	Варіант В Розширення функцій VIP- MS
Перевірка даних	Перевірка вручну на основі опису файлу та правил перевірки (xsd файли)	– Повністю автоматична перевірка даних
Правова основа	Немає даних	Частина пакету RW
Зберігання даних	Центральне сховище	– Вимагає центрального зберігання даних, отриманих для цілей консолідації: ERRU сумісна, EUCARIS – ні
Інфраструктура	Паралельне використання існуючої інфраструктури	– Розширення/використання інфраструктури VIP-країн-членів. – Якщо обрано параметри В1 (лише EUCARIS), для збору поданих статистичних даних потрібно створити централізовану базу даних.
Зусилля впровадження для MS	Звіти надсилають вручну	Звіти надсилаються автоматично
Виконання зусиль з централізованої сторони	Найбільш рентабельне	Розширення VIP-MS лише з 1 системою (варіанти В1, В2 і В4) економічно вигідніше, ніж розширення гібридної системи
Розклад	Діючі системи існують. Дорожня карта впровадження може бути запущена в будь-який час	VIP-EU може вважатися як початкове впровадження VIP-MS

В обох варіантах для VIP-EU потрібно було б встановити стандартизований формат даних та структуру, яка буде використовуватися для всіх типів звітів.

5.3 Висновки

Розглядаючи паралельне використання існуючих систем для кожного технічного потоку, нижче показано виявлені можливості та витрати на їх реалізацію.

Таблиця 5-9: Огляд VIP систем

Технічний потік	Система паралельного використання	Загальні витрати	
		люд.-годин	люд.-місяців
VIP VM	Існуючі веб-сайти RMI виробників транспортних засобів для обміну технічними даними РТІ та даними технічного обладнання. Слід зазначити, що витрати на VIP-VM стосуються лише витрат на рівні ЄС (детальніше див. попередні розділи).	1,885	12
VIP MS	<u>Варіант 1</u> : Усі обміни здійснюватимуться лише в EUCARIS.	238,275	1,489
	<u>Варіант 2</u> : Усі обміни мають бути впроваджені лише в ERRU	266,594	1,666
	<u>Варіант 3</u> : Усі обміни мають бути впроваджені в ЄРРУ та EUCARIS	248,398	1,552
	<u>Варіант 4</u> : Усі обміни мають бути впроваджені в новій системі	253,278	1,586
VIP EU	<u>Варіант А</u> : CIRCABC для надання національних звітів RSI.	14,252	89
	<u>Варіант В1</u> : розширити VIP-MS Варіант 1	14,766	92
	<u>Варіант В2</u> : розширити VIP-MS Варіант 2	14,766	93
	<u>Варіант В3</u> : розширити VIP-MS Варіант 3	15,280	95
	<u>Варіант В4</u> : Розширити VIP-MS Варіант 4	14,766	92

Враховуючи витрати на кожну систему, виявлено, що для інститутів ЄС витрати на розробку та обслуговування системи VIP-VM низькі. Загальні витрати для держав-членів та виробників транспортних засобів невідомі.

Основні витрати для впровадження VIP пов'язані з впровадженням системи VIP-MS. Загальні витрати VIP-EU щодо розширення VIP-MS для всіх держав-членів та центрального впровадження становлять близько 5% витрат VIP-MS.

Як остаточний та загальний огляд загальних витрат на впровадження VIP, далі у таблиці наведено огляд загальних витрат на впровадження VIP, включаючи 5 років технічного обслуговування. Кожен варіант враховує витрати VIP-EU та пов'язані з VIP-MS варіанти. Усі витрати включають витрати, пов'язані з VIP-VM.

Таблиця 5-10: Загальні витрати на створення VIP

VIP-MS	Загальні витрати на інформаційну платформу			
	VIP-EU option A (re-use CIRCABC)		VIP-EU option B (extend VIP-MS)	
	людино- годин	людино- місяців	людино- годин	людино- місяців
Варіант 1 (VIP-VM + VIP-MS паралельно використовує EUCARIS)	254,254	1,590	254,926	1,593
Варіант 2 (VIP-VM + VIP-MS паралельно використовує ERRU)	282,731	1,767	283,245	1,770
Варіант 3 (VIP-VM + країна-член VIP повторно використовує ERRU та EUCARIS)	264,535	1,653	265,563	1,660
Варіант 4 (VIP-VM + нова VIP- MS)	269,865	1,687	270,893	1,693

Загальні витрати, що охоплюють навантагу на розроблення, впровадження та обслуговування всіх систем у всіх 28 державах-членах, варіюються між 1590 людино-місяцями та 1770 людино-місяцями, залежно від вибору, обраного для систем VIP-EU та VIP-MS. Дві крайності – VIP-MS, що використовують лише EUCARIS і VIP-EU, паралельне використання CIRCABC на нижньому рівні, і VIP-EU, що розширює VIP-MS, використовуючи ERRU та EUCARIS на найвищому рівні.

6 РЕКОМЕНДАЦІЇ

6.1 Правова база

Подальші загальні вказівки, засновані на правових вимогах, описаних у 4.4 «Правові вимоги», підтримуватимуть законність розробки та використання VIP-системи.

Система VIP не може використовуватися для правоохоронних цілей. Вона може бути використана для адміністративного співробітництва у сферах, зазначених у Пакеті дорожньої придатності (*Roadworthiness Package – RW*) та інших законодавчих актах, що стосуються обміну інформацією про транспортні засоби по всьому ЄС. Основна мета безперебійного потоку інформації про транспортні засоби – поліпшення безпеки дорожнього руху та охорони навколишнього середовища, пов'язаних з транспортними засобами по всьому ЄС. Сюди також входить обмін технічною інформацією щодо обладнання транспортних засобів з виробниками транспортних засобів та постачальниками тестового устаткування.

Пакет дорожньої придатності вимагає від компетентних органів обміну інформацією для встановлення безпечності транспортного засобу та відповідності його екологічним нормам. Відповідно до принципів захисту даних, прізвище посадової особи чи інспектора, який здійснив перевірку, VIN та реєстраційний номер, слід запитувати лише тоді, коли (i) він дозволений згідно з

відповідним законодавством та (ii) це необхідні дані для рішення у справі. На практиці в багатьох випадках повинно бути можливим прийняти обґрунтоване рішення та відповісти на запитання, задані VIP, не посилаючись конкретно на персональні дані, що стосуються фізичної особи чи інших конфіденційних даних, таких як VIN або реєстраційний номер. Однак, коли в конкретному випадку існує справжня потреба в обміні інформацією подібного роду, VIP може та повинна використовуватися для цієї мети відповідно до законодавства щодо дорожнього руху.

Якщо прізвище посадової особи або інспектора, який здійснив інспекцію, обробляють у системі VIP на основі конкретних положень законодавства ЄС, очевидно не потрібно просити їхньої згоди для обґрунтування обробки.

Коли особисті дані, такі як ім'я водія, збираються безпосередньо від фізичної особи (наприклад, через форму), їм слід надати щонайменше таку інформацію:

- про можливість оброблення особистих даних VIP-системах на міжнародному рівні;
- право на доступ до своїх персональних даних та на їх виправлення.

Усі зацікавлені сторони системи VIP (тобто компетентні органи щодо інформації про транспортні засоби, приватні зацікавлені сторони) несуть спільну відповідальність за забезпечення належної прозорості щодо даних суб'єктів та розділяють відповідальність за забезпечення безпеки обміну VIP та його роботи. Для цього потрібен аналіз ризиків та визначення й інтеграція відповідних технічних та організаційних заходів безпеки у VIP-системі. Наприклад, автентифікація (поєднання PIN / пароль) та механізми контролю доступу для забезпечення конфіденційності та цілісності VIP-системи.

Крім того, кожен компетентний орган є контролером даних і тому несе відповідальність за убезпечення персональних даних, які він обробляє. Отже, кожен користувач VIP повинен виконувати організаційні заходи безпеки, які застосовує до обробки персональних даних відповідно до національного

законодавства. Загалом, заходи безпеки для VIP-користувачів не повинні відрізнятися від тих заходів, що їх застосовують уповноважені стосовно інших засобів ІТ-технологій, які використовують для оброблення персональних даних. Для конфіденційних даних основні запобіжні заходи, яких слід дотримуватися, включають: збереження пароля та коду безпеки та (для тих, хто бере участь в управлінні користувачами), щоб забезпечити актуалізацію списків VIP-користувачів та дотримання прав і можливості доступу цих користувачів.

Виробники транспортних засобів несуть відповідальність за громадську безпеку з надання необхідного рівня технічних даних стосовно необхідного електронного обладнання. Разом з тим відповідальні і постачальники інструментів для тестування та власники інформації про транспортні засоби (такі як виробники транспортних засобів або приватні органи), які вкладають кошти в розроблення та захист комерційної таємниці, захист авторських прав або патентів або прав, пов'язаних із правовим захистом баз даних щодо захисту цієї інформації від конкурентів встановленням спеціальних процедур поводження з нею, а також укладенням договорів про нерозголошення або технологічних та правових заходів безпеки. Якщо не буде визнано незаконним, таких положень та заходів повинні дотримуватися органи влади, що обмінюється інформацією через VIP.

Ефективні механізми відповідальності, механізми підзвітності та заходи з відшкодування повинні в першу чергу забезпечувати національні судові органи, які приймають рішення щодо діяльності компетентних органів VIP та інших зацікавлених сторін.

Спокійний обмін даними вимагає спільної розробки та розуміння правил. Серед компетентних органів VIP можна створити юридичну робочу групу для встановлення та уточнення загальних робочих правил та законодавчих тлумачень, пов'язаних з обміном інформацією про транспортні засоби.

Зміцнення законодавчої бази:

Для подальшого вдосконалення обміну інформацією про транспортні засоби у всьому ЄС рекомендуємо розробити надійну правову базу ЄС для:

- Створення Спільної Ради з управління для VIP-систем ЄС, що посилається на усіх членів ЄС та зацікавлені приватні сторони.
- Уточнення правил використання даних про транспортні засоби на рівні ЄС. Це має визначати:
 - Подальшу інтеграцію статистичної інформації про транспортні засоби в Європейську статистичну систему.
 - Механізм, що забезпечує солідарність та компенсацію ЄС щодо прав власності на інформацію про транспортні засоби та подальший розвиток й підтримку інформації про транспортні засоби.
 - Структуру ЄС для визначення, які дані про транспортні засоби повинні бути відкритими та публічно доступними в усьому ЄС.

6.2 Найбільш підходяща архітектура для VIP

Основне питання дослідження: «Яка найбільш підходяща архітектура для VIP?» Відповідь полягає в тому, що не існує єдиної платформи, яка може бути рекомендована для всіх обмінів даними через різний характер і вимоги щодо таких обмінів. Для кожного визначеного технічного потоку рекомендуємо використовувати окрему платформу:

VIP-VM – це частина системи, яку використовують для отримання технічних даних для РТІ від виробників транспортних засобів. Як описано в 5.2.1, було визначено лише одне можливе рішення: веб-сайт, який служить єдиною точкою приєднання до технічних даних РТІ, надаваних виробниками

транспортних засобів. Це визначає поточний стан та чинне законодавство, яке вимагає такого:

- Технічні дані РТІ належать та підтримуються виробниками транспортних засобів – це означає, що такі дані не можуть бути повторювані в інших системах.
- Доступ до таких даних повинен забезпечуватися виробниками транспортних засобів через правила власності на дані та правила доступу них, зокрема за можливу оплату, пов'язану з ними.
- Відповідно до пакету RW, ці дані повинні бути доступними на веб-сайтах виробника транспортних засобів, доступні через Інтернет.

VIP-MS – це частина системи, присвячена обміну інформацією про транспортні засоби між органами держав-членів (реєстрація, РТІ та RSI). Через високу вимогу щодо паралельного використання існуючих систем було визначено дві системи-кандидатки: ERRU та EUCARIS. Архітектури цих систем відрізняються. Перша – це система обміну повідомленнями, яка виступає під захищеною та надійною системою «hub & speak», де остання система розподіляла «однорангову» архітектуру. Обидві з кандидаток були оцінені відповідно до вимог майбутньої платформи (наприклад, немає конкретних потреб у центральному компоненті, оскільки всі обміни завжди відбуваються між двома державами-членами).

Враховуючи вищезазначене, було визначено чотири варіанти впровадження VIP-MS (див. 5.2.2):

- Варіант 1: Усі випадки використання реалізують лише в EUCARIS.
- Варіант 2: Усі випадки використання реалізують лише в ERRU.
- Варіант 3: Усі випадки використання реалізують лише в ERRU і підтримують зв'язок з EUCARIS.
- Варіант 4: Нова система впровадження VIP-MS

Далі в таблиці надано якісне порівняння між ідентифікованими варіантами. Використані такі позначки:

- «++»: істотна перевага
- «+»: перевага
- «-»: недолік
- «--»: істотний недолік

Таблиця 6-1: VIP-MS: Якісне порівняння варіантів VIP-MS

Чинники	Варіант				Коментарі
	1	2	3	4	
Функційність	+	+	+	+	Можливо задовільнити усі функційні потреби
Надійність	-	+	-	+	Варіанти 1 та 3 паралельно використовують EUCARIS, для якого було встановлено, що ведення журналів та моніторинг потребують вдосконалення для відстеження потенційних проблем. Складність гібридного варіанту 3 знижує оцінку надійності.
Доступність	++	+	-	+	Peer-to-peer архітектура (варіант 1) гарантує більш високу доступність через розподілені компоненти системи та відсутність єдиної точки відмови. Складність гібридного варіанту (3) є недоліком доступності.
Продуктивність	+	+	+	+	Відповідних відмінностей не встановлено.
Масштабованість	++	+	+	+	Архітектура однорангових варіантів (Варіант 1) є найбільше масштабованою для обміну повідомленнями один на один
Безпека	+	+	+	+	Відповідних відмінностей не встановлено
Інфраструктура	-	++	-	++	Коли EUCARIS досягне визначеної межі своєї поточної пропускну здатності, додаткові випробування на ефективність можуть довести, що інфраструктуру потрібно буде покращити.

Чинники	Варіант				Коментарі
	1	2	3	4	
Керованість та доказовість	-	++	-	++	Гібридне рішення вимагає специфічного тестування на інтеграцію MS іншим способом, ніж стандартне. Тестування архітектури однорангових (варіант 1) є складнішим, ніж для архітектури «втулка та шпиці» (варіанти 2 та 4).
Управління	-	+	-	+	Оскільки EUCARIS не належить ЄС, всі архітектури, які використовують EUCARIS, оцінюють як недоліки через виявлені проблеми управління.
Режим	-	+	--	+	Складність гібридного рішення в основному вимагає більш тривалої роботи з міркувань проекту.
Зв'язок держав-членів ЄС	++	-	++	+	Варіант 2 вимагає, щоб 10 держав-членів змінили можливість підключення до ERRU. Варіант 4 вимагає розробити нове підключення до системи для всіх держав-членів.
Технічне обслуговування	+	+	-	+	Складність обслуговування гібридних систем (варіант 3) є недоліком.
Операційний моніторинг	-	++	-	++	Операційний моніторинг для варіанту 1 децентралізований у кожній державі-члені ЄС, що є недоліком для щоденного спостереження.
Звіти про використання та статистичні дані	-	++	--	++	Звіти про використання та статистичні дані для варіанту 1 покладають на всі системи держав-членів
Витрати на централізоване розроблення	+	++	--	-	Централізоване розроблення варіанту 2 є найбільш рентабельними.
Витрати для держав-членів ЄС	++	-	++	+	Варіант 2 вимагає посилення зусиль з боку держав-членів, оскільки 10 держав-членів мають змінити зв'язок із ERRU.
Загальні витрати	++	--	+	-	Сортування параметрів у порядку зростання їх загальних витрат дає таку

Чинники	Варіант				Коментарі
	1	2	3	4	
					<p>послідовність:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Варіант 1, - Варіант 3, - Варіант 4 - Варіант 2 (найвища загальна вартість).
Загальний баланс	9+	15+	5-	17+	Це баланс між загальною кількістю переваг та недоліків "+" та "-" для кожного варіанту.

Враховуючи переваги та недоліки кожного варіанта і кожного чинника, баланс показує таке:

- Варіант 3, паралельне використання ERRU та EUCARIS, має найбільші недоліки для впровадження VIP-MS
- Варіант 1, паралельне використання EUCARIS лише привабливе, але стикається з головним питанням щодо власності та управління системою.
- Варіант 4, реалізація нової VIP-MS, має найбільше переваг.
- Варіант 2, паралельне використання ERRU подібне до впровадження нової системи, але негативно впливає на зв'язки держав-членів.

Впровадження VIP-MS на існуючій платформі (MOVEHUB), що належить ЄС, є найкращим варіантом. Залежно від поточної організації та управління платформою MOVEHUB та впливу на державу-члена, варіанти 2 та 4 найбільше підходящі.

VIP-EU – це частина VIP-системи, відповідальної за надання національної статистики RSI до інституцій ЄС. Були розглянуті два варіанти:

- Варіант А – це паралельне використання системи CIRCABC на основі стандартизованих форматів (див. повний опис у 5.2.3).

- Варіант В – з урахуванням розширення VIP-MS. Залежно від обраного варіанту для VIP-MS, витрати та вплив на реалізацію залежать від центральної сторони впровадження:
 - Варіант В1 паралельно використовує варіант 1 для VIP-MS, заснований лише на EUCARIS
 - Варіант В2 паралельно використовує VIP-MS варіант 2, заснований лише на ERRU
 - Варіант В3 паралельно використовує варіант 3 VIP -MS, заснований як на ERRU, так і на EUCARIS.
 - Варіант В4 паралельно використовує варіант 4 VIP-MS, заснований на новій системі.

Таблиця далі дає якісне порівняння між ідентифікованими варіантами.

Використані такі позначки:

- «++»: істотна перевага
- «+»: перевага
- «-»: недолік
- «--»: істотний недолік

Таблиця 6-2: VIP-EU: Якісне порівняння варіантів

	Варіант					Коментарі
	A	B1	B2	B3	B4	
Функційність	-	+	+	+	+	Варіант А не підтримує процеси автоматизації.
Централізоване зберігання даних	+	-	+	+	+	EUCARIS (параметри В1) не забезпечує центральне зберігання бази даних.
Консолідовані дані	-	-	+	+	+	EUCARIS не забезпечує просту консолідацію даних через відсутність їх централізованого зберігання. CIRCABC (варіант А) вимагає консолідації даних вручну.
Автоматична перевірка	--	+	+	+	+	CIRCABC не забезпечує автоматичну перевірку.

	Варіант					Коментарі
	A	B1	B2	B3	B4	
						CIRCABC не забезпечує автоматичне спостереження за поданням заявки.
Управління	+	--	++	-	++	Оскільки EUCARIS (варіанти B1 та B3) не підпорядковано ЄК, всі архітектури, які використовують EUCARIS, оцінюються як такі, що не ідентифікують внаслідок виявлених проблем управління
Витрати держав-членів ЄС	+	+	+	+	+	Усі держави-члени повинні застосовувати один і той же варіант використання незалежно від обраного.
Загальні витрати	++	+	+	-	+	Варіант B3 є найменш економічно вигідним через гібридне рішення.
Загальний баланс	2+	2+	10+	3+	10+	Цей підсумок презентує баланс між загальною кількістю "+" та "-" для кожного варіанту.

Враховуючи переваги та недоліки кожного варіанту для кожного критерію, баланс показує таке:

- Варіанти А, В1 і В3 мають найменшу кількість переваг для впровадження VIP-EU, головним чином через відсутність можливостей автоматизації або центрального зберігання даних. Варіанти В1 і В3 мають додаткові недоліки, пов'язані з питаннями управління.
- Варіанти В2 та В4 рівні та є найбільш вигідні, головним чином тому, що вони належать ЄС та забезпечують централізоване зберігання даних разом із автоматизацією.

Враховуючи низьку різницю у витратах, рекомендуємо для VIP-EU розширити VIP-MS. Оскільки має бути реалізований лише один (1) варіант використання, рекомендуємо врахувати цю функційність з початку реалізації

проєкту, щоб мати глобальний підхід та мінімізувати витрати, пов'язані з реалізацією такого єдиного використання.

Як висновок, загальна система VIP складається з двох частин:

- Єдина система зв'язку з виробниками транспортних засобів, названа VIP-VM
- Єдина система комунікацій, що включає національні органи влади та інституції ЄС, що охоплює всі обміни даними, пов'язані з реєстрацією, РТІ та RSI, названа VIP-MS.

6.3 Рекомендація щодо впровадження

У поточному розділі презентовані технічні рекомендації, вказівки щодо впровадження, впливи, переваги та питання, що залишаються відкритими та які необхідно вирішити на більш пізньому етапі. Після опису загальних рекомендацій для всіх обмінів даними надані конкретні рекомендації для кожного технічного варіанту.

6.3.1 Загальні рекомендації для всіх обмінів даними

Одна з головних вимог, які висувають держави-члени, стосується створення спільної структури даних та формату обміну даними. Аналіз суб'єктів даних та бізнес-процесів також показує таку потребу. Тому необхідні загальні формати даних для всіх ідентифікованих суб'єктів даних для забезпечення узгодженості та якості.

6.3.1.1 Загальні правила форматування даних

Далі наведено рекомендації, що стосуються всіх суб'єктів даних, що підлягають обміну між зацікавленими сторонами:

- Налаштуйте словник даних, визначаючи всі бізнес-дані з точки зору типів даних, форматів даних та структур. Детальний опис об'єктів

даних, які можна знайти в «8.10.2 Суб'єкти даних», можна використовувати як вхідні дані.

- Переконайтесь, що елементи даних, які використовують в декількох об'єктах даних, мають один і той же тип даних, наприклад, переконайтесь, що VIN має однаковий тип у всіх відповідних об'єктах даних.
- Зберігайте однакову структуру даних для основних елементів усіх об'єктів даних (наприклад, однакова структура заголовків, використовуйте обов'язкові поля в алфавітному порядку / порядку важливості, зберігайте необов'язкові елементи в кінці списку). Це сприятиме розробці та тестуванню рішення.
- Використовуйте кодові таблиці, коли це можливо – числові значення, присвоєні певному значенню, наприклад, кольори. Кодові таблиці використовують для дозволу введення даних у систему уніфікованим та стандартизованим способом, незалежно від мови, якою користується кожен користувач. Крім того, вони дозволяють покращити якість даних і дозволяють точно розуміти елементи даних за допомогою послідовних значень. Одним із недоліків цього рішення є те, що таблиці кодів повинні підтримуватися впродовж усього життєвого циклу ІТ-системи.
- Врахуйте існуючі специфікації форматів даних та протоколів зв'язку ERRU та EUCARIS.
- Встановіть чіткі правила використання даних, зокрема правила захисту даних.
- Для кожного формату даних застосовуйте зворотну сумісність, щоб у разі оновлення системи попередні формати можна було використовувати разом з новим.

- Використовуйте XML (eXtensible Markup Language) в якості базової лінії для всіх форматів даних. Це сучасний формат сучасного обміну даними і його приймають усі основні постачальники програмного забезпечення та програмні засоби.
- Спільно з форматом XML визначте схему XML⁶¹ – щоб сформатовані дані могли бути перевірені до надання даних – це запобігатиме помилкам форматування під час створення даних.
- Разом з форматом XML визначте XSL (Розширювана мова стилів), що забезпечує візуалізацію даних у зчитуваному людиною форматі, наприклад, HTML (мова розмітки HyperText). Це сприятиме розробці та тестуванню обміну даними, дозволяючи читати дані особам, зокрема не професіоналам.
- Використовуйте контрольні суми або цифрові підписи, щоб запобігти зміні даних через пов'язані помилки.
- Використовуйте UTF-8 для національного кодування. Цей стандарт широко застосовують в системах ЄС, включаючи ERU.
- Стискайте дані для передачі – щоб зменшити обсяг транзакції.

6.3.1.2 Спільна дорожня карта реалізації потоків даних

Реалізація кожного потоку даних повинна охоплювати такі кроки:

- В якості попередньої необхідності підтвердіть / погодьте вимоги щодо варіантів використання із відповідними зацікавленими сторонами та забезпечте визначення загальних правил щодо формату та структури даних (див. вище).
- Визначте формат даних та структуру даних для даного потоку даних.
- Розширіть існуючий інтерфейс зв'язку.

⁶¹ З Вікіпедії: Схема XML - це опис типу документа XML, виражений у вигляді типових обмежень вище щодо структури та змісту документів цього типу та поза основними синтаксичними обмеженнями, накладеними самим XML

- Забезпечте готовність держав-членів до впровадження нового потоку даних.
- Започаткуйте впровадження на рівні ЄС та держав-членів.
- Інтегруйте та протестуйте рішення. Слід зазначити, що тести інтеграції з державами-членами залучають багато зацікавлених сторін, що вимагає значних зусиль для координації та впливає на загальний час проекту.
- Розгорніть та підтримуйте рішення.

6.3.1.3 Вплив

Було визначено такий вплив: необхідно прийняти правову базу щодо загальних форматів даних, використання даних та, можливо, правил захисту даних. Це вплине на всіх визначені зацікавлені сторони.

6.3.1.4 Переваги

Були визначені такі переваги:

- Застандартизований формат даних на рівні Союзу для всіх обмінів даними дозволяє згармонізувати та спростити обробку даних державами-членами та зацікавленими приватними сторонами. Це зменшує витрати за рахунок підвищення продуктивності та мінімізації відходів та помилок.
- Встановлений застандартизований формат даних на рівні Союзу може бути прийнятий та впроваджений на національному рівні до того, як VIP буде готова – це сприяє якнайшвидшому початку розвитку на стороні держав-членів.
- Загальні правила захисту та використання даних полегшають здійснення обміну даними.

6.3.2 Рекомендації щодо впровадження VIP-VM

Ця частина системи VIP відповідає за обмін даними за участі виробників транспортних засобів. Вони розділені на дві (2) частини: технічні дані РТІ та технічна інформація про обладнання.

6.3.2.1 Технічні дані РТІ

Як уже було описано в 5.2.1, найбільш можливим визначеним рішенням є веб-сайт, який служить єдиною точкою доступу до технічних даних РТІ, наданих виробниками транспортних засобів.

Слід зазначити, що для технічної інформації РТІ не визначено узгодженого формату та структури. Нові технології в галузі освітлення, безпеки та іншого обладнання вимагають спеціальних процедур тестування, які наразі не застандартизовані. Зв'язок із бортовою діагностичною системою (OBD) не застандартизований, але рознім (розетка) для цього є. Метою є забезпечення доступу до зчитування до інформації, що міститься в блоці управління OBD.

Регламент (ЄС) № 595/2009⁶² вже пропонує таку стандартизацію обсягу викидів. Ця стандартизація повинна охоплювати ширший обсяг, ніж викиди, що охоплюють цілі РТІ.

Прийняття такого загального стандарту в області РТІ повністю усуне необхідність обміну даними в момент здійснення РТІ. Така реалізація може бути досягнута двома способами:

- зберігання відповідної інформації РТІ в самому OBD,
- використовуючи «транспортний засіб як мережу» впровадження відповідних тестів РТІ в OBD.

⁶² Регламент (ЄС) № 595/2009 Європейського Парламенту та Ради від 18 червня 2009 року про затвердження типу автомобільних транспортних засобів та двигунів стосовно викидів від важких транспортних засобів (Євро VI) та про доступ до інформації про ремонт і технічне обслуговування транспортних засобів, яким вносяться зміни до Регламенту (ЄС) № 715/2007 та Директиви 2007/46/ЄС та визнаються такими, що втратили чинність Директиви 80/1269/ЄЕС, 2005/55/ЄС і 2005/78/ЄС

Це вимагає, щоб сумісність із встановленими стандартами була частиною процесу затвердження типу транспортного засобу. Оскільки для такого рішення потрібен термін від 20 до 30 років, таке рішення не враховане у цьому дослідженні.

6.3.2.1.1 Вказівки щодо впровадження

На момент написання документа формат даних та умови доступу до технічних даних РТІ підлягають аналізу робочою групою Комітету з питань дорожнього руху.

Однак деякі початкові рекомендації щодо визначення загальної структури даних, формату та правил доступу до технічних даних РТІ наведені нижче:

- Під час аналізу можливої стандартизації доступу до даних слід враховувати, що цілі РТІ та RMI різні. РТІ орієнтована на конкретну, чітко визначену інформацію про випробування, тоді як RMI підтримує різні види ремонту та обслуговування, для яких потреби в інформації не можуть бути визначені заздалегідь. Цю різницю потрібно враховувати в контексті можливого паралельного використання існуючих веб-сайтів RMI для VIP-VM. Далі у таблиці наведено короткий огляд відмінностей між потребами РТІ та RMI:

Таблиця 6-3: Порівняння потреб, пов'язаних з РТІ та RMI

	Потреби РТІ	Потреби в ремонті та обслуговуванні (RMI)
Об'єктивна	Виявити провал – остаточне рішення за допомогою конкретних і чітко визначених тестів	Підтримка ремонту – інформація
Область застосування	Системи, пов'язані з безпечністю	Будь-яка частина транспортного засобу
Фокус	Система оцінки	Ремонт та заміна деталей

- Настанови щодо технічних процедур:
 - Точні параметри переадресації з центральної точки доступу VIP та можлива стандартизація доступу до даних повинні бути визначені робочою групою Комітету з питань дорожнього руху, призначеною ЄС. Слід зазначити, що VIN містить інформацію, що позначає виробника транспортного засобу та регіон, в якому вироблявся транспортний засіб.
 - З міркувань безпеки облікові дані для доступу до веб-сайтів виробників транспортних засобів РТІ слід зберігати на рівні центрів РТІ.
 - Слід зазначити, що поточна пропозиція щодо VIP-VM, що використовує веб-форми, не виключає майбутнього використання веб-сервісів залежно від того, наскільки вони можуть бути використані на основі правил та процедур доступу до даних.
 - Проаналізуйте чи певні процедури доступу вимагають додаткових вимог до центральної точки доступу до технічних даних РТІ.

6.3.2.1.2 Вплив

Вплив на інституції ЄС: Європейська Комісія приймає акти про виконання, як зазначено у функційній вимозі FR01 – Обміну додатковими технічними даними для призначення РТІ.

Вплив на держави-члени: Залежно від національної організації та законодавства, органи РТІ можуть примушувати центри РТІ для підключення до інформації РТІ виробників транспортних засобів через точку приєднання VIP, що забезпечує централізований контроль доступу в органах РТІ.

Вплив на центри РТІ: центри РТІ потребують інформації в той час, коли вони її вимагають, тобто, спілкування з виробниками транспортних засобів стає критичним фактором їх повсякденної діяльності.

Вплив на виробників транспортних засобів: виробники транспортних засобів володіють технічними даними РТІ та повинні надавати оновлену інформацію під час запиту.

6.3.2.1.3 Переваги

Це просте рішення, яке буде впроваджено ЄС, забезпечує такі переваги:

- Низька вартість впровадження та обслуговування.
- Можливість легко забезпечити надійність.
- Можливість паралельного використання існуючих веб-сайтів RMI та відповідних технічних процедур.

Виробники транспортних засобів:

- Залишаються власниками даних.
- Несуть відповідальність за надання та підтримку даних.
- Контролюють доступ до даних.
- Збирають та контролюють можливі платежі за доступ до даних.

6.3.2.1.4 Відкриті питання

- Невідомо, хто підтримуватиме та надаватиме ці дані у разі банкрутства виробників транспортних засобів – тому це питання має бути далі досліджено.
- Відповідні законодавчі акти повинні зобов'язати виробників транспортних засобів постійно інформувати установи ЄС про адреси своїх веб-сайтів з технічними даними РТІ – інакше VIP-VM не можна буде оновлювати.

6.3.2.2 Технічні дані обладнання

Як вже було сказано в 5.1.2.1, оцінюємо, що обмін цими даними можливо здійснювати в основному у зчитуваному людиною форматі документації, наприклад, через веб-сайти RMI виробника транспортного засобу. Тому обмін технічними даними обладнання для виробників випробувального устаткування через VIP вважається недоцільним. Паралельно було встановлено, що

центральний каталог веб-сайтів виробників транспортних засобів може допомогти виробникам устаткування у пошуку відповідної інформації.

Постачальники тестового устаткування також потребують технічних даних РТІ для тестування свого обладнання на конкретних транспортних засобах. Ця інформація може бути доступна через їх специфічний доступ до веб-сайтів виробників транспортних засобів.

6.3.2.2.1 Відкриті питання

Точний обсяг цього опису даних та правил доступу мають бути визначені і прийняті за допомогою відповідних правових актів.

6.3.3 Рекомендації щодо впровадження VIP-MS

Ця частина VIP обслуговує органи держав-членів в обміні даними між собою та з установами ЄС. Було визначено чотири варіанти реалізації цього компонента (див. 5.2.2).

Якісне порівняння варіантів цієї частини VIP приводить до висновку, що паралельне використання системи та інфраструктури, якими керує ЄС, є найкращим рішенням. Це рішення охоплює надання національних статистичних даних про RSI державами-членами до інституцій ЄС.

6.3.3.1 Вказівки щодо впровадження та дорожня карта

- З метою перереєстрації об'єкти даних RW, сертифікати CoC та історії транспортних засобів можуть обмінюватися одним повідомленням, зменшуючи кількість обмінюваних повідомлень у межах ділового потоку реєстрації.

- Держави-члени, що належать до асоціації EReg, зараз працюють разом над розробкою загального стандарту XML для обміну CoC з виробниками транспортних засобів. Вони вже погодилися на першу версію формату з метою згармонізованого електронного обміну даними CoC на рівні ЄС. Структура

також містить необов'язкові поля для додаткової технічної інформації, яку вимагають певні національні законодавства.

- Тому рекомендуємо паралельно використовувати цю роботу для подальшої розробки формату даних CoC.

- Для простоти обміну даними рекомендуємо завжди обмінюватися даними CoC у повному обсязі, а не використовувати підмножину «Технічні дані CoC». Це дозволить уніфікувати та покращити обмін, мінімізуючи брак та помилки, не маючи відповідного впливу на трафік.

- Рекомендуємо, щоб компетентний орган з реєстрації держави-члена був власником усіх реєстраційних даних, що стосуються конкретного транспортного засобу, зокрема CoC та повну історію транспортного засобу. Отже, всі дані про реєстрацію повинні бути передані реєстраційному органу під час перереєстрації транспортного засобу в іншій державі-члені.

- Як найкраща практика, для кожного обміну повідомленнями слід впроваджувати належний моніторинг та ведення журналів, що забезпечує правильне обслуговування системи, виявлення помилок, постійне вдосконалення системи та надання статистики використання системи. Тому в якості необхідної умови для варіанту 1 рекомендуємо впровадити центральну базу даних для збору та аналізу даних журналу. Ці дані повинні надаватися всіма країнами-членами.

- Рекомендуємо планувати поступовий розвиток – починаючи з простої системи, а далі, розвиваючись:

- Домовитись про загальні формати даних – див. вказівки щодо впровадження в 6.3.1.1.

- Почати з впровадження *UC07: Отримайте / передайте сертифікат RW від / до інших компетентних органів держав-членів.*

Причини такі:

- Це дозволяє завчасно та швидко розпочати з простого випадку використання.

- Зміст об'єкта даних чітко визначено і він є найменшим.
- Усі опитані MS вже зберігають такі дані у своїх реєстраційних реєстрах – тому дані, якими обмінюються, вже є.
 - Ці дані потрібні всім органам: реєстрації, РТІ та RSI для перереєстрації, РТІ та RSI.
- Наступним кроком реалізуйте UC01: *Отримайте / передайте дані CoC разом з іншими випадками використання, пов'язаними з реєстрацією; UC02: Повідомте про закінчення терміну експлуатації транспортного засобу, UC11: Отримайте / передайте історичні дані транспортного засобу.* Причини:
 - Робота із впровадження формату даних CoC вже розпочалася.
 - У деяких державах-членах виробники транспортних засобів вже передають інформацію в електронній формі. Але в деяких інших державах-членах ці дані надсилають відповідним органам на папері. Це означає, що цим MS потрібно спочатку оновити / розширити свої реєстри.
 - Повний набір випадків використання реєстрації буде реалізований за один крок.
 - Після цього впроваджуйте всі випадки використання RSI: *UC08: Отримайте / повідомте (попередній) звіт RSI від / до компетентного органу з питань MS, UC09: Повідомте компетентний орган MS про заходи, які слід вжити, UC14: Отримуйте / повідомляйте рівень ризику підприємства від / до іншого Органу RSI у складі державних службовців, UC10: надсилайте національну статистику RSI установам ЄС.* Причини:
 - Тільки 63% опитаних MS мають централізований реєстр RSI – це означає, що іншим державам-членам потрібно спочатку розробити свої реєстри RSI.
 - Повний набір випадків використання RSI буде реалізований за один крок.
 - Нарешті, у разі повного взаємного визнання РТІ впроваджуйте *UC06: Отримуйте технічні дані CoC.*

Ці дані потрібні у випадку, якщо РТІ можуть здійснювати в будь-якій державі-члені.

На рисунку далі наведено огляд етапів впровадження VIP-MS.

Технічні дані CoC: визначте формат та структуру даних.

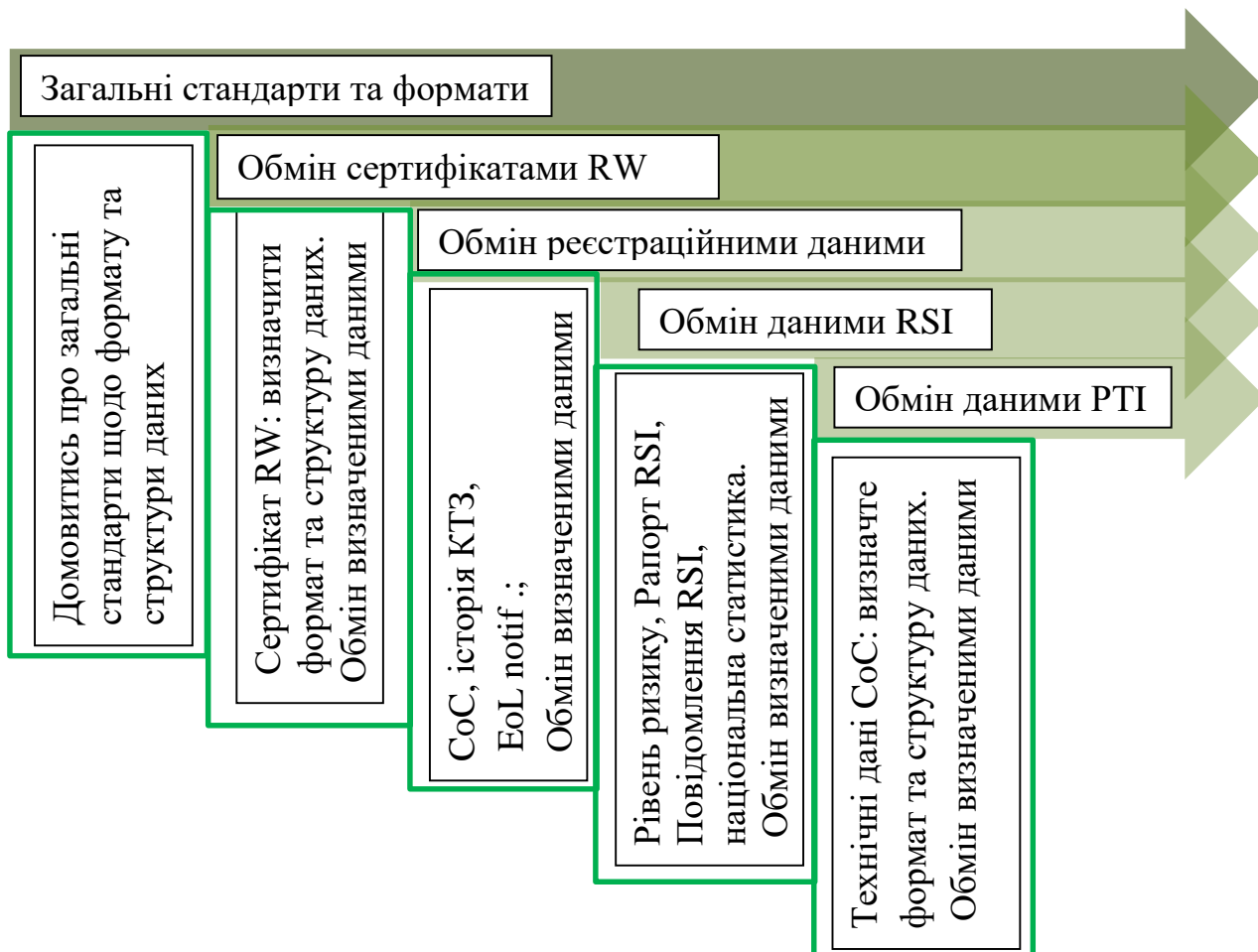


Рисунок 6-1: Кроки впровадження VIP-держав-членів

6.3.3.2 Вплив

Вплив на держави-члени:

- Перед впровадженням держави-члени повинні визначити, як національні органи спілкуватимуться з VIP, визначивши кількість точок зв'язку VIP, які їм знадобляться. Залежно від існуючої національної організації, відповідним органам влади, можливо, доведеться впроваджувати додаткові національні пункти обміну даними. Про це йшлося в 4.8 «Можливі організаційні домовленості».

- Залежно від обраного варіанту, деяким державам-членам, можливо, доведеться змінити своє поточне приєднання до системи ERRU.

- Електронне зберігання даних CoC повинно забезпечуватися всіма країнами-членами.

- Деякі держави-члени повинні створити централізовані бази даних для даних РТІ та RSI.

- Історичні дані про транспортні засоби – це нова концепція, і її потрібно впроваджувати у більшості держав-членів. Зміст, формат даних та структура даних для цього суб'єкта даних потрібно визначити. Також держави-члени повинні організувати себе для того, щоб вони могли надати такі дані. Приклад можна взяти з системи Car-Pass, що створена в Бельгії.

- Впровадження міжнародного обміну даними на момент виконання РТІ вимагає подальшої гармонізації процедур та правил тестування РТІ, щоб забезпечити можливість проведення РТІ у будь-якій державі-члені.

Вплив на інституції ЄС

- Окрім забезпечення комунікації на європейському рівні, на рівні ЄС необхідно визначити настанови щодо захисту даних для обміну даними VIP-MS в рамках загальної системи захисту даних.

- Впровадження міжнародного обміну даними на момент виконання РТІ вимагає подальшої гармонізації процедур та правил тестування РТІ, щоб забезпечити можливість проведення РТІ у будь-якій державі-члені.

6.3.3.3 Переваги

- Максимально паралельне використання (що призводить до низької вартості впровадження):
 - існуючі системи,
 - існуючі мережі,
 - набутий досвід,
 - перевірені технічні процедури.
- Архітектура найкраща стосовно:
 - масштабності,
 - загальної вартості власності,
 - стійкості і вкєривності.
- Забезпечує автоматизацію процесу обробки національної статистики RSI, що надається державами-членами, яка приводить до більш регулярного надсилання, підвищення якості та коректності даних.

6.4 Докази стосовно концепції

Завдання доказів VIP-концепції (РОС) – довести, що розширення існуючих систем є життєздатним. Пропонуємо, щоб VIP паралельно використовувала та розширювала існуючі системи, які вже використовують у виробничих умовах. Ось чому немає необхідності в реалізації прототипу у відповідному розумінні цього слова. Натомість, в інтересах часу та витрат, пропонуємо реалізувати доказ концепції. Поточний розділ містить точну дорожню карту впровадження VIP РОС через опис:

- Технічні умови РОС

- Фази та графік впровадження
- Конкретні ресурси та організаційні потреби
- Зусилля.

Додаток 8.15 «VIP-Докази Концепції» надає більш детальну інформацію про перелік результатів, список завдань та необхідний персонал, необхідний для реалізації РОС.

6.4.1 Технічні умови

Методика, яка була використана для опису та оцінки цих РОС, є раціональним єдиним процесом (RUP). У центральній частині РОС можна стверджувати, що RUP@EC слід застосовувати; однак через аспекти, пов'язані з MS, вважаємо більш доцільним використовувати організаційно-агностичну методологію; отже, був зроблений вибір відносно широко розповсюдженого та загального RUP. Оцінки та графіки витрат розраховували за допомогою Cost Xpert та охоплюють лише навантагу на розроблення програмного забезпечення. Таку навантагу виражають в людино-годинах. Витрати на обладнання не були враховані, оскільки передбачається паралельне використання існуючих платформ.

Для розгляду кожної підсистеми, РОС має на меті реалізувати три випадки використання, причому кожен випадок використання належить до однієї з підсистем. За їх оцінкою вони охоплюють найбільші архітектурно-важливі функції системи: всі типи робочих повідомлень, центральне зберігання звітів та доступ до веб-сайтів виробників транспортних засобів. У таблиці далі наведено огляд специфікацій РОС (детальну інформацію про випадки використання можна знайти в 8.10.2 «Суб'єкти даних»).

Таблиця 6-4: специфікації VIP РОС

VIP система	VIP-EU	VIP-VM	VIP-MS
Архітектура системи	Паралельне використання VIP-MS (див. далі)	Веб-сервер із базою даних у програмно-апаратній частині сервісу	Залежно від обраного варіанту, однієї з існуючих систем або паралельного використання рамки та платформи (варіант 4) MOVENUB. Дивіться також принципи проектування, наведені в 5.2.1.1
Вибір випадку використання	UC10: Надіслати національну статистику RSI установам ЄС	UC03: Отримати доступ до інформації про технічні дані VM	UC07: Отримати / передати сертифікат RW від / до інших компетентних органів MS
Задіяні суб'єкти даних	Національна статистика придорожніх інспекцій	Технічні дані періодичних інспекцій	Сертифікат технічного обслуговування
Коментарі	Стосується лише варіанту В. Мета цього варіанту використання РОС – встановити та довести життєздатність централізованого зберігання звітів та потоків робочих повідомлень	Реалізація випадку використання може бути обмежена одним VM лише у випадку, якщо сфера дії РОС повинна бути додатково обмежена	Цей випадок використання був обраний, оскільки обсяг даних сертифіката RW вже чітко визначений законодавством. Завданням РОС, таким чином, є встановлення потоку повідомлень

6.4.2 Фази та графік впровадження

Відповідно до методології RUP, для проєкту передбачено чотири етапи:

- **Початкова фаза** – під час цієї фази проєкт буде налаштований, буде перевірено початковий набір вимог та випадків використання, підтверджено та завершено. Оскільки розробка базується на існуючих системах, які вже у виробництві, всі відповідні артефакти з них мають бути зібрані та передані – щоб вони могли бути відповідно використані у подальших етапах проєкту.
- **Етап розроблення** – метою етапу розроблення є створення архітектури системи та інших проєктних документів системи. Під час цього етапу також будуть оновлюватися відповідні документи.
- **Фаза будівництва** – метою етапу будівництва є уточнення решти вимог та завершення розвитку системи на основі базової архітектури. Для цієї фази передбачено три (3) ітерації – по одній для кожного випадку використання.
- **Фаза передавання** – у RUP фокус фази переходу полягає у забезпеченні доступності програмного забезпечення для кінцевих користувачів. Для РОС це розуміють як етап інтеграції та тестування з державами-членами – добровольцями та виробниками транспортних засобів. У цій фазі передбачено три (3) ітерації з одним вивільненням.

Чотири етапи проєкту впровадження РОС повинні виконуватися в послідовному порядку. Тривалість кожної фази залежить від вибору VIP. У таблиці далі наведені орієнтовні тривалості всіх фаз або кожного VIP-варіанту.

Таблиця 6-5: VIP РОС: загальний графік

Фаза проєкту	Тривалість, місяців			
	Варіант 1 (лише EUCARIS)	Варіант 2 (лише ERRU)	Варіант 3 (ERRU + EUCARIS)	Варіант 4 (нова система)
Початкова фаза	1	1	1	1
Етап розроблення	2	2	4	3
Фаза будівництва	3	2	4	4
Фаза передання	2	2	3	3
Загальна тривалість	8	7	12	11

Здається, що варіант 2 має найменшу оціночну тривалість. У випадках, коли EUCARIS використовують паралельно, передбачаємо, що центральне зберігання даних буде доступне до початку проєкту РОС.

Завдання, передбачені для виконання в рамках кожного етапу проєкту, та необхідний персонал для виконання цих завдань можна знайти у додатку 8.15 «VIP-Доказ концепції».

6.4.3 Конкретні ресурси та організаційні потреби

Окрім персоналу, необхідного для розробки РОС, необхідні конкретні ресурси:

- Виробник транспортних засобів, який добровільно надає обмежений доступ до свого веб-сайту RMI.
- Держави-члени ЄС, що добровільно беруть участь в інтеграції до РОС
Слід зазначити, що РОС вимагає щонайменше двох добровільних держав-членів. Це потрібно, оскільки:
 - використання функцій UC07 вимагає наявності як відправника, так і одержувача обмінюваних повідомлень.

- якщо обрано варіант 1, обидві держави-члени потрібно приєднати до EUCARIS.
- якщо обрано варіант 2, обидві держави-члени потрібно приєднати безпосередньо до ERRU.
- якщо обрано варіант 3: першу можливо приєднати ERRU через EUCARIS, а інша повинна бути підключено безпосередньо до ERRU.
Якщо обрано варіант 4, дві держави-члени матимуть нове з'єднання.
- Якщо в рамках перехідного етапу не буде добровольців держав-членів, РОС можна замінити інструментом для тестування.
- Орган ЄС, відповідальний за управління проектом. Він має мати таких членів:
 - Власник продукту, відповідальний за загальне управління вимогами та управлінням змінами.
 - Керівник проекту зі стандартними обов'язками управління проектами.
 - Секретар проекту, відповідальний за щоденні заходи, що підтримують керівника проекту, зокрема його кореспонденцію та бібліотеку матеріалів.

6.4.4 Приблизні витрати

Вартість проекту впровадження РОС представлена у вигляді двох окремих бюджетів:

- централізованого розвитку ЄС,
- розвитку та добровільної інтеграції держав-членів за умови наявності двох держав-членів (розроблення держав-членів).

Вартість для VM незначна, оскільки очікуємо, що VM надасть обмежений доступ лише до існуючого веб-сайту RMI.

Для кожного варіанту далі в таблицях наведено зусилля для реалізації проекту РОС. Слід зазначити, що витрати для держав-членів є загальними витратами для двох держав-членів.

Таблиця 6-6: VIP РОС: загальні витрати – Варіанти 1 та 2

Трудомісткість	Варіант 1 (лише EUCARIS)		Варіант 2 (лише ERRU)	
	# людино-годин	# людино-годин	# людино-годин	# людино-годин
Централізованого розвитку	4,299	27	3,660	23
Розвитку держав-членів (щонайменше 2-х)	7.320	46	7.320	46
Сума	11,619	73	10.980	69

Таблиця 6-7: VIP РОС: загальні витрати – Варіанти 3 та 4

Трудомісткість	Варіант 3 (лише ERRU + EUCARIS)		Варіант 4 (нова система)	
	# людино-годин	# людино-годин	# людино-годин	# людино-годин
Централізованого розвитку	7,237	45	5865	36
Розвитку держав-членів (щонайменше 2-х)	7,320	46	9130	57
Сума	14,557	91	14 995	93

Числа показують, що найменша оцінена трудомісткість стосується варіанту 2 і що витрати з РОС близькі до загальних витрат на розвиток централізованої системи.

7 ВИСНОВОК

Як висновок, дослідження техніко-економічного обґрунтування показує, що VIP повинна складатися з двох (2) різних компонентів, залежно від зацікавлених сторін, що беруть участь у міжнародному обміні даними. Обмін даними за участю міжнародних зацікавлених приватних сторін, в основному виробників транспортних засобів, відбуватиметься з боку системи під назвою VIP-VM. Враховуючи високу частоту обміну, велику кількість користувачів та зацікавлених сторін у мережі, центри періодичної технічної інспекції повинні приєднуватись до веб-сайту виробників транспортних засобів через безпечне приєднання до Інтернету, щоб отримувати дані, необхідні для проведення тестів для конкретного транспортного засобу. Ця частина системи вимагає найбільших зусиль щодо домовленостей зацікавлених сторін стосовно визначення даних, формату даних, структури даних та доступу до даних. Ці угоди мають бути відображені в законодавстві. Однією з переваг цієї системи є те, що вона дозволяє протестувати електронні засоби безпеки, сприяючи підвищенню безпеки дорожнього руху.

Обмін даними за участі національних органів влади та установ ЄС відбуватиметься в системі, яка називається VIP-MS. Оцінка показує, що VIP-MS реалізують на платформі, що належить та скеровується ЄС (MOVENUB), використовуючи міжвідомчу мережу, яка зараз використовують (sTESTA). Ця система може розширити існуючу систему ERRU або може бути новою на базі платформи MOVENUB. Залежно від обраного варіанту, це рішення вимагає від деяких держав-членів змінити приєднання до системи ERRU, або всі держави-члени мають здійснити нове приєднання до нової системи VIP-MS.

Така система дозволяє національним органам влади полегшувати обмін інформацією, що дозволяє краще стежити за несправними транспортними засобами.

Що стосується захисту прав споживачів, нове законодавство передбачає наявність інформації про ДТП та покази одометра. Дослідження підкреслило необхідність поступового впровадження такої функційності, починаючи зі збору та забезпечення надання показів одометра. Оскільки інформація про нещасні випадки є більш чутливою та не чітко визначеною, необхідна додаткова підтримка та залучення держав-членів та зацікавлених сторін, які працюють у сфері аварій (ДТП). Покази одометра вже зафіксовані у багатьох системах, і збір цієї інформації може бути легко здійснено. Таку інформацію планують як частину історії транспортних засобів, якою обмінюється органи реєстрації. Надалі така інформація може легко поширитися на інформацію про нещасні випадки. Поступова реалізація забезпечує такі переваги:

- Розширити знання громадян про історію та технічний стан транспортних засобів. Покази одометра, повідомлені в різні моменти життєвого циклу транспортного засобу, надають кращу інформацію про реальний стан транспортного засобу.
- Деякі аварії можуть спричинити проведення додаткової РТІ, що впливає на належне виконання ремонту та покращення безпеки дорожнього руху.

Що стосується дорожньої карти впровадження всієї VIP, то дослідження показує, що загальний формат даних та структура є необхідною умовою для її впровадження. Це піде на користь усім зацікавленим сторонам, сприяючи обміну даними та підвищуючи якість даних на всіх рівнях життєвого циклу транспортних засобів.

Вже розпочато декілька ініціатив щодо електронного обміну даними CoS між виробниками транспортних засобів та органами реєстрації, а також визначення технічних даних РТІ, необхідних виробникам транспортних засобів для виконання тестів електронних компонентів безпечності.

Після узгодження форматів даних реалізація обох компонентів може відбуватися паралельно. Враховуючи готовність держав-членів до таких обмінів,

дорожня карта впровадження VIP-MS пропонує поступове впровадження міжнародного обміну даними в такому порядку: сертифікат RW, дані про реєстрацію, дані RSI та, не в останню чергу, технічні дані CoC.

Дорожня карта впровадження VIP-VM враховує більше технічних аспектів. На першому кроці реалізуйте VIP-MS у вигляді веб-сторінки, що дозволяє центрам РТІ надавати VIN перевіреного транспортного засобу. За мінімізованих ручних операцій система надає центру РТІ технічні дані РТІ, необхідні для тестування конкретного транспортного засобу. Потім ця інформація може бути завантажена в обладнання для тестування, щоб можна було проводити конкретні випробування. Майбутня повна автоматизація обміну може бути легко реалізована між самим інструментом тестування та веб-сайтом виробників транспортних засобів. Це вимагає використання веб-служб понад існуючу інфраструктуру VIP-VM.

8 Додатки**Таблиця 8-1: Перелік додатків**

Познака	Назва-en	Назва-ua (як прим. перекладача)
8.1	Acronyms & Abbreviations	Абревіатури та скорочення
8.2	The current legal framework	Чинна законодавча база
8.3	Overview of the current studies and information	Огляд сучасних досліджень та інформації
–	Stakeholders active at international level	Зацікавлені сторони, що діють на міжнародному рівні
–	Project methodology and work performance	Методологія проекту та результати роботи
8.6	Main Study Instruments	Основні інструменти дослідження
8.7	Contact list	Список контактів
8.8	Findings on Member States view	Висновки щодо презентацій держав-членів
8.9	MS profiles	MS – профіль
8.10	Requirements detailed	Деталізовані вимоги
8.11	Responsibilities inside MS	Обов'язки держав-членів ЄС
8.12	Data flows characteristics	Характеристики потоків даних
8.13	Current Member States connectivity to existing systems	Поточне підключення держав-членів до існуючих систем
8.14	Costs estimates	Кошторис витрат
8.15	VIP – Proof of Concept	VIP – Доказ концепції
8.16	Costs and benefits analysis of collecting information on odometer readings and vehicle accident history	Аналіз витрат і вигод для збору інформації про покази одометра та архівну історію ДТП

8.1 Аббревіатури та скорочення

Таблиця 8-2: Аббревіатури і скорочення

(доповнено аббревіатурами і скороченнями з контексту – прим. перекладача)

.NET	.NET Framework – програмне забезпечення від Microsoft
ABS	Протиблокувальна система (Anti-lock Braking System)
ACEA	Європейська асоціація автомобільних виробників
AT	Австрія
AUTOFORE	Вивчення майбутніх варіантів забезпечення досконалості в ЄС
BE	Бельгія
BG	Болгарія
CADaS	Загальний набір даних про ДТП
CARE	База даних спільнот про нещасні випадки на дорогах Європи
CBE	Транскордонний обмін
CEN	Європейський комітет стандартизації
CIRCABC	Центр зв'язку та інформації електронного уряду ЄС
CITA	Comité international de l'Inspection Technique Automobile (Міжнародний комітет з інспекції автомобільних транспортних засобів)
CoC	Сертифікат відповідності
COM	Європейська комісія
COTS	Комерційний позаштатний
COWI	COWI A/S – комерційна консалтингова група
CSV	Формат файлу значень, розділених комами
CUD	CUDA технології (англ. Compute Unified Device Architecture) – програмно-апаратна архітектура паралельних обчислень
CY	Кіпр
CZ	Чеська Республіка
DE	Німеччина
DG MOVE	Генеральний директор Європейської Комісії з питань мобільності та транспорту
DK	Данія
DRM	Управління цифровими правами
DTC	Діагностичні коди проблем
EBA	Допомога в екстремому гальмуванні
EBS	Електронна гальмова система
EC	Європейська Комісія
eCall	Європейська ініціатива стосовно забезпечення швидкої допомоги автомобілістам, які беруть участь у зіткненні будь-де в Європейському Союзі
ECHR	Європейська конвенція про права людини

ECSS	Керована електронна система безпечності
ECU	Електронний керований блок
eDAMIS	Електронна інформаційна система управління файлами даних
EE	Естонія
EGEA	Європейська асоціація гаражного устаткування
EL	Греція
EoL notif	(Vehicle end-of-life notification) Повідомлення про закінчення терміну експлуатації транспортного засобу
EPS	Електронний гідропідсилювач керма
EReg	Асоціація європейських органів реєстрації транспортних засобів та водіїв
ERRU	Європейським реєстр підприємств автомобільного транспорту
ES	Іспанія
ESC	Електронний контроль стабільності
ETAES	(European Type Approval Exchange System) – Європейська система обміну даними стосовно затвердження типу. У складі системи 27 держав-членів
EU	Європейський Союз
EUCARIS	Європейська інформаційна система про транспортні засоби та водійські права
EUR	Євро
EURO	EURO 5/6, EURO VI – Європейський стандарт емісій
FAQ	(акронім від англ. Frequently Asked Question(s) — поширені питання; питання, які часто ставлять — підбірка часто задаваних питань на певну тему та відповідей на них, яку створюють переважно для того, щоб не треба було постійно відповідати на одні й ті ж запитання. https://uk.wikipedia.org/wiki/FAQ)
FI	Фінляндія
FR	Франція
FR01	(ID VIP) Обмін додатковими технічними даними для цілей РТІ
FR02	(ID VIP) Обмін даними РТІ та RSI
FR03	(ID VIP) Зберігання інформації, пов'язаної з аваріями (ДТП)
FR04	(ID VIP) Пов'язування існуючих систем
FR05	(ID VIP) Взаємне визнання РТІ
FR06	(ID VIP) Обмін: реєстраційними даними, CoC, сертифікатами RW, технічними даними для РТІ
FR07	(ID VIP) Електронний обмін сертифікатами RW
FR08	(ID VIP) Надсилання сертифіката RW після РТІ з додатковою інформацією про припинення використання транспортного засобу
FR09	(ID VIP) Перевіряння сертифіката RW під час RSI

FR10	(ID VIP) Перевіряння попереднього звіту RSI під час RSI
FR11	(ID VIP) Надсилання звіту про випробування RSI у разі великих або небезпечних недоліків
FR12	(ID VIP) Надсилання повідомлення RSI для вжиття відповідних заходів у разі великих або небезпечних недоліків
FR13	(ID VIP) Оформлення дворічних статистичних даних RSI для Комісії ЄС
FR14	(ID VIP) Оцінювання рівня ризику
FR15	(ID VIP) Перевіряння сертифіката RW під час перереєстрації
FR16	(ID VIP) Можливість отримати попередній сертифікат RW
FR17	(ID VIP) Повідомляння про закінчення терміну експлуатації КТЗ
FR18	(ID VIP) Забезпечення єдиної точки доступу для технічних даних РТІ
FTP	Протокол передачі файлів
FTPS	Безпечний протокол передачі файлів
GOCA	Група компаній, затверджених на управління автомобілем та посвідчення водія (BE)
HR	Хорватія
HTML	Мова розмітки HyperText
HTTPS	Безпека мови розмітки HyperText
HU	Угорщина
IBM	Міжнародна корпорація бізнес-машин
ICT	Інформаційно-комунікаційна технологія
ID	Ідентифікатор
IDELSY	Ініціатива діагностування електронних систем КТЗ
IE	Ірландія
IG	Посібник з інтерв'ю
IIS	Інтернет-інформаційні послуги
ISDN	Комплексні послуги для цифрової мережі
ISO	Міжнародна організація із стандартизації
IT	Італія
IT	Інформаційна технологія
JSON	Познака об'єкта JavaScript
KB	Кілобайт
LT	Литва
LU	Люксембург
LV	Латвія
MB	Мегабайт
MOVEHUB	Система TACHOnet, реалізована на апаратній платформі COTS, що належить DG MOVE. Ця система розділена на дві системи: RESPER та ERRU. Див також

	https://sorry.ec.europa.eu/
MS	Держава-член ЄС
MT	Мальта
MTTR	Середній час на ремонт
N/A	Не застосовують або недоступно, або немає відповіді
NAN	Національна адміністративна мережа
NCP	Національний контактний пункт
NL	Нідерланди
OASIS	Організація запровадження структурованих інформаційних стандартів
OBD	Бортова діагностична система
PDF	Формат портативного документа
PL	Польща
PM	Тверда частинка
POC ⁶³	Доказ здійсненності концепції
Prüm	Договір про боротьбу з тероризмом та транскордонною злочинністю
PTI	Періодична технічна інспекція КТЗ
PTI-центр	Центр періодичної технічної інспекції
QST	Анкета
R&I	Реєстрація та інформація
RA	Реєстраційний орган
RDW	Орган, який сприяє урегулюванню дорожнього транспорту Нідерландів як максимально безпечного, чистого, економічного
REG	Реєстрація
RESPER	(RESeau PERmis de provodire) Мережа водійських посвідчень
RMI	Інформація про ремонт та обслуговування КТЗ
RO	Румунія
RSI	Придорожня інспекція КТЗ
RUP	Єдиний раціональний процес IBM
RW	Технічна придатність до експлуатації

SAP	(BusinessObjects Data Services) Завантаження, обробки та
-----	--

⁶³ Перевірка концепції (англ. Proof of concept, PoC - доказ здійсненності концепції) - демонстрація практичної здійсненності будь-якого методу, ідеї, технології, можливості бути реалізованим з метою доведення факту, що метод, ідея або технологія діють. В рамках демонстрації будують невеликий прототип, дослідний зразок, математичну або комп'ютерну модель, не обов'язково є повноцінними продуктами (що відрізняє перевірку концепції від мінімально життєздатного продукту), але підтверджують принципову можливість створення таких.

	трансформація даних
SE	Швеція
SI	Словенія
SK	Словакія
SLA	Угода про рівень обслуговування
SPOC	Єдиний контактний пункт
sTESTA	Безпечні трансєвропейські послуги для телематики між адміністраціями
TACHOnet	Телематична мережа для обміну інформацією про випуск тахографних карт
TCO	Загальна вартість власності
TFEU	Договір про функціонування Європейського Союзу
UC	Користувацький випадок (Кейс користувача)
UC01	Функція отримувати / передавати дані CoC
UC02	Функція повідомляти про закінчення терміну експлуатації транспортного засобу
UC03	Функція отримання доступу до технічної інформації виробника КТЗ
UC04	Функція отримувати технічні дані щодо обладнання транспортного засобу
UC05	Функція отримувати технічні дані про РТІ транспортних засобів
UC06	Функція отримувати технічні дані CoC
UC07	Функція отримувати / передавати сертифікат RW від / до інших компетентних органів держав-членів ЄС
UC08	Функція отримувати / повідомляти (попередні) звіти RSI від / до компетентного органу держав-членів ЄС
UC09	Функція повідомляти компетентний орган держави-члена про заходи, які слід вжити
UC10	Функція надсилання національної статистики стосовно РТІ в установи ЄС
UC11	Функція отримувати / повідомляти архівні дані про транспортні засоби
UC12	Функція надавати анонімізовані дані про аварії та покази одометра
UC13	Функція надавати звіти про використання VIP та статистику
UC14	Функція отримувати / повідомити про рівень ризику підприємства від / до органів RSI інших держав-членів ЄС
UCS	Універсальний набір символів
UIS	Unisys
UK	Об'єднане королівство великої Британії
UML	Уніфікована мова моделювання

UTF-8	Формат трансформації UCS – 8-бітний
VIN	Ідентифікаційний номер транспортного засобу
VIP	Інформаційна платформа стосовно КТЗ
VIP-EU	Інформаційна платформа стосовно КТЗ Європейського Союзу
VIP-MS	Інформаційна платформа стосовно КТЗ держав – членів ЄС
VIP-VM	Інформаційна платформа для виробників транспортних засобів
VM	Виробник транспортних засобів
WMI	Світовий ідентифікатор виробника (використовується в VIN)
XLS	Формат файлу Microsoft Excel
XML	Мова розмітки eXtensible
XSL	Мова розширеного стилю

ДТП	Дорожньо-транспортна пригода
ДФЄС	Консолідовані версії Договору про Європейський Союз та Договору про функціонування Європейського Союзу з протоколами та деклараціями
ЄК	Європейська Комісія, Комісія ЄС (ЕК)
ЄКПЛ	Конвенція про захист прав людини і основоположних свобод
ЄС	Європейський Союз
КТЗ	Колісний транспортний засіб
ТО	Технічне обслуговування

8.2 Поточна законодавча база

Цей розділ містить основні законодавчі акти на рівні ЄС, що стосуються життєвого циклу транспортних засобів.

8.2.1 Законодавство ЄС щодо життєвого циклу транспортних засобів

У цьому розділі подано огляд чинного законодавства ЄС, яке було прийняте до прийняття нового пакету RW у березні 2014 року.

Директиви ЄС та норми ЄС щодо затвердження типу КТЗ:

Directive 2002/24/EC of the European Parliament and of the Council of 18 March 2002 relating to the type-approval of two or three-wheel motor vehicles and repealing Council Directive 92/61/EEC (OJ L 124/1 of 6.5.2002).	<i>Директива 2002/24/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 18 березня 2002 року щодо затвердження типу дво- або триколісних моторних транспортних засобів та визнання Директиви Ради 92/61/ЄЕС такою, що втратила чинність (OJ L 124/1 від 6.5.2002).</i>
Directive 2003/37/EC of the European Parliament and of the Council of 26 May 2003 on type-approval of agricultural or forestry tractors, their trailers and interchangeable towed machinery, together with their systems, components and separate technical units and repealing Directive 74/150/EEC (OJ L 171/1 of 9.7.2003).	<i>Директива 2003/37/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 26 травня 2003 року про затвердження типу сільськогосподарських або лісових тракторів, їх причепів та змінних буксированих машин разом із їхніми системами, компонентами та окремими технічними одиницями та визнання Директиви 74/150/ЄЕС такою, втратила чинність (OJ L 171/1 від 9.7.2003 р.).</i>
Directive 2007/46/EC of the European Parliament and of the Council of 5 September 2007 establishing a framework for the approval of motor vehicles and their trailers, and of systems, components and separate technical units intended	<i>Директива 2007/46/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 5 вересня 2007 року що встановлює рамки для затвердження автотранспортних засобів та причепів до них, а також систем, компонентів та окремих технічних вузлів, призначених для таких транспортних засобів (OJ L 263/1 від 9.10.2007). (див. виноску [37] – прим.</i>

for such vehicles (OJ L 263/1 of 9.10.2007).	<i>перекладача)</i>
Regulation (EC) No 595/2009 of the European Parliament and of the Council of 18 June 2009 on type-approval of motor vehicles and engines with respect to emissions from heavy duty vehicles (Euro VI) and on access to vehicle repair and maintenance information and amending Regulation (EC) No 715/2007 and Directive 2007/46/EC and repealing Regulation (EC) No 715/2007 of the European Parliament and of the Council of 20 June 2007 on type approval of motor vehicles with respect to emissions from light passenger and commercial vehicles (Euro 5 and Euro 6) and on access to vehicle repair and maintenance information (OJ L 188/1 of 18.07.2009).	<i>Регламент (ЄС) № 595/2009 Європейського Парламенту та Ради від 18 червня 2009 року про затвердження типу автомобілів та двигунів щодо викидів від великовантажних транспортних засобів (Євро VI) та про доступ до ремонту та обслуговування автомобілів інформація та внесення змін до Регламенту (ЄС) № 715/2007 та Директиви 2007/46 / ЄС та скасування Регламенту (ЄС) № 715/2007 Європейського Парламенту та Ради від 20 червня 2007 року про затвердження типу автомобільних транспортних засобів щодо викидів з легких пасажирських та комерційних транспортних засобів (Євро 5 та Євро 6) та щодо доступу до інформації про ремонт та обслуговування автомобілів. (OJ L 188/1 від 18.07.2009).</i>
Regulation (EU) No 168/2013 of the European Parliament and of the Council of 15 January 2013 on the approval and market surveillance of two- or three-wheel vehicles and quadricycles.	<i>Регламент (ЄС) № 168/2013 Європейського Парламенту та Ради від 15 січня 2013 року про затвердження та нагляд за ринком дво- або триколісних транспортних засобів та чотириколісних квадрациклів</i>
Commission Directive 2013/60/EU of 27 November 2013 amending for the purposes of adapting to technical progress, Directive 97/24/EC of the European Parliament and of the Council on certain components and characteristics of two or three-wheel motor vehicles, Directive 2002/24/EC of the European Parliament and of the	<i>Директива Комісії 2013/60 / ЄС від 27 листопада 2013 року про внесення змін до цілей адаптації до технічного прогресу, Директиви 97/24/ЄС Європейського Парламенту та Ради про деякі компоненти та характеристики дво- або триколісних транспортних засобів, Директива 2002/24/ЄС Європейського Парламенту</i>

<p>Council relating to the type-approval of two or three-wheel motor vehicles and Directive 2009/67/EC of the European Parliament and of the Council on the installation of lighting and light-signalling devices on two- or three-wheel motor vehicles</p>	<p><i>та Ради щодо типового затвердження дво- або триколісних транспортних засобів та Директива 2009/67 / ЄС Європейського Парламенту та Ради про встановлення освітлення та світлових сигналізаційних пристроїв на дво- або триколісних транспортних засобах</i></p>
<p>Commission Delegated Regulation (EU) No 3/2014 of 24 October 2013 supplementing Regulation (EU) No 168/2013 of the European Parliament and of the Council with regard to vehicle functional safety requirements for the approval of two- or three-wheel vehicles and quadricycles</p>	<p><i>Делегований Регламент Комісії (ЄС) № 3/2014 від 24 жовтня 2013 року, що доповнює Регламент (ЄС) № 168/2013 Європейського парламенту та Ради стосовно вимог щодо функціональної безпеки транспортних засобів для затвердження дво- або триколісних транспортних засобів і чотириколісних квадрициклів</i></p>
<p>Commission Delegated Regulation (EU) No 44/2014 of 21 November 2013 supplementing Regulation (EU) No 168/2013 of the European Parliament and of the Council with regard to the vehicle construction and general requirements for the approval of two- or three-wheel vehicles and quadricycles</p>	<p><i>Делегований Регламент Комісії (ЄС) № 44/2014 від 21 листопада 2013 р. про доповнення Регламенту (ЄС) № 168/2013 Європейського Парламенту та Ради щодо конструкції транспортних засобів та загальних вимог щодо затвердження дво- або триколісних транспортних засобів та квадрициклів</i></p>
<p>Commission Delegated Regulation (EU) No 134/2014 of 16 December 2013 supplementing Regulation (EU) No 168/2013 of the European Parliament and of the Vehicle Information Platform – feasibility study Page 104 / 282 November 2014 Council with regard to environmental and propulsion unit performance requirements and amending Annex V</p>	<p><i>Делегований Регламент Комісії (ЄС) № 134/2014 від 16 грудня 2013 року, що доповнює Регламент (ЄС) № 168/2013 Європейського парламенту та Інформаційна платформа транспортного засобу - сторінка 104/282 дослідження техніко-економічного обґрунтування листопад 2014 року Рада щодо вимог щодо екологічної та силової установки та внесення змін до Додатку V до них</i></p>

thereof	
Commission Directive 2014/44/EU of 18 March 2014 amending Annexes I, II and III to Directive 2003/37/EC of the European Parliament and of the Council on type-approval of agricultural or forestry tractors, their trailers and interchangeable towed machinery, together with their systems, components and separate technical units	<i>Директива Комісії 2014/44/ЄС від 18 березня 2014 року про внесення змін до додатків I, II та III до Директиви 2003/37/ЄС Європейського Парламенту та Ради щодо затвердження типу сільськогосподарських або лісових тракторів, їх причепів та змінних буксированих машин разом із їхніми системами, компонентами та окремими технічними складниками</i>
Regulation (EC) no 661/2009 of the European Parliament and of the Council of 13 July 2009 concerning type-approval requirements for the general safety of motor vehicles, their trailers and systems, components and separate technical units intended therefore	<i>Регламент (ЄС) № 661/2009 Європейського Парламенту та Ради від 13 липня 2009 року стосовно вимог щодо затвердження типу до загальної безпеки автомобільних транспортних засобів, їх причепів та систем, компонентів та окремих технічних складників, призначених для цього</i>

Директиви ЄС з питань реєстрації КТЗ:

Council Directive 1999/37/EC of 29 of April 1999 on the registration document for vehicles, (OJ L138/57 of 1.06.1999) sets out the requirements for the issuing of registration certificates, their mutual recognition and the harmonised minimum content of vehicle registration certificates	<i>Директива Ради Європейського Союзу 1999/37/ЄС від 29 квітня 1999 року про реєстраційні документи транспортних засобів (OJ L138/57 of 1.06.1999). Встановлює вимоги до видачі реєстраційних посвідок, їх взаємного визнання та узгодженого мінімального вмісту реєстраційної посвідки транспортного засобу</i>
Directive 2014/46/EU of the European Parliament and of the Council of 3 April 2014 amending Council Directive 1999/37/EC on the registration documents for vehicles	<i>Директива 2014/46/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 3 квітня 2014 року про внесення змін до Директиви Ради 1999/37/ЄС про реєстраційні документи на транспортних засобів</i>

Директиви ЄС з питань періодичної технічної інспекції КТЗ:

<p>Directive 2009/40/EC of the European Parliament and of the Council of 6 May 2009 on roadworthiness tests for motor vehicles and their trailers (OJ L 141/12 of 6.6.2009), fixes minimum standards for the periodic roadworthiness tests of motor vehicles - these are the regular vehicle checks required by law. The Directive applies to passenger cars, buses and coaches and heavy goods vehicles and their trailers, but not to scooters and motorbikes.</p>	<p><i>Директива 2009/40/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 6 травня 2009 р. про технічні характеристики для дорожнього руху автомобілів та їх причепів (ОВ L 141/12 від 6.6.2009 р.) Встановлює мінімальні стандарти періодичних випробувань на технічну експлуатацію автомобільних транспортних засобів – це регулярні перевірки транспортних засобів, що вимагаються законодавством. Директива поширюється на легкові автомобілі, автобуси, автобуси і важкі вантажні автомобілі та їх причепи, але не поширюється на скутери та мотоцикли.</i></p>
<p>Commission Directive 2010/48/EU of 5 July 2010 adapting to technical progress Directive 2009/40/EC of the European Parliament and of the Council on roadworthiness tests for motor vehicles and their trailer (OJ L 173/47 of 8.7.2010).</p>	<p><i>Директива Комісії 2010/48/ЄС від 5 липня 2010 р. про адаптацію Директиви 2009/40/ЄС Європейського парламенту та Ради стосовно технічного прогресу щодо випробувань на технічну придатність до експлуатації автомобілів та їх причепів (ОВ L 173/47 від 8.7.2010).</i></p>
<p>Directive 2014/45/EU of the European Parliament and of the Council of 3 April 2014 on periodic roadworthiness tests for motor vehicles and their trailers and repealing Directive 2009/40/EC.</p>	<p><i>Директива Європейського Парламенту і Ради 2014/45/ЄС від 3 квітня 2014 року щодо періодичних перевірок придатності до експлуатації колісних транспортних засобів та їхніх причепів, визнання Директиви 2009/40/ЄС такою, що втратила чинність</i></p>

Директиви ЄС з питань придорожньої інспекції КТЗ в ЄС

<p>Directive 2009/40/EC is complemented by Directive 2000/30/EC of the European Parliament and of the Council of 6 June 2000 on the technical roadside inspection of the roadworthiness of commercial vehicles circulating in the Community (OJ L 203/1 of 10.8.2000). The Directive 2000/30/EC provides the requirement to control the technical state of commercial vehicles in between periodic inspections (with technical roadside inspections). These are additional on-the-spot roadside checks for commercial vehicles.</p>	<p><i>Директива 2009/40/ЄС, що доповнена Директивою 2000/30/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 6 червня 2000 р. про придорожню технічну інспекцію придатності комерційних транспортних засобів, що циркулюють у Співтоваристві (ОВ L 203/1 від 10.8 .2000). Директива 2000/30/ЄС передбачає вимогу інспектувати технічний стан комерційних транспортних засобів між періодичними оглядами (з технічними дорожніми інспекціями). Це додаткові виїзні перевірки на місцях для комерційних транспортних засобів.</i></p>
<p>Commission directive 2010/47/EU of 5 July 2010 adapting to technical progress Directive 2000/30/EC of the European Parliament and of the Council on the technical Vehicle Information Platform – feasibility study Page 105 / 282 November 2014 roadside inspection of the roadworthiness of commercial vehicles circulating in the Community (OJ L 173/33 of 8.7.2010).</p>	<p><i>Директива Європейського Парламенту і Ради 2014/47/ЄС від 3 квітня 2014 року про технічну придорожню перевірку придатності до експлуатації комерційних транспортних засобів, що пересуваються в Союзі і визнання Директиви 2000/30/ЄС такою, що втратила чинність – Техніко-економічне обґрунтування сторінки 105/282 від листопада 2014 р. про придорожнє обстеження справності комерційних транспортних засобів, що циркулюють у Співтоваристві (OJ L 173/33 від 8.7.2010)</i></p>
<p>Directive 2014/45/EU of the European Parliament and of the Council of 3 April 2014 on the technical roadside inspection of the roadworthiness of commercial vehicles circulating in the Union and repealing Directive 2000/40/EC.</p>	<p><i>Директива Європейського Парламенту і Ради 2014/45/ЄС від 3 квітня 2014 року щодо періодичних перевірок придатності до експлуатації колісних транспортних засобів та їхніх причепів, визнання Директиви 2009/40/ЄС такою, що втратила чинність</i></p>

Директива ЄС про експлуатацію транспортного засобу, пов'язана із закінченням терміну його експлуатації:

Directive 2000/53/EC of the European Parliament and of the Council of 18 September 2000 on end-of-life vehicles (OJ L 269, of 21.10.2000).	<i>Директива 2000/53/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 18 вересня 2000 року про термін придатності транспортних засобів (ОВ L 269, від 21.10.2000).</i>
--	---

8.2.2 Законодавство ЄС щодо захисту даних

В рамках законодавства ЄС, що стосується захисту даних, слід враховувати основні права ЄС та загальні принципи ЄС. З набранням чинності Лісабонський договір⁶⁴, Хартія основних прав⁶⁵ набрали обов'язкової сили і є частиною первинного законодавства Союзу. Стаття 8⁶⁶ Хартії слугує розширенню права на приватне життя, передбачене статтею 8 Європейської конвенції про права людини (ЄКПЛ)⁶⁷. Стаття 16 Договору про функціонування Європейського Союзу (ДФЄС)⁶⁸ доповнює вищезазначене положення Хартії, коли надає всі права на захист даних безпосередньо виконавчим правам.

Вторинне законодавство ЄС передбачає досить складну та розрізнену нормативну базу щодо правил щодо захисту даних.

⁶⁴ [Лісабонська угода про внесення змін в Угоду про Європейський Союз й Угоду про заснування Європейської Спільноти](#), англ. *Treaty of Lisbon amending the Treaty on European Union and the Treaty establishing the European Community*. Офіційне підписання Лісабонської Угоди відбулося 13 грудня 2007 року, після чого документ підлягав ратифікації національними парламентами 27 держав Євросоюзу. Станом на 13 листопада 2009 року Угоду затвердили всі 27 країн ЄС. Угода набрала чинності 1 грудня 2009 року. Режим доступу: https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%9B%D1%96%D1%81%D0%B0%D0%B1%D0%BE%D0%BD%D1%81%D1%8C%D0%BA%D0%B0_%D1%83%D0%B3%D0%BE%D0%B4%D0%B0

⁶⁵ [Хартія основних прав Європейського Союзу](#). Режим доступу: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_524

⁶⁶ Стаття 8, див. вище

⁶⁷ [Конвенція про захист прав людини і основоположних свобод](#). Режим доступу: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_004

⁶⁸ [Консолідовані версії Договору про Європейський Союз та Договору про функціонування Європейського Союзу з протоколами та деклараціями](#). Режим доступу: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_b06

Перш за все, Директива про захист фізичних осіб щодо обробки персональних даних та про вільний рух таких даних (далі – Директива про захист даних⁶⁹ – див. також найчастіші питання (FAQ), щодо встановлені Директивою 95/46/ЄС⁷⁰).

Регламент про захист фізичних осіб у зв'язку з опрацюванням персональних даних установами та органами Співтовариства та про вільне переміщення таких даних⁷¹ має аналогічне застосування, але поширюється на опрацювання даних інституціями та органами ЄС.

Ще одним основоположним інструментом ЄС є Директива про збереження даних 2006/24/ЄС⁷², що застосовується до обробки даних стосовно послуг зв'язку. В 2012/0011 (COD) – Пропозиція до Регламенту Європейського Парламенту та Ради⁷³ про захист фізичних осіб щодо обробки персональних даних та про вільне переміщення таких даних. Регламент охорони).

⁶⁹ Директива 95/46/ЄС від 24 жовтня 1995 року про захист фізичних осіб щодо обробки персональних даних та про вільне переміщення таких даних. Режим доступу: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_242/stru2.

⁷⁰ Найчастіші питання від травня 2002 року (FAQ) щодо застосування Директив 95/46/ЄС.

⁷¹ Регламент Європейського Парламенту і Ради № 45/2001 від 18 грудня 2000 року про захист фізичних осіб у зв'язку з опрацюванням персональних даних інституціями та органами Співтовариства та про вільне переміщення таких даних (ОJ L8/1 від 12.01.2001). Режим доступу: https://minjust.gov.ua/m/str_45879. Після оприлюднення цього звіту в ЄС затверджено Регламент Європейського Парламенту і Ради (ЄС) 2016/679 від 27 квітня 2016 року про захист фізичних осіб у зв'язку з опрацюванням персональних даних і про вільний рух таких даних, та про визнання Директиви 95/46/ЄС такою, що втратила чинність (Загальний регламент про захист даних). Режим доступу: <https://www.kmu.gov.ua/storage/app/media/uploaded-files/es-2016679.pdf> – Примітка перекладача

⁷² Директива № 2002/58/ЄС Європейського Парламенту і Ради ЄС стосовно обробки персональних даних та захисту права на недоторканість особистого життя в сфері електронних комунікацій (Директива про право на недоторканість особистого життя та комунікації) електронні засоби зв'язку). Режим доступу: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_b34, також <https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%97%D0%B3%D0%B0%D0%BB%D1%8C%D0%BD%D0%B8%D0%B9%D1%80%D0%B5%D0%B3%D0%BB%D0%B0%D0%BC%D0%B5%D0%BD%D1%82%D0%BF%D1%80%D0%BE%D0%B7%D0%B0%D1%85%D0%B8%D1%81%D1%82%D0%B4%D0%B0%D0%BD%D0%B8%D1%85>

⁷³ Пропозиція стосовно Регламенту Європейського Парламенту та Ради про захист фізичних осіб щодо обробки персональних даних та про вільне переміщення таких даних

8.3 Огляд поточних досліджень та інформації

Зібрана така інформація з попередніх досліджень та з Інтернету:

Таблиця 8-3: Огляд попередніх досліджень та проєктів в межах РТІ

Попередні дослідження, проєкти / власник	Мета дослідження	Основні моменти, що впливають на VIP
Autofore / CITA ⁷⁴	Зрозуміти бізнес-процеси РТІ та обміну даними	Як організовані в ВЕ (Бельгії) та ЕС (Іспанії), функціональні потреби стосовно майбутнього нового пакета перевірки RW (придатності до експлуатації на дорогах)
Мережа автомобілів / EReg ⁷⁵	Огляд життєвого циклу транспортних засобів у різних країнах	Як країни регулюють життєвий цикл транспортних засобів
Ініціативне діагностування електронних систем автотранспортних засобів для РТІ (IDELSY ⁷⁶) / EU COM	Оцінити, чи можливо знайти практичну процедуру тестування РТІ для електронних компонентів, використовуючи загальний	Потоки даних в контексті РТІ та діагностування електронних систем у транспортних засобах

(Загальний регламент щодо захисту даних) / * COM / 2012/011 final - 2012 / 0011 (COD).
Режим доступу: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1579767575848&uri=CELEX:52012PC0011>

⁷⁴ AUTOFORE (2007), Study on the Future Options for Roadworthiness Enforcement in the European Union (Вивчення майбутніх варіантів забезпечення досконалості в Європейському Союзі)

⁷⁵ E-REG (2011), The Vehicle chain in Europe 2011, a survey of Vehicle and Driving Licence Procedures Part one, of May 2011 ; E-REG (2011); The Vehicle chain in Europe 2011, a survey of Vehicle and Driving Licence Procedures Part two, of May 2011 (E-REG (2011), Ланцюг транспортних засобів Європи 2011 року, опитування процедур транспортних засобів та посвідок водія, частина перша, травень 2011 року; E-REG (2011), Ланцюг транспортних засобів Європи 2011 року, опитування процедур водіння транспортних засобів та посвідчень водія, частина друга, травень 2011 року).

⁷⁶ DELSY (2006), Initiative for Diagnosis of Electronic Systems in Motor Vehicles for PTI, Project Details, 01.1.2004 until 1.12.2005 ; IDELSY (2006), Initiative for Diagnosis of Electronic Systems in Motor Vehicles for PTI, Management Summary, 19.04.2006 (DELSY (2006), Ініціатива діагностування електронних систем у автотранспортних засобах для РТІ, Деталі проєкту, з 01.1.2004 по 1.12.2005; IDELSY (2006), Ініціатива діагностування електронних систем у

	інструмент сканування для існуючого в Європі складу автомобілів	
--	---	--

8.3.1 Вивчення майбутніх варіантів забезпечення придатності транспортних засобів в Європейському Союзі (AUTOFORE)

Дослідження AUTOFORE фінансувалося Європейською Комісією та 12 організаціями, що входять до консорціуму під керівництвом СІТА, яка фінансує роботи з метою перевірки придатності та інспекції в Європі.

Мета дослідження AUTOFORE – рекомендувати вдосконалення системи забезпечення придатності КТЗ до дорожньої експлуатації в Європейському Союзі, щоб забезпечити збереження переваг, отриманих від оригінальної конструкції виготовлених транспортних засобів, де це обґрунтовано, протягом усього життєвого циклу цих транспортних засобів.

Дослідження, проведене за допомогою анкети, закінчилось такими рекомендаціями:

збільшити частоту перевірок уживаних транспортних засобів категорій 5 та 6, визначених Директивою 96/96/ЄС⁷⁷;

запровадити експертизу відповідних електронних систем безпечності, які вже широко впроваджені (подушки безпеки, ABS та ESC);

залучити до перевірки придатності двоколісних транспортних засобів.

автотранспортних засобах для ПТТ, Резюме регулювання, 19.04.2006). Режим доступу: https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/pdf/projects/idelsy.pdf

⁷⁷ Council Directive 96/96/EC of 20 December 1996 on the approximation of the laws of the Member States relating to roadworthiness tests for motor vehicles and their trailers (Консолідована версія Директиви Ради ЄС 96/96/ЄС від 20 грудня 1996 року про наближення законодавства держав-членів, що стосується випробувань на технічну придатність до експлуатацію автомобілів та їх причепів)

8.3.2 Оцінка впливу пакету технічної придатності

Оцінка впливу пакету про технічну придатність до тексплуатації² вище – це звіт, створений в результаті публічних консультацій, проведених у 2010 році щодо ситуації із системами РТІ в Європі.

Серед висновків було продемонстровано співвідношення загиблих та вимог до якості випробувань разом із недоліками чинної системи, наприклад:

- a. Дані для тестування електронних компонентів безпеки часто відсутні;
- b. Потенціал показів одометра не використовується;
- c. Сертифікат РТІ не є захистом від шахрайства;
- d. Дані про результати РТІ не доступні органам правозастосування.

Для кінцевої мети зменшити вдвічі кількість загиблих людей до 2020 року було проведено аналіз вартості та вигод між різними варіантами політики, для яких виявлено потребу в системі технічного обміну даними автомобіля (VIP), що пов'язує існуючі бази даних про транспортні засоби.

8.3.3 Ініціатива стосовно діагностування електронних систем у автотранспортних засобах для РТІ (IDELSY)

Проект IDELSY частково фінансувався ЄС, його підтримали кілька технічних служб з декількох європейських держав-членів. В своїй меті підвищити безпеку дорожнього руху в Європі IDELSY надала колективну підтримку ЄС – Комісії з питань вдосконалення чинних норм, придатних для нового покоління автомобільних транспортних засобів.

Задля цієї цілі на початку 2004 року сім європейських організацій з технічної інспекції розпочали дослідницький проект. В результаті проекту розроблено методи тестування для випробувань складних електронних систем безпеки в нових транспортних засобах, які проходять технічні перевірки.

8.4 Зацікавлені сторони, що діють на міжнародному рівні

8.4.1 Випробувальне устаткування Європейської асоціації гаражного устаткування (EGEA)

Європейська асоціація гаражного устаткування згрупувала 11 національних професійних асоціацій, що презентують інтереси як виробників, так і імпортерів гаражного устаткування.

8 вересня цього року Комісія опублікувала «Запрошення до участі в тендері» для «Дослідження з питань тестування електронних компонентів безпеки під час перевірок придатності до технічної експлуатації». Хорошою новиною було те, що тендерна специфікація у значній мірі відповідала проєкту, запропонованому СІТА.

EGEA проводить дослідження у партнерстві з СІТА та іншими провідними незалежними дослідницькими / університетськими організаціями.

Відповідно до поточного статусу дослідження, ймовірний перелік обов'язкових електронно керованих систем безпеки (ECSS), що перевіряються під час РТІ, є таким (витяг із тендеру ECSS):

- антиблокувальна гальмова система (ABS);
- електронний контроль стійкості (ESC);
- електронна гальмова система (EBS);
- електронний силовий механізм керування (EPS);
- допомога в екстреному гальмуванні (СБА);
- додаткові обмежувальні системи (SRS);
- обмежувач навантаги на ремінь безпеки;
- затягувач ременів безпеки;
- подушка безпеки.

8.4.2 Європейська асоціація виробників автомобілів (АСЕА)

АСЕА презентує виробників автомобілів, мікроавтобусів, вантажних автомобілів та автобусів із виробничими центрами в ЄС. Оскільки для ECSS необхідні дані технічної інформації про транспортні засоби стосовно РТІ, в нашому дослідженні АСЕА є зацікавленою стороною.

8.4.3 Міжнародний комітет з інспекції автомобільних транспортних засобів (СІТА)

СІТА – це міжнародна некомерційна асоціація, що базується в Брюсселі, Бельгія. Він представляє всі типи організацій та зацікавлених сторін (уряд, приватний сектор, спеціалізовані центри інспекції, гаражні випробувальні центри та виробники тестового устаткування), які поділяють спільний інтерес в питаннях обміну інформацією, розробки найкращих практик та огляду розробок міжнародних стандартів у галузі інспекції дорожніх транспортних засобів.

Його робота зосереджена на вдосконаленні надійності транспорту з особливим акцентом на безпеку дорожнього руху та захист навколишнього середовища.

8.5 Методика проєкту та результати роботи

Для досягнення запропонованих цілей команда вирішила дотримуватися підходу, наведеного далі, який складається з чотирьох різних методів:

- дослідження документації;
- використання анкет;
- відвідування та співбесіди з державами-членами ЄС та відповідними зацікавленими сторонами;
- консолідація та аналіз.

1. Дослідження документації

Дослідження документації включало огляд законодавчої бази та відповідних досліджень і звітів, що стосуються цілей дослідження. Зібрана інформація була використана на попередніх етапах проєкту для підготовки анкети. Крім того, це послужило стабільною базою знань на подальших етапах під час аналізу та консолідації.

Дослідницька група вирішила скористатися підходом «знизу вгору», тому зв'язалася з державами-членами, щоб отримати експертний внесок для

підтвердження остаточних висновків та рекомендацій. Дослідження мало на меті наблизитись до всіх країн-членів ЄС. Велика кількість держав-членів, які беруть участь у дослідженні, разом із різними органами, що беруть участь у кожній державі-члені, привели до рішення про пошук єдиного контактної пункту (SPOC) у всіх державах-членах.

Створення SPOC в державах-членах забезпечило підтримку всієї комунікації з державами-членами через один канал. Крім того, відповідальність контактної пункту за все спілкування, пов'язане з дослідженням, інші обов'язки SPOC можна сформулювати так:

- отримання та доведення анкети й іншої відповідної інформації до компетентних органів держав-членів;
- збір відповідей на анкети та подання їх дослідній групі;
- сприяння організації зустрічей з відповідними зацікавленими сторонами держав-членів під час візитів.

2. Використання анкет

Анкети в цьому дослідженні використовувались для збору інформації від різних національних органів. Цей метод застосовували завдяки простому підходу до збору інформації структурованим способом, яку згодом збирали й аналізували. Вона була розіслана різним зацікавленим особам електронною поштою (21 анкета, надіслана SPOC, помножена на 2 (один Реєстр на одну країну)) з подальшою віддаленою взаємодією (телефоном чи електронним листуванням), якщо це було потрібно.

Анкета містить всебічний вступ до дослідження і спрямована на збір різних видів інформації, охоплюючи дані про поточну ситуацію в державах-членах, на правовому, організаційному та технічному рівні. Еволюцію чинних національних систем також оцінювали з юридичної, технічної та фінансової точки зору. Останній розділ спрямований на оцінку думок держав-членів щодо майбутнього Інформаційної платформи транспортних засобів на рівні ЄС.

Опитувальний лист оформляли з підходом щоб закрити більшість питань, дозволити легше консолідувати зібрану інформацію та мати змогу надати застандартизовані статистичні дані.

Інформаційна платформа для транспортних засобів – дослідження техніко-економічного обґрунтування результатів. У кожному запитанні також була можливість доповнити відповідь шляхом надання зворотного зв'язку. Структура дозволила збирати думки, які можна було б додатково проаналізувати під час інтерв'ю з державами-членами.

Перший проєкт анкети був надісланий різним зацікавленим сторонам для розгляду. Іспанії та Нідерландам, державам-членам, які використовувалися як пілотні, було запропоновано переглянути його разом з Європейською комісією, ACEA, EReg, EGEA та CITA. Після отримання коментарів анкету було додатково розширено. Пілотна зустріч відбулася в Нідерландах 26 листопада 2013 року. Після цього першого візиту варіант опитувального листа був дещо оновлений на основі отриманих коментарів. Остаточна версія була надіслана Комісії 19 грудня 2013 року, а версії були надіслані до інших держав-членів.

Було передбачено, що анкети надсилатимуть як мінімум за три тижні до відвідувань держав-членів. Тому всі держави-члени, які були відвідані, отримали анкету задовго до наради, щоб дати їм достатньо часу для розповсюдження документів серед усіх зацікавлених сторін.

Анкети були адаптовані та надіслані міжнародним зацікавленим сторонам (ACEA та EGEA).

3. Візити та інтерв'ю

Візити до держав-членів проходили у формі засідань фокус-груп. Ці зустрічі передбачали структурований особистий контакт з різними експертами. Висока додана вартість полягала у можливості обговорення питань з різних точок зору. Залучення експертів різних організацій (національних органів влади або приватних компаній) послужило підставою для більш глибоких дискусій щодо практичних потреб, потреб та пріоритетів.

SPOC відповідали за запрошення представників РТІ та RSI та будь-яких інших експертів у сфері реєстрації транспортних засобів на фокус-зустрічі.

Представники організацій, відповідальних за RSI, РТІ, затвердження типу та реєстрацію, брали участь у різних видах технічного обміну даними.

Як було зазначено вище, перша зустріч відбулася в NL 26/11/2013 у м. Роттердамі і мала дві цілі. З одного боку, це був фактичний візит до держав-членів для збору подальшої інформації від національних експертів. З іншого боку, це дозволило отримати перший досвід зустрічі. Команда погодилась з органами влади NL (RDW), щоб вони були дослідними для тестування методів проведення наради та оцінки відповідності інструментів дослідження (анкети та «Інструкція з інтерв'ю», надана державам-членам до початку наради).

Учасники наради були впевнені, що зібрана інформація «яка є» не розголошуватиметься, а буде консолідована та використана в статистичній звітності або як узагальнений аналіз і жодним чином не буде пов'язана з окремими державами-членами.

«Посібник з інтерв'ю» (IG) був документом, надісланим державам-членам і складався з комплексу навчань для керівників наради. Під час засідань держави-члени могли запитувати роз'яснення щодо опитувальників та надавати додаткову інформацію (наприклад, презентація присутніх на національному рівні організацій). Обговорення під час засідань розглядалися як потенційні рішення, які можна перетворити на практичні рішення чи рекомендації.

Інформація, зібрана під час засідань, складалася за кілька хвилин та надсилалася для ознайомлення відвідуваним державам-членам, зазвичай, через п'ять робочих днів після події. Це забезпечило відсутність неправильного тлумачення дискусій. Ці протоколи зустрічей пізніше були використані під час аналізу та консолідації.

Типовий порядок денний засідання дотримувався такої структури:

Порядок денний:

1. Презентація та впровадження в дослідження, коли проінструктований колектив знайомився із методологією та завданнями дослідження.

2. Поточна ситуація щодо організації РТІ та RSI в державах-членах. Учасники зустрічі відрекомендовувалися. Національна влада презентувала свою організацію, було зроблено деякі роз'яснення щодо функцій та процесів на національному рівні.

3. Огляд висновків анкети – ґрунтуючись на відповідях держав-членів на анкету, група проаналізувала та відібрала деякі питання, які були більш детально обговорені з учасниками наради. Вибрані питання варіювались від одних країн-членів до інших і сильно залежали від обсягу даних, наданих в анкеті. Така частина зустрічі, зазвичай, тривала довше, внаслідок втручання різних учасників наради та дискусій, що виникали. Були також звернені інші питання, не деталізовані в ІГ.

4. Відкрита дискусія щодо можливої інформаційної платформи про транспортні засоби на рівні ЄС – Зазвичай остання частина наради була присвячена відкритим дискусіям щодо обміну інформацією про транспортні засоби між державами-членами та про те, як можна покращити майбутню інформаційну платформу про транспортні засоби.

Що стосується держав-членів, то було проведено інтерв'ю з міжнародними зацікавленими сторонами (АСЕА та ЕГЕА) з тим самим підходом, що і для держав-членів. Порядок денний цих інтерв'ю був подібний до порядку денного інтерв'ю країн-членів, за винятком нинішньої ситуації з РТІ та RSI в державі-члені.

4. Консолідація та аналіз

Після того як інформація була зібрана (за допомогою досліджень документації, опитувальних листів та інтерв'ю), проводився аналіз інформації. Він включав юридичні, ділові, технічні та фінансові оцінки. Результати були

оцінені у світлі відповідних досліджень, політик та законодавства. Результати посередництва, представлені у проміжному звіті, були детально розроблені після проведення всіх інтерв'ю з країнами-членами та зустрічей з відповідними експертами.

Після аналізу існуючих систем та того, як майбутня система ЄС могла б інтегруватися з ними, потреби держав-членів та вимоги, що надходили на рівні ЄС, були сформульовані рекомендації щодо вивчення VIP-системи.

Паралельно з цим аналізом знизу вгору було прийнято підхід зверху вниз. Він спрямований на визначення тих бізнес-процесів, які потенційно могли б бути реалізовані та досягнуті за допомогою системи VIP.

8.6 Основні інструменти дослідження

8.6.1 Анкети *(не перекладено)*

8.6.1.1 Огляд країн *(не перекладено)*

8.6.1.2 Огляд реєстру *(не перекладено)*

8.6.2 Посібник з питань інтерв'ю *(не перекладено)*

8.7 Контактний лист *(не перекладено)*

Таблиця 8-4: Перелік контактних осіб VIP *(не перекладено)*

8.8 Висновки щодо презентацій держав-членів

У цьому розділі презентовано низку таблиць, що узагальнюють висновки стосовно поточної ситуації в державах-членах. Для стислості в цих таблицях були використані деякі аббревіатури, їх слід інтерпретувати так:

Y – так

N – ні

б/в – відповіді не надано

8.8.1 Участь держав-членів у дослідженні

Далі в таблиці презентовано участь держав-членів у наданні їх вкладу у це дослідження:

Ідентифікація SPOC: стан процесу ідентифікації та призначення єдиного пункту контакту (SPOC) для кожної країни-члена. Деякі держави-члени не призначали SPOC для цього дослідження.

Анкети – до SPOC було надіслано по дві анкети до деяких держав-членів, відповіді від яких не надходили.

Інтерв'ю – після отримання відповідей на анкети були організовані співбесіди з представниками держав-членів. Інтерв'ю проводили під час візитів до держав-членів (місії) або під час онлайн-зустрічей.

Таблиця 8-5: Детальна участь держав-членів у техніко-економічному обґрунтуванні

Держава - член	Анкети		Інтерв'ю		Коментар
	Огляд держав	Загальний реєстр	Тип	Статус	
AT	завершено	завершено	Он-лайн	завершено	завершено
BE	завершено	завершено	місія	завершено	QST отримано пізно, без офіційної співбесіди
BG	–	–	–	–	Немає SPOC
CY	–	–	–	–	Немає SPOC
CZ	–	–	–	–	Немає SPOC
DE	завершено	завершено	місія	завершено	QST отримано пізно, без офіційної співбесіди
DK	–	–	–	–	Проти
EE	завершено	завершено	місія	завершено	завершено
EL	–	–	–	–	Немає SPOC
ES	завершено	завершено	місія	завершено	завершено

Держава - член	Анкети		Інтерв'ю		Коментар
	Огляд держав	Загальний реєстр	Тип	Статус	
FI	завершено	завершено	місія	завершено	завершено
FR	завершено	завершено	Он-лайн	завершено	Інтерв'ю не завершено
HL	завершено	завершено	Он-лайн	завершено	завершено
HU	завершено	завершено	місія	завершено	завершено
IE	завершено	завершено	Он-лайн	завершено	завершено
IT	завершено	завершено	Он-лайн	завершено	завершено
LT	завершено	завершено	місія	завершено	завершено
LU	завершено	завершено	місія	завершено	завершено
LV	завершено	завершено	Он-лайн	завершено	завершено
MT	завершено	Надіслано держ.-чл.	Он-лайн	Не визначено	Місія QST
NL	завершено	завершено	місія	завершено	завершено
PL	завершено	завершено	місія	завершено	завершено
PT	–	–	–	–	Немає SPOC
RO	завершено	завершено	Он-лайн	завершено	завершено
SE	завершено	завершено	місія	завершено	завершено
SI	завершено	Надіслано держ.-чл.	Он-лайн	Не визначено	Місія QST
SK	завершено	Надіслано держ.-чл.	Он-лайн	Не визначено	Місія QST
UK	завершено	завершено	місія	завершено	завершено

8.8.2 Централізовані бази даних

Таблиця 8-6: Централізовані бази даних держав-членів

Держава – член	Наявність централізованої бази даних		
	Реєстрація	PTI	RSI
AT	так	так	так
BE	так	так	так
BG	б/в	б/в	б/в
CY	б/в	б/в	б/в
CZ	б/в	б/в	б/в
DE	так	так	так
DK	б/в	б/в	б/в
EE	так	так	так
EL	б/в	б/в	б/в
ES	так	так	ні
FI	так	так	ні
FR	так	так	б/в
HR	так	так	так
HU	так	так	ні
IE	так	так	так
IT	так	так	так
LT	так	так	так
LU	так	так	ні
LV	так	так	так
MT	б/в	б/в	б/в
NL	так	так	так
PL	так	ні	ні
PT	б/в	б/в	б/в
RO	так	так	так
SE	так	так	так
SI	б/в	б/в	б/в
SK	б/в	б/в	б/в
UK	так	так	так
Всього в опитаних державах-членах, %	100	95	63
Всього всіх держав-членів, %	68	64	43

8.8.3 Інформація щодо реєстрації

Далі в таблиці представлено, які категорії транспортних засобів охоплені реєстраційною базою даних та чи зберігається інформація CoC в централізованій базі даних чи ні. Деякі держави-члени планують мати її в майбутньому. Запланований рік наведено в дужках.

Таблиця 8-7: Інформація держав-членів про реєстрацію

Держава – член	Наявні дані					
	Реєстраційний документ КТЗ					CoC
	М	N	O	L	T	
AT	так	так	так	так	так	так
BE	так	так	так	так	так	так
BG	б/в	б/в	б/в	б/в	б/в	б/в
CY	б/в	б/в	б/в	б/в	б/в	б/в
CZ	б/в	б/в	б/в	б/в	б/в	б/в
DE	так	так	так	так	так	так
DK	б/в	б/в	б/в	б/в	б/в	б/в
EE	так	так	так	так	так	ні
EL	б/в	б/в	б/в	б/в	б/в	б/в
ES	так	так	так	так	так	так
FI	так	так	так	так	так	так
FR	так	так	так	ні	ні	ні
HR	так	так	так	так	так	так
HU	так	так	ні	так	так	ні
IE	так	так	так	так	так	так
IT	так	так	так	так	так	так (2016)
LT	так	так	так	так	ні	так (2014)
LU	так	так	так	так	так	так
LV	так	так	так	так	ні	так
MT	б/в	б/в	б/в	б/в	б/в	б/в
NL	так	так	так	так	ні	так
PL	так	так	так	так	так	ні
PT	б/в	б/в	б/в	б/в	б/в	б/в
RO	так	так	так	так	так	ні
SE	так	так	так	так	так	так
SI	б/в	б/в	б/в	б/в	б/в	б/в
SK	б/в	б/в	б/в	б/в	б/в	б/в
UK	так	так	так	так	ні	так
Всього в опитаних державах-членах, %	100	100	100	95	74	74
Всього всіх держав-членів, %	68	68	68	64	50	50

8.8.4 Інформація стосовно РТІ

Таблиця 8-8: Інформація держав-членів про РТІ

Держава – член	РТІ		Наявні дані
	Кількість інспекційних станції	Кількість проінспектованих КТЗ	Сертифікат RW
AT	7.000	5.000.000	так
BE	77	4.667.824	так
BG	б/в	б/в	б/в
CY	б/в	б/в	б/в
CZ	б/в	б/в	б/в
DE	28	27.000.000	так
DK	б/в	б/в	б/в
EE	102	416.000	так
EL	б/в	б/в	б/в
ES	470	16.000.000	так
FI	401	2.667.939	так
FR	6.500	24.000.000	так
HR	160	1.870.301	так
HU	1.300	1.800.000	так
IE	197	1.170.899	так
IT	7.703	16.691.666	так
LT	67	800.000	так
LU	3	380.591	так
LV	33	955.195	так
MT	б/в	б/в	б/в
NL	10.311	6.815.289	так
PL	б/в	б/в	ні
PT	б/в	б/в	б/в
RO	1.623	2.080.249	так
SE	314	5.979.440	так
SI	б/в	б/в	б/в
SK	б/в	б/в	б/в
UK	22.500	27.000.000	так
Всього в опитаних державах-членах	58,789	142.211.454	100 %
Всього для всіх держав-членів	58.789	142.211.454	68 %

8.8.5 Підсумкова інформація стосовно RSI

Таблиця 8-9: Детальна інформація держав-членів щодо дорожньої інспекції

Держава – член	RSI		Наявні дані
	Всього проінспектованих КТЗ	Проінспектовані КТЗ, зареєстровані в ін. державі	Рапорт RSI
AT	32.046	10.291	так
BE	9.499	6.357	так
BG	б/в	б/в	б/в
CY	б/в	б/в	б/в
CZ	б/в	б/в	б/в
DE	1.144.961	604.066	так
DK	б/в	б/в	б/в
EE	850	9	так
EL	б/в	б/в	б/в
ES	б/в	б/в	так
FI	8.204	975	ні
FR	б/в	б/в	б/в
HR	27.159	6.534	так
HU	180.000	60.000-70.000	ні
IE	145.000	б/в	так
IT	б/в	б/в	так
LT	137.128	12.166	так
LU	384	311	так
LV	3.045	862	так
MT	б/в	б/в	б/в
NL	4.655	1.684	так
PL	б/в	б/в	ні
PT	б/в	б/в	б/в
RO	1.895	98	так
SE	20.000	3.500	так
SI	б/в	б/в	б/в
SK	б/в	б/в	б/в
UK	167.339	66.334	так
Всього в опитаних державах-членах	1.782.165	713.187	100 %
Всього у всіх державах-членах	1.782.165	713.187	43 %

8.8.6 Наявність даних про нещасні випадки

У цій таблиці презентовано наявність даних про аварії в централізованій базі даних. У деяких випадках вони планується бути доступним лише в майбутньому, тому рік, до якого це планується, надано в дужках.

Таблиця 8-10: Детальна доступність даних в централізованих системах держав-членів

Держава – член	Наявність даних
	Дані про нещасні випадки
AT	ні
BE	б/в
BG	б/в
CY	б/в
CZ	б/в
DE	так
DK	б/в
EE	так
EL	б/в
ES	б/в
FI	ні
FR	б/в
HR	ні
HU	б/в
IE	197
IT	Так (2016)
LT	Так (частково)
LU	Так
LV	ні
MT	б/в
NL	так
PL	ні
PT	б/в
RO	ні
SE	ні
SI	б/в
SK	б/в
UK	ні
Всього в опитаних державах-членах	37 %
Всього у всіх державах-членах	25 %

8.8.7 Персональні та конфіденційні дані

У таблиці далі наведено оцінку держав-членів щодо наявності конфіденційних та персональних даних у своїх реєстрах. Використовуються такі аббревіатури: S – конфіденційні дані (конф.д), P – персональні дані (перс.д.), пробіли – дані не вважаються конфіденційними або особистими, б/в – відповіді не надано

Таблиця 8-11: Детальні персональні дані держав-членів

Держава – член	Конфіденційні дані ⁷⁸ за даними опитувальних листів держав-членів					Конфіденційність інформації про об'єкти даних пакету RW	
	Номерний знак	VIN	VIN / виробник	VIN / номерний знак / дата першої реєстрації	Покази одометра	Прізвище водія	Посадова особа або інспектор, що здійснив перевірку
AT		конф.д	конф.д			перс.д.	перс.д.
BE	конф.д	конф.д				перс.д.	перс.д.
BG	б/в	б/в	б/в	б/в	б/в	б/в	б/в
CY	б/в	б/в	б/в	б/в	б/в	б/в	б/в
CZ	б/в	б/в	б/в	б/в	б/в	б/в	б/в
DE	конф.д	конф.д				перс.д.	перс.д.
DK	б/в	б/в	б/в	б/в	б/в	б/в	б/в
EE							
EL	б/в	б/в	б/в	б/в	б/в	б/в	б/в
ES						перс.д.	перс.д.
FI	конф.д	конф.д				перс.д.	перс.д.
FR		конф.д				перс.д.	перс.д.

⁷⁸ Конфіденційними та такими, що потребують особливих умов обробки, вважають такі персональні дані:

- персональні дані, що відкривають расове або етнічне походження, політичні погляди, релігійні або філософські переконання;
- членство в профспілках;
- генетичні, біометричні дані, які обробляють винятково для ідентифікування людини;
- дані, пов'язані із здоров'ям;
- дані, що стосуються сексуального життя або сексуальної орієнтації особи.

Посилання: Регламент 2016/679, пункти 13, 14, 15 статті 4, стаття 9 та пункти (51)-(56) Преамбули (GDPR). – прим. перекладача:

Держава – член	Конфіденційні дані ⁷⁸ за даними опитувальних листів держав-членів					Конфіденційність інформації про об'єкти даних пакету RW	
	Номерний знак	VIN	VIN / виробник	VIN / номерний знак / дата першої реєстрації	Покази одометра	Прізвище водія	Посадова особа або інспектор, що здійснив перевірку
HR	конф.д	конф.д				перс.д.	перс.д.
HU	конф.д	конф.д				перс.д.	перс.д.
IE	конф.д				перс.д.	перс.д.	перс.д.
IT						перс.д.	перс.д.
LT						перс.д.	перс.д.
LU		конф.д					
LV	конф.д						
MT	б/в	б/в	б/в	б/в	б/в	б/в	б/в
NL	конф.д	конф.д				перс.д.	перс.д.
PL						перс.д.	перс.д.
PT	б/в	б/в	б/в	б/в	б/в	б/в	б/в
RO	конф.д	конф.д				перс.д.	перс.д.
SE	ні	ні				перс.д.	перс.д.
SI	б/в	б/в	б/в	б/в	б/в	б/в	б/в
SK	б/в	б/в	б/в	б/в	б/в	б/в	б/в
UK	б/в	б/в				перс.д.	перс.д.
конфі- денц.д, %	32	36	4	0	0	0	
перс.д., %	7	0	0	0	4	68	68
б/в, %	46	46	32	32	32	32	32

8.8.8 Основні практичні проблеми, що виникають

Далі в таблиці представлено короткий зміст основних практичних проблем (у стовпцях) для обміну інформацією про транспортні засоби, з якими стикаються країни-члени. Більше значення означає більш високу проблему.

Таблиця 8-12: Детальні основні проблеми, пов'язані з державами-членами

Держава – член	На рівні ЄС не визначена формальна модель обміну інформацією про КТЗ	Немає двосторонніх угод чи урегулювання ЄС не існує	Відсутність даних про КТЗ	Інформація про національний КТЗ не централізована	Технічні питання	Бюджетні питання	Інші	Інші коментарі
AT	2			3			1	Відсутня інформація про реєстрацію та перереєстрацію в інших державах-членах
BE	2	1	1	3	2	1		Відсутній обмін даними СоС
BG	б/в	б/в	б/в	б/в	б/в	б/в	б/в	б/в
CY	б/в	б/в	б/в	б/в	б/в	б/в	б/в	б/в
CZ	б/в	б/в	б/в	б/в	б/в	б/в	б/в	б/в
DE	3							Практичних проблем не виникає. EUCARIS та ETAES забезпечують достатню платформу для обміну даними про транспортні засоби. Тому було б корисно, якби європейське законодавство називало їх системою, що використовується для обміну даними про КТЗ
DK	б/в	б/в	б/в	б/в	б/в	б/в	б/в	б/в
EE	1	1	1	2				
EL	б/в	б/в	б/в	б/в	б/в	б/в	б/в	б/в
ES	1	1	2			2		

Держава – член	На рівні ЄС не визначена формальна модель обміну інформацією про КТЗ	Немає двосторонніх угод чи урегулювання ЄС не існує	Відсутність даних про КТЗ	Інформація про національний КТЗ не централізована	Технічні питання	Бюджетні питання	Інші	Інші коментарі
FI	1				3	2		
FR	1							
HR								
HU	2	1	3		1			
IE								
IT	3	1	3	1	3	3		
LT	1	1	1	3	2	1		
LU	1	2	3		3	3		
LV								
MT	б/в	б/в	б/в	б/в	б/в	б/в	б/в	б/в
NL								Використовуйте існуючу платформу EUCARIS для обміну між реєстраційними органами (NCP) технічною інформацією про КТЗ та результатами перевірок
PL	1				3	1	1	Юридичні питання
PT	б/в	б/в	б/в	б/в	б/в	б/в	б/в	б/в
RO	3	3	2	3	3	1		
SE	3							
SI	б/в	б/в	б/в	б/в	б/в	б/в	б/в	б/в
SK	б/в	б/в	б/в	б/в	б/в	б/в	б/в	б/в
UK								
Відгук, %	50	32	32	21	32	29		
Середнє значення	1,79	1,33	1,89	2,50	2,56	1,75		
Середня оцінка	середня	висока	середня	середня / низька	середня / низька	середня		

8.8.8.1 Підсумки стосовно національних реєстрів

Таблиця в цьому розділі підсумовує потужність існуючих національних систем за кількістю користувачів та кількістю операцій.

Таблиця 8-13: Підсумки стосовно національних реєстрів КТЗ

Держава – член	Ємність				
	Кількість (#) користувачів	Кількість записів про КТЗ	Очікуване щорічне збільшення # документів щодо КТЗ	Щорічна кількість операцій	Кількість CUD
AT	15.000	б/в	б/в	б/в	б/в
BE	б/в	б/в	б/в	б/в	б/в
BG	б/в	б/в	б/в	б/в	б/в
CY	б/в	б/в	б/в	б/в	б/в
CZ	б/в	б/в	б/в	б/в	б/в
DE	50.000	120.000.000	5.000.000	160.000.000	150.000
DK	б/в	б/в	б/в	б/в	б/в
EE	550	800.000	70.000	200.000	б/в
EL	б/в	б/в	б/в	б/в	б/в
ES	500	60.000.000	1-1,2 млн. REG / 18-20 млн. в РТІ	25.000.000	18.000.000
FI	30.000	5.000.000	100.000	б/в	б/в
FR	13 000	300.000.000	20 000	б/в	60 000.000
HR	б/в	б/в	б/в	б/в	б/в
HU	б/в	2.000.000	б/в	б/в	б/в
IE	600	5.000.000	б/в	1.045.8 00	5.213.000
IT	75.000	90.000.000	б/в	300.000/день	40.000.000
LT	600	5.000.000	1.000.000	2.000.000	1.500.000
LU	200	1.677.702	75.000	б/в	1.626.417
LV	17.000	19.946.430	80.000	б/в	1.000.000
MT	б/в	б/в	б/в	б/в	б/в
NL	50.000	10.000.000	800.000	200.000.000	10.000.000
PL	7.000	33.257.693	1.500.000	24.091.842	2.300.000
PT	б/в	б/в	б/в	б/в	б/в
RO	1.800	15.000.000	2.000.000	4.500.000	3.400.000
SE	40.000	10.231.892	200.000	20.000.000	300.000.000
SI	б/в	б/в	б/в	б/в	б/в
SK	б/в	б/в	б/в	б/в	б/в
UK	80.000	11.000.000	б/в	б/в	б/в

8.8.8.2 Наявність національного реєстру

Таблиця 8-14: Наявність національних реєстрів

Держава – член	Доступність
AT	б/в
BE	б/в
BG	б/в
CY	б/в
CZ	б/в
DE	99,99%/рік
DK	б/в
EE	99,9%
EL	б/в
ES	б/в
FI	б/в
FR	100%
HR	б/в
HU	99,8%
IE	99,98%
IT	99%
LT	99-99,7%
LU	98%
LV	99,97%
MT	б/в
NL	99%
PL	98%
PT	б/в
RO	99%
SE	б/в
SI	б/в
SK	б/в
UK	б/в

8.8.8.3 (8.8.8.1 – виправлена помилка оригіналу) Підсумок національного реєстру

Далі в таблиці наведено відповіді щодо заходів стосовно ефективності систем держав-членів.

Таблиця 8-15: Підсумок діяльності національних реєстрів

Держава – член	Продуктивність		Максимальний час реакції
	мінімальна кількість, перев. / с	максимальна кількість, перев. / с	
AT	б/в	б/в	б/в
BE	б/в	б/в	б/в
BG	б/в	б/в	б/в
CY	б/в	б/в	б/в
CZ	б/в	б/в	б/в
DE	10	150	3 с
DK	б/в	б/в	б/в
EE	б/в	б/в	1800 с
EL	б/в	б/в	б/в
ES	б/в	б/в	Reg: 1 000 000/день PTI: 20 000/год
FI	б/в	б/в	б/в
FR	1	600	2 с
HR	б/в	б/в	б/в
HU	б/в	б/в	б/в
IE	б/в	б/в	б/в
IT	б/в	б/в	1 с
LT	б/в	б/в	5 с
LU	б/в	б/в	30 с
LV	б/в	б/в	0,5 с
MT	б/в	б/в	б/в
NL	200	500	5 с
PL	б/обмежень	б/в	б/в
PT	б/в	б/в	б/в
RO	0,8	7,5	8 с
SE	б/в	70	3 с
SI	б/в	б/в	б/в
SK	б/в	б/в	б/в
UK	б/в	б/в	б/в

8.8.8.4 (8.8.8.2 – виправлена помилка оригіналу) Вартість національних реєстрів

Таблиця 8-16: Підсумок витрат на національні реєстри

Держава – член	Продуктивність		
	операції	обслуговування	події та еволюції
AT	б/в	б/в	б/в
BE	б/в	б/в	б/в
BG	б/в	б/в	б/в
CY	б/в	б/в	б/в
CZ	б/в	б/в	б/в
DE		45.000.000	б/в
DK	б/в	б/в	б/в
EE	31.000 EUR	92.000 EUR	700.000 EUR
EL	б/в	б/в	б/в
ES	450.000 EUR	50.000 EUR	б/в
FI	б/в	б/в	б/в
FR			3.000.000 EUR
HR	б/в	б/в	б/в
HU	300.000 EUR	б/в	5.000.000 EUR
IE		5.000.000 EUR	б/в
IT	б/в	20.000.000 EUR	22.000.000 EUR
LT	37.000.000 EUR	2.020.000 EUR	585.000 EUR
LU	250.000 EUR	150.000 EUR	100.000 EUR
LV	б/в	б/в	0,5 с
MT	б/в	б/в	б/в
NL	200	500	5 с
PL		6.200.000 EUR	1.200.000 EUR
PT	б/в	б/в	б/в
RO	б/в	б/в	б/в
SE	28.100.000 EUR	1.100.000 EUR	12.200.000 EUR
SI	б/в	б/в	б/в
SK	б/в	б/в	б/в
UK	б/в	б/в	б/в

8.8.8.5 ~~(8.8.8.3~~ – виправлена помилка оригіналу) Поточне використання мережі в національному реєстрі

Далі наведено переліки мереж, до яких зараз підключені національні реєстри.

Скорочення, використані в цій таблиці, означають: б/в – відповіді не надано; NAN – національна мережа адміністрації, назва цієї мережі надається в дужках.

Таблиця 8-17: Використовувані мережі національних реєстрів

Держава – член	Використання мереж
AT	Internet
BE	б/в
BG	б/в
CY	б/в
CZ	б/в
DE	NAN (DOI) sTesta
DK	б/в
EE	NAN (Xroad) Intranet Internet
EL	б/в
ES	NAN Intranet Internet
FI	Internet sTesta
FR	Internet NAN
HR	б/в
HU	NAN sTesta Intranet
IE	sTesta
IT	Internet sTesta Intranet
LT	NAN

Держава – член	Використання мереж
	Intranet Internet
LU	NAN Intranet Internet sTesta
LV	sTesta
MT	б/в
NL	NAN Intranet Internet sTesta
PL	Internet sTesta NAN (MEWA) NAN (OST112) NAN (GovNet) NAN (WAN CEPiK)
PT	б/в
RO	Intranet Internet
SE	NAN (SGSI) Intranet Internet sTesta
SI	б/в
SK	б/в
UK	NAN (GSI)

8.8.8.6 (8.8.8.4 – виправлена помилка оригіналу) VIP authorization summary (не перекладено)

Таблиця 8-18: VIP authorization summary (не наведено)

8.8.9 Підсумки стосовно кращих каналів зв'язку

Таблиця 8-19: Підсумки стосовно кращих каналів зв'язку

Держава – член	VIP Національне уповноваження
AT	так
BE	так
BG	б/в
CY	б/в
CZ	б/в
DE	так
DK	б/в
EE	так
EL	б/в
ES	так
FI	ні
FR	б/в
HR	так
HU	ні
IE	б/в
IT	б/в
LT	б/в
LU	ні
LV	так
MT	б/в
NL	так
PL	так
PT	б/в
RO	так
SE	так
SI	б/в
SK	б/в
UK	ні

8.8.10 Вимоги та пропозиції держав-членів *(не перекладено)*

Таблиця далі надає огляд пропозицій та вимог держав-членів, що впливають з анкет та інтерв'ю. У цій таблиці кожній пропозиції надано ідентифікатор

Таблиця 8-20: Вимоги та пропозиції держав-членів

Ідентифікатор пропозицій держав-членів	Вимоги та пропозиції	% держав-членів
MS01	Паралельно використовувати EUCARIS	39%
MS02	Встановити загальні структуру та формат обміну даними	32%
MS03	Використовувати відкриті стандарти	14%
MS04	Єдина точка приєднання РТІ	14%
MS05	Встановити чіткі правила використання даних, зокрема захисту даних	11%
MS06	Полегшити обмін даними з VM	11%
MS07	Зберігати технічні дані про РТІ на національному рівні	11%
MS08	Єдина система для всіх баз	7%
MS09	Поступовий розвиток (почати з простої системи і розвиватися)	4%
MS10	Мати централізовану базу даних на рівні ЄС	4%
MS11	Визначити технічні дані РТІ, що зберігаються на національному рівні	4%
MS12	Мати право власності на базу даних на національному рівні	4%
MS13	Встановити відповідальність держав-членів за законність запитів	4%
MS14	Обмежити міжнародний обмін дійсно потрібними та релевантними даними	4%
MS15	Встановити декілька точок приєднання на 1 державу-члена	4%

8.9 Профілі держав-членів *(профілі держав-членів ЄС не перекладено)*

8.10 Деталізовані вимоги

8.10.1 Загальні функційні вимоги *(не перекладено)*

Таблиця 8-21: Функційні вимоги до VIP *(не наведено)*

8.10.2 Суть даних

У таблиці далі наведено огляд усіх описаних об'єктів даних, а також ідентифікатор (ID), можливий діловий ключ, що дозволяє шукати інформацію, що міститься в об'єкті даних.

Таблиця 8-22: Перелік об'єктів даних VIP

ID	Юридичний об'єкт	Опис	Діловий ключ
FD 01.	Сертифікат відповідності (CoC)	CoC дані	VIN
FD 02.	Технічні дані CoC	Сукупність даних CoC, необхідних для виконання РТІ	VIN
FD 03.	Повідомлення про закінчення терміну експлуатації КТЗ	Повідомлення про те, що КТЗ розглядають із закінченим терміном експлуатації	VIN
FD 04.	Технічні дані РТІ	Конкретні технічні дані КТЗ, необхідні для виконання РТІ	VIN, тип-варіант-версія КТЗ (TVV)
FD 05.	Технічні дані обладнання	Всі дані обладнання, необхідні для налаштування та обслуговування засобів тестування	Тип, версія обладнання
FD 06.	RW-сертифікат	Сертифікат RW засвідчує, що КТЗ відповідає вимогам щодо технічної інспекції	VIN, номерний знак / держава-член
FD 07.	Рівень ризику	Розрахунковий рівень ризику для підприємства	Чинний номер ліцензії
FD 08.	RSI-звіт	Забезпечення результату виконання звіту RSI	VIN, номерний знак / держава-член
FD 09.	Повідомлення RSI про необхідність вжиття заходів	Повідомлення з вимогою вжити заходів до правопорушника з негативними результатами RSI (завжди надсилають разом зі звітом RSI)	VIN, номерний знак / держави реєстрації
FD 10.	RSI-огляд національної статистики	Національний звіт RW: єдина підсумкова таблиця. Визначений звіт держав-	Держава-член, що звітує, звітний період,

ID	Юридичний об'єкт	Опис	Діловий ключ
		членів до інституцій ЄС, статистика результатів RSI за категорією КТЗ та за державною реєстрації	визначена державою-членом категорія КТЗ
FD 11.	Детальна національна статистика RSI	Для кожної країни реєстрації проінспектованих КТЗ детальна таблиця, що містить, зокрема, інформацію про перевірені КТЗ та виявлені недоліки для кожного типу КТЗ	Держава-член, що звітує, звітний період, видача державою-членом, дефектів за категорією КТЗ
FD 12.	Історія транспортного засобу	Події історії транспортних засобів	VIN
FD 13.	Дані про нещасні випадки	Інформація про основні компоненти безпеки КТЗ, що були задіяні у серйозних аваріях (ДТП)	Визначення
FD 14.	Статистика використання VIP	Дані про ефективність використання VIP	Визначення

8.10.2.1 Сертифікат відповідності

Тематична група асоціації EReg зараз працює над обміном даними CoS між виробниками транспортних засобів та державою-членом. Частина їх роботи стосується визначення формату даних та структури даних сертифіката відповідності. Пропонується звернутися до цієї роботи для визначення цього об'єкта даних.

8.10.2.2 Відповідність технічних даних сертифікату

Дивись вище.

8.10.2.3 Повідомлення про закінчення терміну експлуатації транспортного засобу

ID (ідентифікатор)	Назва даних
1	Номер VIN
2	Номерний знак
3	Реєстрація держави-члена
4	Дата закінчення терміну експлуатації КТЗ
5	Держави-члени, що видають Повідомлення

8.10.2.4 Технічні дані періодичної технічної інспекції

Технічні дані стосовно періодичної технічної інспекції КТЗ (РТІ), що надаються виробниками транспортних засобів – це сукупність технічної інформації щодо гальмового обладнання, системи керування, оглядовості, зовнішніх світлових приладів, відбивачів, електрообладнання, осей, коліс, пневматичних шин, підвіски, шасі, закріплення шасі, іншого обладнання та неприємності, необхідні для виконання ПТІ.

Вони також охоплюють всю інформацію, необхідну центрам РТІ для перевірки функційності електронно керованих систем (ECU).

На момент написання ідентифіковано такі ECU:

- електронний контроль стійкості (ESC);
- антиблокувальна гальмова система (ABS);
- електронна гальмова система (EBS);
- електронний силовий механізм керма (EPS);
- допомога в екстреному гальмуванні (ЕБА);
- додаткові обмежувальні системи (SRS);
- обмежувач навантаги ременя безпеки;
- затягувач ременів безпеки;
- подушка безпеки.

Інформацію, необхідну центрам РТІ для перевірки функційності ECU, можна розділити на 2 частини:

1) Загальна інформація про систему:

- a) Опис системи;
- b) Система проєктування / функційності / експлуатації / методу тестування;
- c) вимоги до стану транспортного засобу, що дозволяють проводити випробування РТІ;
- d) пов'язані з ECSS⁷⁹ датчики, компоненти або функції.

2) Конкретна технічна інформація, необхідна для всіх електронних компонентів безпеки:

- a) ідентифікаційний код ECSS, встановлений за VIN;
- b) версія ECSS;
- c) версія програмного забезпечення ECSS;
- d) використовуваний протокол зв'язку;
- e) реквізити комунікацій (16-контактна конфігурація / використані штифти, використовуваний протокол зв'язку, вимоги до часу, вимоги щодо ручного стискання, формат даних тощо);
- f) ідентифікатор ECU;
- g) ідентифікатор діагностичних кодів проблем (DTC);
- h) формат даних ECSS;
- i) ідентифікатор датчика;
- j) покази датчиків;
- k) дані активації компонента / пускача;
- l) послідовність активації;
- m) пороги діагностичних кодів проблем (DTC);

⁷⁹ ECSS – Система інтегрованого контролю і безпеки – прим. перекладача

n) Тестова послідовність ECSS, коли пов'язані ECSS автоматично тестуються.

Оскільки технічні дані РТІ постійно розвиваються, ця інформація повинна залишатися власністю виробника транспортного засобу.

Перелік даних, формат даних та структура даних покищо не визначені жодним регулюванням.

На момент написання документа паралельно з цим дослідженням проводиться техніко-економічне обґрунтування з метою виявлення процедур випробувань та налаштування інструментів тестування з метою перевірки функційності ECU.

- 8.10.2.5 Технічні дані обладнання *(не перекладено)*
 - 8.10.2.6 Сертифікат придатності до експлуатації *(не перекладено)*
 - 8.10.2.7 Рівень ризику *(не перекладено)*
 - 8.10.2.8 Звіт RSI *(не перекладено)*
 - 8.10.2.9 Повідомлення RSI *(не перекладено)*
 - 8.10.2.10 Огляд національної статистики RSI (RSI) *(не перекладено)*
 - 8.10.2.11 Інформація про національну статистику RSI *(не перекладено)*
 - 8.10.2.12 Історія транспортних засобів (архівна) *(не перекладено)*
 - 8.10.2.13 Дані про нещасні випадки *(не перекладено)*
 - 8.10.2.14 Статистика використання VIP *(не перекладено)*
- 8.10.3** Опис зацікавлених сторін *(не перекладено)*

8.10.3.1 Реєстраційний орган

1. Опис

Реєстраційний орган – це державна служба, яка діє на національному рівні.

Національний орган реєстрації несе відповідальність за видачу власникам реєстрації посвідок про реєстрацію транспортних засобів. Видача посвідок про реєстрацію транспортного засобу вимагає отримання СоС від виробників транспортних засобів.

Враховуючи нову виявлену потребу в зборі та передачі історичних даних транспортних засобів, органи реєстрації мають відповідати за міжнародний обмін даними.

Реєстраційні органи відіграють провідну роль у процесі життєвого циклу транспортного засобу, оскільки вони надають допуск транспортного засобу до дорожнього руху. Коли закінчено термін експлуатації, орган реєстрації транспортного засобу повідомляє про це та робить запис про таку інформацію.

2. Ролі та обов'язки

- Відповідає за видачу реєстраційної посвідки будь-якого транспортного засобу після затверджень та проведення необхідних перевірок.
- Обробляє дані про реєстрацію транспортних засобів протягом життєвого циклу транспортного засобу (зміна форми власності, термін експлуатації транспортного засобу...).
- Надає власнику реєстрації доступ до збереженої інформації.
- Володіє всіма даними щодо реєстрації транспортних засобів.
- Зберігає усі / частину даних СоС як частину процесу реєстрації.
- Надає органам РТІ та випробувальним центрам технічні дані СоС.
- Зберігає історію транспортних засобів як частину процесу перереєстрації.

- Надає іншим органам реєстрації держав-членів релевантну інформацію в межах перереєстрації.
- Записує інформацію про закінчення терміну експлуатації транспортного засобу.
- Національний контактний пункт для обміну даними про реєстрацію.

3. Спілкування

Далі таблиця визначає, з ким із зацікавлених сторін спілкується орган реєстрації, мету та тип обміну даними.

Таблиця 8-23: Канали зв'язку органів реєстрації

З ким	Мета	Про що	Коментар
Інші органи реєстрації держав-членів	Перереєстрація КТЗ в іншій державі-члені. Забезпечення дії результату РТІ (тимчасове припинення реєстрації / скасування тимчасового припинення реєстрації)	Сертифікат RW, CoC, історія транспортного засобу, термін експлуатації транспортного засобу	Міжнародне
Органи РТІ	Надання технічних даних CoC Контроль, перевірка сертифіката RW	Технічні дані CoC RW сертифікат	Національне / міжнародне
Центри РТІ	Виконання рішення РТІ	Технічні дані CoC	Національне / міжнародне

8.10.3.2 Повноваження РТІ

1. Опис

Орган РТІ – це державна служба, яка діє на національному рівні. Цей орган несе відповідальність за виконання норм ЄС та національних норм, що стосуються РТІ для всіх відповідних транспортних засобів. Він здійснює нагляд за центрами РТІ та інспекторами РТІ, надаючи законний дозвіл центрам тестування РТІ та інспекторам на виконання РТІ.

Він діє як національний контактний пункт для всіх міжнародних обмінів даними стосовно РТІ, охоплюючи контакти з виробниками транспортних засобів. Він також має можливість контролювати доступ РТІ-центрів до виробників КТЗ для того, щоб контролюючі інспектори могли отримувати технічні дані для проведення РТІ.

2. Ролі та обов'язки

- Забезпечення дотримання норм ЄС та національних норм РТІ для всіх типів транспортних засобів.
- Уповноважування центрів тестування та інспекторів РТІ для проведення РТІ. У такому обов'язі тестування центрів РТІ стосовно доступу їх до сайтів виробників КТЗ може бути під їх контролем.
- Збирання та зберігання сертифікатів RW в централізованій базі даних.
- Забезпечення правильної передачі інформації та надання її відповідним зацікавленим сторонам.
- Виконання обов'язків національного контактної пункту для обміну даними РТІ.
- Володіння національною централізованою базою даних РТІ.

3. Спілкування

Таблиця далі визначає, з якими зацікавленими сторонами орган РТІ спілкується, мету та тип обміну даними.

Таблиця 8-24: Канали зв'язку влади РТІ

З ким	Мета	Про що	Коментар
Реєстраційний орган	Реєстрація КТЗ. Забезпечення дії результату РТІ (тимчасове припинення реєстрації / скасування тимчасового припинення)	RW-сертифікат	Національне / інтернаціональне

З ким	Мета	Про що	Коментар
	реєстрації)		
РТІ-центр	Збирання RW-сертифікатів. Забезпечення доступу до технічних даних РТІ виробників КТЗ	RW-сертифікат. Права доступу та комісії	Національне / інтернаціональне Інтернаціональне
Виробник КТЗ	Виконання РТІ. Забезпечення доступу до технічних даних РТІ виробників КТЗ	Технічна інформація про РТІ Права доступу	Інтернаціональне

8.10.3.3 РТІ-центри

1. Опис

Центри РТІ проводять перевірку придатності всіх причетних КТЗ. Ці послуги можуть надаватися приватними або державними компаніями, які мають повноваження компетентного органу держави-члена (пакет RW, РТІ, ст. 12) [D1]. Ці послуги можуть надаватися в конкретних інспекційних центрах або в майстернях (гаражах).

В даний час центри РТІ діють на національному рівні. Зважаючи на можливе повне взаємне визнання РТІ в усьому ЄС, центри РТІ повинні мати можливість виконувати РТІ будь-якого транспортного засобу, зареєстрованого в ЄС. У зв'язку з цим центрам РТІ необхідно буде обмінюватися даними з компетентними органами інших держав-членів.

2. Ролі та обов'язки

- Проведення тестів РТІ на основі процесів, визначених національним законодавством та законодавством ЄС.
- Надання власнику реєстрації сертифіката RW.

- Передання сертифікатів RW національному органу РТІ відповідно до законодавчої бази.

3. Спілкування

У таблиці далі визначено, з якими зацікавленими сторонами спілкуються центри РТІ, мета та обмін даними.

Таблиця 8-25: Канали зв'язку центрів РТІ

З ким	Мета	Про що	Коментар
Уповноважений орган РТІ	Звітність про сертифікати RW.	Сертифікати RW.	Національне.
	Виконання РТІ	Права доступу до технічної інформації РТІ від виробника КТЗ	Інтернаціональне
Центр реєстрації	Виконання РТІ	Технічні дані СоС	Національне
Виробник КТЗ	Виконання РТІ	Право доступу, технічні дані РТІ	Інтернаціональне

8.10.3.4 Органи влади RSI (не перекладено)

Таблиця 8-26: Канали зв'язку органів влади RSI (не наведено)

8.10.3.5 Інспектор RSI

1. Опис

Національний орган RSI – це державна служба, яка діє на національному рівні. Цей орган несе відповідальність за виконання норм ЄС та національних норм, що стосуються RSI, для всіх відповідних транспортних засобів. Він контролює інспекторів RSI. Він також несе відповідальність за збір усіх даних, пов'язаних з RSI (повідомлення та звіти RSI про проведення додаткових технічних оглядів).

2. Ролі та обов'язки

- Провести придорожню інспекцію транспортного засобу.
- Перевірити попередній сертифікат RW.

- Оформити та надіслати звіт RSI до національного органу RSI
- Запит про вжиття заходів у разі потреби.

3. Спілкування

Далі таблиця визначає, з якими зацікавленими сторонами влади контактує RSI, мету та тип обміну даними.

Таблиця 8-27: Канали зв'язку інспекторів RSI

З ким	Мета	Про що	Коментар
Інспектор RSI	Вибір КТЗ для інспекції Централізація звітів RSI Запит про вжиття заходів	Рівень ризику Звіт RSI Запит про вжиття заходів	Національне / інтернаціональне
Уповноважений РТІ	Перевірити попередній сертифікат RW	RW сертифікат.	Національне / інтернаціональне

8.10.3.6 Постачальник інформації про нещасні випадки

1. Опис

Постачальник інформації про нещасні випадки діє на національному рівні.

Для надання анонімізованої інформації про нещасні випадки в рамках VIP повинні бути зафіксовані відповідні технічні дані щодо показів одометра та основного обладнання, пов'язаного з безпечністю, що застосовується в транспортних засобах, які попали у серйозні аварії.

Для надання інформації про історію транспортного засобу органу з реєстрації необхідно надавати історію про ДТП.

Якщо на момент написання цього запису, власник не існує як такий, і його слід призначити.

Оскільки ця інформація не стосується суто РТІ та RSI, враховують лише міжнародні обміни даними, як визначено у новому пакеті RW.

2. Ролі та обов'язки

- Надавати анонімізовані дані про аварію власнику реєстрації, дослідникам аварій та інспекторам РТІ.
- Надавати історію ДТП органу реєстрації.

3. Спілкування

Таблиця далі визначає, з якими зацікавленими сторонами постачальники інформації про нещасні випадки спілкуються, мету та тип обміну даними.

Таблиця 8-28: Канали зв'язку провайдерів інформації про нещасні випадки

З ким	Мета	Про що	Коментар
Власник реєстрації, дослідники аварій	Дослідження аварій	Анонімізовані дані про аварії	Національне / інтернаціональне
Реєстраційний орган	Захист прав споживачів	Анонімізовані повідомлення про аварії	Національне / інтернаціональне
РТІ-центри	Тестування КТЗ, які беруть участь у серйозних аваріях	Анонімізовані дані про аварії	Національне / інтернаціональне

8.10.3.7 Виробник транспортного засобу

1. Опис

Виробники транспортних засобів – це приватні компанії, що діють на міжнародному рівні.

Виробники транспортних засобів володіють усіма технічними даними щодо виробленого ними транспортного засобу. Вони забезпечують CoC кожен транспортний засіб, який продають в ЄС в рамках процедури реєстрації.

Компанії виробників КТЗ вже надають технічну інформацію через веб-сайт з метою ремонту та обслуговування (RMI) на комерційних засадах.

Виробники транспортних засобів є лише постачальниками інформації.

2. Ролі та обов'язки

- Надання сертифіката відповідності на кожен транспортний засіб, що продається в ЄС.
- Забезпечення повного набору даних, передбачених для CoC.
- Надавати дані, необхідні для перевірки функційності електронних компонентів безпечності та навколишнього середовища.
- Володіння всіма технічними даними транспортного засобу, зокрема даними CoC.

3. Спілкування

Таблиця далі визначає, з якими зацікавленими сторонами виробники транспортних засобів спілкуються, мету та тип обміну даними.

Таблиця 8-29: Канали зв'язку виробників транспортних засобів

З ким	Мета	Про що	Коментар
Уповноважений з реєстрації	Видача реєстраційних документів, що вміщують технічні дані. Доступні технічні дані CoC для центрів РТІ	CoC	Інтернаціональне
Органи РТІ	Зробити технічні дані РТІ доступними для центрів РТІ Контроль доступу до інформації VM РТІ	Технічні дані для РТІ КТЗ. Управління доступом	Інтернаціональне
РТІ центри	Зробити технічні дані РТІ доступними для центрів РТІ. Контроль доступу до інформації РТІ виробником КТЗ	Технічні дані щодо КТЗ. Управління доступом	Інтернаціональне

З ким	Мета	Про що	Коментар
Постачальники тестового устаткування	Налаштування та обслуговування устаткування для тестування РТІ стосовно ECU	Технічні дані ECU для РТІ	Інтернаціональне

8.10.3.8 Постачальник устаткування для перевірки транспортних засобів

1. Опис

Виробники устаткування для випробувань – це приватні компанії, що діють на міжнародному рівні.

Виробники устаткування для тестування транспортних засобів забезпечують випробувальні центри та гаражі обладнанням для перевірки транспортних засобів. Їм потрібні технічні дані транспортних засобів, щоб встановити, протестувати та обслуговувати своє устаткування для тестування транспортних засобів.

Вони зобов'язані обслуговувати випробувальні споруди та обладнання відповідно до технічних характеристик, передбачених виробником^{3,4,5}.

2. Ролі та обов'язки

- Забезпечення центрів тестування та гаражів устаткуванням для тестування КТЗ, зокрема устаткуванням для тестування функцій електронного обладнання.
- Налаштування устаткування, підтвердження, що воно вимірює правильні значення та надає правильні результати випробувань.
- Підтримування обладнання та устаткування для випробувань відповідно до технічних характеристик, наданих виробником транспортного засобу.

3. Спілкування

Таблиця далі визначає, з якими зацікавленими сторонами спілкується постачальник устаткування, мета та обмін даними.

Таблиця 8-30: Канали зв'язку постачальників устаткування для тестування транспортних засобів

З ким	Мета	Про що	Коментар
Виробник КТЗ	Налаштування та обслуговування устаткування для тестування КТЗ під час РТІ	Технічні дані устаткування, технічні дані РТІ	Інтернаціональне

8.10.3.9 Європейські установи

1. Опис

Інституції ЄС – це державні служби, що діють на міжнародному рівні.

Статистичні дані є частиною джерел, які використовують європейські установи для прийняття законодавства. Законодавчі акти часто охоплюють вимоги держав-членів щодо звітування та статистичних досліджень стосовно установ ЄС.

2. Ролі та обов'язки

- Створення законодавства на рівні ЄС.
- Аналізують дані звітів та статистику держав-членів для розробки подальшої політики.
- Спостереження за VIP-роботою та використанням звітів, наданих VIP-оператором.

3. Спілкування

Таблиця далі визначає, з якими зацікавленими сторонами спілкуються установи, мета та обмін даними.

Таблиця 8-31: Канали зв'язку європейських установ

З ким	Мета	Про що	Коментар
Уповноважений RSI	Статистика та звіти, розробка політики	Статистика та звіти про RSI	Інтернаціональне
Постачальник інформації про нещасні випадки	Статистика та звіти, заходи щодо безпеки, дослідження аварій	Анонімізовані дані про аварії	Інтернаціональне
Оператор VIP	Спостереження щодо	Статистика	Інтернаціональне

З ким	Мета	Про що	Коментар
	використання та продуктивності VIP	використання VIP	

8.10.3.10 VIP-оператор

1. Опис

VIP-оператор несе відповідальність за експлуатацію та обслуговування інформаційної платформи про транспортні засоби. Сюди входить он-лайн моніторинг, резервне копіювання, відновлення після аварій, надання статистики використання власнику системи. Передбачаємо, що ці заходи є частиною спільної реалізації та функціонування будь-якої ІТ-системи.

2. Ролі та обов'язки

- Керування VIP щодня, зокрема он-лайн моніторинг.
- Відповідальність за обслуговування системи, зокрема операції з резервного копіювання та відновлення.
- Відповідальність за підтримку користувачів та подальші спостереження за інцидентами.
- Надання звітів про використання VIP та статистики установами ЄС.

Повсякденні операції, моніторинг, обслуговування системи та підтримка користувачів є частиною глобальних операцій будь-якої ІТ-системи, тому далі не розглядаються в цьому звіті. Їх вважають реалізованими.

Надання статистичних звітів про використання VIP європейськими установами опосередковано згадується в директиві. Ось чому ця одна відповідальність враховується в цьому дослідженні.

3. Спілкування

Таблиця далі визначає, з якими зацікавленими сторонами спілкується оператор, мета та обмін даними.

Таблиця 8-32: Канали зв'язку VIP-оператора

З ким	Мета	Про що	Коментар
ЄС інституції	Подальші дії щодо продуктивності та використання системи	Статистика використання системи та звіти	Інтернаціональне
Користувачі	Підтримка користувачів	Інциденти	Інтернаціональне

Підтримка користувачів вважається частиною загальної операції для будь-якої ІТ-системи і далі не розглядається в цьому дослідженні.

Таблиця далі підсумовує виявлені зацікавлені сторони, а також тип послуг, які вони надають, та рівень їх діяльності чи повноважень.

Таблиця 8-33: Зацікавлені сторони у VIP

Ідентифікатор	Найменування	Тип послуг (державно-громадський / приватний)	Рівень повноважень або діяльності (національний, міжнародний, ЄС)
ST 01.	Орган реєстрації	Громадські	Національне
ST 02.	Уповноважений РТІ	Громадські	Національне
ST 03.	РТІ центр	Приватні / громадські	Національне
ST 04.	Уповноважений RSI	Громадські	Національне
ST 05.	Придорожній інспектор	Приватні / громадські	Національне
ST 06.	Постачальник інформації про нещасні випадки	N/A	Національне
ST 07.	Виробник КТЗ	Приватні	Національне
ST 08.	Постачальник устаткування для перевірки КТЗ	Приватні	Національне
ST 09.	Інституції ЄС	Громадські	ЄС
ST 10.	VIP оператор	Громадські	ЄС

8.10.4 Функційні можливості

У цьому розділі описані функціональні можливості, визначені в обсягах реєстрації, процесів РТІ та RSI стосовно нового пакету RW. Залежно від потреб міжнародного обміну даними, кожен діяльність оцінено як частину діяльності VIP чи ні.

8.10.4.1 Функційні можливості в рамках реєстрації

Діяльність, пов'язана з реєстрацією, стосується всіх виявлених заходів, пов'язаних з першою реєстрацією, перереєстрацією, модифікацією транспортних засобів та записом про закінчення терміну експлуатації транспортних засобів. Усі ці заходи виконуються організацією реєстрації кожної держави-члена.

Таблиця 8-34: Перелік заходів, які слід виконувати в рамках реєстрації

Діяльність, яку слід виконати		VIP-випадок використання
1	Зберігати дані про реєстрацію в національному реєстрі	Не охоплено VIP (національний рівень)
2	Отримати СоС від виробника КТЗ та зберігати його в національному реєстрі	Не охоплюється VIP (див. 4.6)
3	Перевірка попередньої посвідки про реєстрацію	Не охоплено VIP (поза сферою VIP, вже охоплено EUCARIS)
4	Проведення правоохоронних перевірок	Не охоплено VIP (поза сферою)
5	Отримання та зберігання СоС з попередньої реєстрації	UC01: Отримання / передавання даних СоС
6	Отримання та зберігання історичних даних КТЗ попередньої реєстрації	Отримання та зберігання історичних даних про КТЗ попередньої реєстрації
7	Перевірка останнього сертифіката RW	UC07: Отримання / передавання сертифіката RW від / до інших компетентних органів держав-членів
8	Зберігання сертифіката RW у відповідному національному реєстрі та застосування результатів РТІ (тимчасове припинення реєстрації / скасування тимчасового припинення)	Не охоплено VIP (національний рівень)
9	Запис транспортного засобу змінено	Не охоплено VIP (національний рівень)
10	Відправлення / отримання історії КТЗ	UC11: Отримання / передавання історичних даних про КТЗ
11	Запис КТЗ трактується як початок строку експлуатації	Не охоплено VIP (національний рівень)
12	Тимчасово зупинити / скасувати реєстрацію КТЗ	Не охоплено VIP (національний рівень).

Діяльність, яку слід виконати		VIP-випадок використання
13	Повідомлення органу реєстрації про закінчення строку експлуатації КТЗ	UC02: Повідомлення про закінчення строку експлуатації КТЗ

8.10.4.2 Функційні можливості в межах періодичної технічної інспекції

В рамках процесу РТІ було визначено 2 основних види діяльності:

- Налаштування та обслуговування засобів тестування.
- Проведення періодичної технічної інспекції.

8.10.4.2.1 Налаштування та обслуговування інструментів тестування

Ці дії проводять постачальники тестового устаткування з метою налаштування та обслуговування своїх інструментів для тестування.

Таблиця 8-35: Перелік заходів, які слід виконати в рамках РТІ – налаштування та обслуговування інструментів для тестування

Діяльність, яку слід виконати		VIP-випадок використання
1	Отримання технічних даних устаткування для РТІ від виробника	UC04: Отримання технічних даних щодо обладнання
2	Отримання технічних даних щодо РТІ від виробника КТЗ	UC05: Отримання технічних даних РТІ щодо КТЗ

8.10.4.2.2 Проведення періодичної технічної інспекції

Для того, щоб центри РТІ проводили технічні інспекції відповідно до нового пакету RW, визначені такі заходи:

Таблиця 8-36: Перелік заходів, які слід виконати в рамках виконання РТІ

Діяльність, яку слід виконати		VIP-випадок використання
1	Перевірка даних реєстрації	Не охоплюється VIP (поза сферою VIP).
2	Перевірка останнього сертифіката RW	UC07: Отримання / передавання сертифіката RW до / від інших

Діяльність, яку слід виконати		VIP-випадок використання
		компетентних органів
3	Отримання технічних даних CoC для виконання РТІ	UC06: Отримання технічних даних CoC
4	Отримання спеціальних технічних даних для виконання РТІ від виробників КТЗ	UC05: Отримувати технічні дані РТІ щодо КТЗ
5	Зберігання сертифіката RW в національному реєстрі	Не охоплюється VIP (національний рівень)

8.10.4.3 Функційні можливості в рамках придорожньої інспекції

Для того, щоб придорожні інспектори та органи RSI здійснювали технічну інспекцію відповідно до нового пакету RW, визначені такі заходи:

Таблиця 8-37: Перелік дій, які слід виконати в межах RSI

Діяльність, яку слід виконати		VIP-випадок використання
1	Перевірка рівня ризику підприємства	UC14: Отримання / повідомлення про рівень ризику підприємства від / до органів інших держав-членів
2	Перевірка даних реєстрації	Не охоплено VIP (поза сферою VIP)
3	Перевірка останнього сертифіката RW	UC07: Отримання / передавання сертифіката RW до / від інших компетентних органів держав-членів
4	Перевірка попереднього звіту RSI	UC08: Отримання / повідомлення (попереднього) звіту RSI від / до компетентного органу держави-члена
5	Зберігання сертифіката RW в національному реєстрі	Не охоплюється VIP (національний рівень)
6	Запис звіту RSI	Не охоплено VIP
7	Надсилання «негативного» звіту RSI компетентним органам	Надсилання «негативного» звіту RSI компетентним органам
8	Повідомлення іншого компетентного органу держави-члена про заходи, які слід вжити	UC09: Повідомлення компетентного органу держави-члена про заходи, які слід вжити

8.10.4.4 Функційні можливості в обсязі інформації про аварії (ДТП)

Новий пакет RW вимагає передачі даних про аварії для проведення статистики щодо безпечності обладнання транспортних засобів, які беруть участь у серйозних аваріях. Визначено такі дії, які стосуються VIP:

Таблиця 8-38: Перелік заходів, які слід виконати у рамках даних про аварії (ДТП)

Діяльність, яку слід виконати		VIP-випадок використання
1	Запис даних ДТП	Не охоплено VIP (національний рівень)
2	Надання переліку нещасних випадків за VIN	Не охоплено VIP (національний рівень)

8.10.4.5 Адміністративні функції та звітність

Нижче наведено види діяльності не пов'язані одна з одною, але за своєю природою зведені у загальний список.

Таблиця 8-39: Перелік заходів, які слід виконувати в межах функцій адміністративної та звітної діяльності

Діяльність, яку слід виконати		VIP-випадок використання
1	Отримання прав доступу для центрів РТІ до технічної інформації виробників (залежно від національних особливостей)	UC03: Отримання доступу до технічної інформації виробника КТЗ
2	Експлуатування та контроль VIP	Дослідження не детальні, оскільки їх вважають частиною щоденної діяльності оператора
3	Створення та надання доступних статистичних даних щодо використання VIP	UC13: Надання звітів про використання VIP та статистики

Експлуатація та моніторинг VIP є частиною стандартного впровадження будь-якої ІТ-системи, що необхідна для надання звітів про використання та статистику. Зазначимо, що ця діяльність не охоплена дослідженнями у розумінні

міжнародного обміну даними. Натомість генерацію статистики охоплює VIP, оскільки це стосується міжнародного обміну даними з установами ЄС.

8.10.5 Випадки використання операцій

У таблиці далі наведено огляд випадків використання операцій. У стовпцях «PTI, RSI, REG, Аварії та ЄС» вказано, чи операція використання стосується бізнес-процесу.

Таблиця 8-40: Перелік випадків використання операцій VIP

Іденти-фікатор	Використовувана назва реєстру	PTI	RSI	REG	Аварії	ЄС
UC01	Отримання / передавання даних СоС КТЗ			так		
UC02	Повідомлення про припинення строку експлуатації КТЗ			так		
UC03	Отримання доступу до технічних даних виробника КТЗ	так				
UC04	Отримання технічних даних обладнання	так				
UC05	Отримання специфічних технічних даних для PTI	так				
UC06	Отримання технічних даних СоС	так				
UC07	Отримання / повідомлення стосовно сертифіката RW від/до ін. компетентних органів держ.-члена	так		так		
UC08	Отримання / повідомлення (попереднє) про звіт RSI від/до компетентного органу держави-члена		так	так		
UC09	Повідомлення компетентного органу держави-члена про заходи, які слід вжити		так	так		
UC10	Надіслання національних статистичних даних щодо RSI до установ ЄС		так			так
UC11	Отримання / передання історичних даних про КТЗ	так	так	так	так	
UC12	Надання анонімізованих даних про аварії та покази одометра				так	так
UC13	Надання звіту про використання VIP та статистику					так
UC14	Отримання / повідомлення про рівень ризику підприємства від / до органів RSI інших держав-членів		так			

Далі наведено опис виявлених на високому рівні випадків використання. Оскільки кожна держава-член має свою організацію, опис враховує інтереси зацікавлених сторін, визначених та описаних у 4.2.2 та 8.10.3. Більш детальну інформацію про об'єкти даних можна знайти в 4.2.1.

Технологічний опис операцій в 8.10.5.1 – 8.10.5.13 не перекладено

- 8.10.5.1 UC01: Отримання / передання даних СоС
- 8.10.5.2 UC02: Повідомлення про закінчення терміну експлуатації транспортного засобу
- 8.10.5.3 UC03: Отримання доступу до технічної інформації виробника КТЗ
- 8.10.5.4 UC04: Отримання технічних даних устаткування
- 8.10.5.5 UC05: Отримання специфічних технічних даних для РТІ транспортного засобу
- 8.10.5.6 UC06: Отримання технічних даних СоС
- 8.10.5.7 UC07: Отримання / надіслання сертифіката RW до / від інших компетентних органів держав-членів
- 8.10.5.8 UC08: Отримання / передання звіту RSI від / до компетентного органу держави-члена
- 8.10.5.9 UC09: Повідомлення компетентного органу держави-члена про заходи, які слід вжити
- 8.10.5.10 UC10: Надіслання національної статистики RSI установам ЄС
- 8.10.5.11 UC11: Отримання / передання історичних даних транспортного засобу
- 8.10.5.12 UC13: Надавання звітів та статистичних даних про використання VIP
- 8.10.5.13 UC14: Отримання / повідомлення про рівень ризику підприємств від / до органів RSI інших держав-членів

8.10.6 Нефункційні вимоги

Нефункційні вимоги визначають критерії, пов'язані із впровадженням та розвитком системи, продуктивністю, обслуговуванням та експлуатацією. З нового пакету RW важливою вимогою є повторне використання існуючих IT-рішень щодо міжнародного обміну даними. У рамках RSI конкретно згадується про повторне використання системи ERRU. Що стосується спілкування з виробниками транспортних засобів, VIP повинен застосовувати ті самі принципи, які діють зараз для систем RMI, встановлених виробниками транспортних засобів, а також єдиного пункту доступу держав-членів до цих систем.

Більш детальну інформацію про ці вимоги можна знайти в додатку 8.10.6 «Нефункційні вимоги». Далі виведено з нового пакету RW. Для кожної нефункціональної вимоги наступна таблиця містить ідентифікатор вимоги, короткий та повний опис та джерело вимоги;

Таблиця 8-41: Нефункційні вимоги VIP

Ідентифікатор	Короткий опис	Опис	Джерело
NF01	Паралельне використання існуючих IT-рішень щодо міжнародного обміну даними	<i>«Комісія вивчає доцільність, витрат та вигод від створення електронної інформаційної платформи транспортних засобів, використовуючи існуючі та вже впроваджені IT-рішення щодо міжнародного обміну даними, щоб мінімізувати витрати та уникнути дублювання. Експертиза розглядає найбільш підходящий спосіб зв'язку існуючих національних систем з метою обміну інформацією про дані, що стосуються перевірки технічної експлуатації та показів одометра між компетентними органами держав-членів, відповідальних за випробування, реєстрацію та затвердження транспортних засобів, центрами тестування, випробуванням виробника обладнання та виробника транспортних засобів.»</i>	Пакет RW, РТІ, ст. 16 ³
NF02	Обробка персональних	<i>«Обробка персональних даних у контексті цієї Директиви проводиться відповідно до</i>	Пакет RW, реєстраційний

Ідентифікатор	Короткий опис	Опис	Джерело
	даних	<i>Директив 95/46/ЄС та 2002/58/ЄС Європейського Парламенту та Ради.»</i>	документ на транспортні засоби ⁵ , ст. 1 (3)
NF03	Паралельне використання ERRU для повідомлень RSI та звітів RSI.	<p><i>«Регламент (ЄС) № 1071/2009 Європейського Парламенту та Ради створив Європейський реєстр підприємств автомобільного транспорту (ERRU). ERRU дозволяє мати національні електронні реєстри транспортних підприємств взаємопов'язані по всьому Союзу відповідно до правил Союзу щодо захисту персональних даних. Використання цієї системи, що функціонує як компетентний орган кожної держави-члена, сприяє співпраці між державами-членами. (...)</i></p> <p><i>У випадках, коли основні або небезпечні недоліки або недоліки, що спричиняють обмеження або заборону на використання транспортного засобу, виявлені інспекцією в транспортному засобі, який не зареєстрований у державі-члені, контактний пункт повідомляє про результати перевірки в контактний пункт держави-члена реєстрації транспортного засобу. Це повідомлення повинно містити елементи звіту про придорожню інспекцію, встановлені у Додатку IV, та бажано повідомлятися через національний електронний реєстр, зазначений у статті 16 Регламенту (ЄС) 1071/2009. Комісія приймає детальні правила щодо процедур оповіщення про транспортні засоби, що мають істотні або небезпечні недоліки, в контактний пункт держави-члена реєстрації відповідно до процедури експертизи, зазначеної у статті 23 (2).»</i></p>	<p>Пакет RW, RSI⁴, пункт 6, (преамбула)</p> <p>Пакет RW, RSI⁴, ст. 18</p>
NF04	Паралельне використання ERRU для обміну даними щодо ризику	<p><i>«Для транспортних засобів, зазначених у пунктах (a), (b) та (c) статті 2 (1), держави-члени забезпечують інформацію про кількість та серйозність недоліків, викладених в Додатку II та, якщо це застосовно, в Додатку III, встановлених в КТЗ, якими керуються окремі підприємства, вводять до системи оцінювання ризику, встановленої відповідно до статті 9 Директиви 2006/22/ЄС. Для віднесення профілю ризику до держав-</i></p>	Пакет RW, RSI ⁴ , ст. 6

Ідентифікатор	Короткий опис	Опис	Джерело
		<p>членів держави-члени можуть використовувати критерії, викладені в Додатку I. Цю інформацію використовують для більш детальної та частішої перевірки підприємств з високим рівнем ризику. Системою оцінювання ризику керуються компетентні органи держав-членів. Для здійснення норм першого підпункту держава-член реєстрації використовує інформацію, отриману від інших держав-членів відповідно до статті 18 (1).»</p>	
NF05	Застосувати принципи РМІ для технічного обміну даними РТІ	<p>«3. Відповідно до принципів, встановлених Регламентом (ЄС) № 715/2007 Європейського Парламенту та Ради та Регламентом (ЄС) № 595/2009 Європейського Парламенту та Ради², Комісія здійснює: акти виконання та до 20 травня 2018 року приймає:</p> <p>(а) набір технічної інформації щодо гальмового обладнання, системи керування, оглядовості, зовнішніх світлових приладів, відбивачів, електрообладнання, осей, коліс, пневматичних шин, підвіски, шасі, закріплення шасі, іншого обладнання й невідповідностей, які необхідно перевірити на предмет безпеки дорожнього руху, що підлягають випробуванню з використанням рекомендованих методів випробувань відповідно до пункту 3 Додатку I та</p> <p>(б) детальні правила щодо формату даних та процедури доступу до відповідної технічної інформації.</p> <p>(...)</p> <p>Технічна інформація, згадана в пункті (а) першого підпункту, виробником надається безкоштовно або за розумною недискримінаційною ціною виробника у випробувальні центри та відповідні компетентні органи.»</p>	Пакет RW, РТІ ³ , ст. 4
NF06	Єдина точка доступу для технічних даних РТІ	«Комісія вивчає можливість створення єдиного пункту доступу для цієї технічної інформації.»	Пакет RW, РТІ ³ , ст. 4
NF07	Операційна реєстрація та моніторинг	Як частина найкращої практики, система повинна контролюватись для подальшої діяльності оперативною групою	
NF08	Звітність про	«До 30 квітня 2020 року Комісія подає	Пакет RW,

Ідентифікатор	Короткий опис	Опис	Джерело
	використання	<i>Європейському Парламенту та Раді звіт про імплементацію та дію цієї Директиви, зокрема, щодо рівня гармонізації періодичних перевірок придатності, ефективності положень щодо сфери її застосування, періодичності випробувань, взаємного визнання сертифікатів придорожньої придатності до експлуатації у випадках перереєстрації транспортних засобів, що походять з іншої держави-члена, а також результати експертизи щодо можливості впровадження електронної інформаційної платформи транспортних засобів, як зазначено у статті 16.»</i>	PTI ³ , ст. 20

8.10.7 Вимоги до держав-членів

Таблиця далі містить основні юридичні вимоги. Вона відображає важливі питання, які виникали під час інтерв'ю і в основному впливають з основних прав, якими ділилися по всьому ЄС з широким колом VIP-зацікавлених сторін.

Таблиця 8-42: Вимоги VIP щодо держав-членів ЄС

Ідентифікатор	Короткий опис	Повний опис	Джерело
MR01	Центральний реєстр, що зберігає RW-сертифікати та покази одометра	<i>Дані про:</i> - поточні та попередні сертифікати технічної експлуатації, - покази одометра, будуть централізовані кожною державою.	RW пакет PTI, ст. 8 ³ ,
MR02	Сертифікати RW повинні бути доступні в електронному вигляді	<i>Держави-члени забезпечують, щоб результати перевірки придатності до технічної експлуатації були якнайшвидше повідомлені або були доступні в електронному вигляді для реєстраційного органу КТЗ. Це повідомлення повинно містити інформацію, зазначену в сертифікаті технічної експлуатації.</i>	Пакет RW, PTI, ст. 8
MR03	Електронне зберігання: - дані реєстрації. - CoC - Сертифікати	<i>Держави-члени фіксують в електронному виді дані про всі КТЗ, зареєстровані на їх території. Дані повинні містити:</i> 1) усі обов'язкові елементи згідно з пунктом II.5 додатка I, а також елементи пунктів II.6 (J) та II.6 (V.7) та (V.9), де ці дані	Пакет RW, реєстраційні посвідки КТЗ, ст. 1 (3)

Ідентифікатор	Короткий опис	Повний опис	Джерело
	RW	<p>€;</p> <p>2) інші необов'язкові дані, перелічені в Додатку I, або дані сертифіката відповідності, передбачені Директивою 2007/46, де це можливо;</p> <p>3) результати обов'язкових періодичних випробувань на придатність до технічної експлуатації відповідно до Директиви 2014/45/ЄС [періодичні випробування на технічну придатність] та термін дії сертифікату технічної придатності. Обробка персональних даних у контексті цієї Директиви проводиться відповідно до Директив 95/46/ЄС та 2002/58/ЄС;</p> <p>4) Технічні дані про транспортні засоби повинні бути доступні компетентним органам чи випробувальним центрам з метою періодичних перевірок на технічну придатність. Держави-члени можуть обмежувати використання та розповсюдження таких даних центрами тестування, щоб уникнути їх неправильного використання.</p>	
MR04	Про тимчасове припинення експлуатації повинно бути записано в електронному вигляді	<i>Про тимчасове припинення використання КТЗ роблять запис в електронному вигляді</i>	Пакет RW, реєстраційні посвідки КТЗ, ст. 1 (4)
MR05	Централізоване зберігання звітів RSI	<i>Усі дані та інформація, зібрані під час придорожніх перевірок, повинні бути передані до загальної бази даних держави-члена, щоб дані могли бути легко оброблені та передача інформації могла бути здійснена без додаткового адміністративного навантаження.</i>	RW пакет, RSI пункт 18 (преамбула), RW пакет, RSI, ст. 16
MR06	Про тимчасове припинення експлуатації повинно бути записано	<i>У випадках, коли під час випробувань на придорожню придатність інспекцією було виявлено небезпечні недоліки, а дозвіл транспортного засобу на користування на дорогах загального користування тимчасово припинено, про припинення слід записувати до тих пір, поки транспортний засіб не пройде нову перевірку на технічну придатність</i>	Пакет RW, реєстраційні посвідки КТЗ, пункт 7 (преамбула)
MR07	Національний контактний	<i>Держави-члени призначають національний контактний пункт, відповідальний за обмін</i>	RW пакет, PTI, ст. 15

Ідентифікатор	Короткий опис	Повний опис	Джерело
	пункт, пов'язаний з РТІ	<i>інформацією з іншими державами-членами та Комісією щодо застосування цієї Директиви</i>	
MR08	Національний контактний пункт, пов'язаний з РТІ	<i>Держави-члени визначають контактний пункт, який:</i> <ul style="list-style-type: none"> - забезпечує координацію роботи з контактними пунктами, визначеними іншими державами-членами, щодо дій, вжитих відповідно до статті 18; - передає дані, зазначені у статті 20, Комісії; - забезпечує, де це доречно, будь-який інший обмін інформацією та надання допомоги у разі звернення інших держав-членів 	RW пакет, РТІ, ст. 17

8.10.8 VIP-правові вимоги

Наступна таблиця містить основоположні юридичні вимоги. Вона відображає важливі питання, які піднімали під час інтерв'ю і які в основному впливають з основних прав, якими вони ділилися по всьому ЄС через широкий спектр VIP зацікавлених сторін.

У таблиці подано ідентифікатор вимог, короткий та повний опис та джерело вимоги;

Таблиця 8-43: VIP-правові вимоги

Ідентифікатор	Короткий опис	Повний опис	Джерело
LR01	Обмеження мети	<i>Мета системи обміну інформацією VIP повинна бути чітко визначена та дотримана</i>	Ст. 5 Договору про функціонування Європейського Союзу ¹² вище
LR02	Повага до принципу пропорційності	<i>Інформаційна платформа транспортного засобу повинна відповідати принципу пропорційності. Він не повинен виходити за рамки необхідного для досягнення цілей підвищення безпеки дорожнього руху та охорони навколишнього середовища, забезпечуючи безперебійний потік інформації економічно та ефективно</i>	Ст. 5 Договору про функціонування Європейського Союзу ¹² вище
LR03	Повага до конфіденційних	<i>Обмін та використання персональних даних або інших конфіденційних даних</i>	Ст. 8 Статуту основних

Ідентифікатор	Короткий опис	Повний опис	Джерело
	та особистих даних	<i>має бути необхідним і дозволеним законодавством</i>	прав ^{64 вище} Національні положення про захист даних
LR04	Згода суб'єкта даних	<i>Потрібно визначити політику, що стосується згоди суб'єктів даних на обґрунтування обробки персональних даних</i>	Ст. 8 Статуту основних прав ^{64 вище} Національні положення про захист даних
LR05	Інформація, що надається суб'єктам даних	<i>Потрібно визначити обов'язки та спосіб надання інформації суб'єктам даних, коли вона вимагається</i>	Ст. 8 Статуту основних прав ^{64 вище} Національні положення про захист даних
LR06	Інформація, що стосується юридичних осіб	<i>Слід уточнити спосіб організації обробки інформації, що стосується юридичних осіб</i>	Стаття 54 Договору про функціонування Європейського Союзу ^{12 вище}
LR07	Процес запиту доступу до обміну даними	<i>Процес, за допомогою якого суб'єкт даних може скористатися своїм правом вимагати доступу до інформації, що обмінюється ним, повинен бути визначений (це може бути на національному рівні, якщо дані зберігаються на цьому рівні)</i>	Ст. 8 Статуту основних прав ^{64 вище} Національні положення про захист даних
LR08	Право суб'єкта даних на виправлення чи видалення даних	<i>Необхідно описати процес, за допомогою якого суб'єкт даних може скористатися своїм правом на виправлення або видалення обмінюваних даних (це може бути на національному рівні, якщо дані зберігаються на цьому рівні)</i>	Ст. 8 Статуту основних прав ^{64 вище} Національні положення про захист даних
LR09	Визначені технічні та організаційні заходи безпеки	<i>Слід визначити спосіб прийняття відповідних технічних та організаційних заходів безпеки</i>	Ст. 8 Статуту основних прав ^{64 вище} Національні положення про захист даних
LR10	Безпечний обмін персональними	<i>Слід створити механізми безпечного обміну даними, які дозволять забезпечити мінімізацію ризику</i>	Ст. 8 Статуту основних

Ідентифікатор	Короткий опис	Повний опис	Джерело
	даними	<i>зловживання персональними даними</i>	прав ⁶⁴ вище Національні положення про захист даних
LR11	Повага до власності на дані, комерційної таємниці, патентів та авторських прав	<i>Повинен бути механізм, який може забезпечити необхідну повагу щодо володіння даними, комерційної таємниці, патентів та авторських прав</i>	Ст. 345 Договору про функціонування Європейського Союзу ¹² вище
LR12	Свобода доступу та обміну інформацією	<i>Повинен бути механізм, який може гарантувати свободу доступу та свободу обміну інформацією</i>	Стаття 11 Хартії основних прав ⁶⁴ вище Національне законодавство про свободу інформації
LR13	Необхідність постійного спільного роз'яснення загальних робочих правил: VIP юридична робоча група	<i>Має бути механізм, який може забезпечити постійний спільний розвиток, тлумачення та уточнення загальних правил</i>	Кращі практики ЄС щодо спільного обміну інформацією (наприклад, створення Європейської системи обміну кримінальними записами)
LR14	Відповідальність та підзвітність	<i>Потрібно існувати ефективні механізми відповідальності, механізми підзвітності та заходи щодо відшкодування шкоди, заподіяної VIP</i>	Ст. 47 Хартії основних прав ЄС ⁶⁴ вище

8.11 Обов'язки всередині держав-членів

У цьому розділі описані обов'язки між державами-членами, а також можливі національні потоки даних. Оскільки кожна держава-член має різну організацію та відповідальність, потоки даних обговорюємо як модель з функційної точки зору.

8.11.1 Хто відповідає за оновлення даних?

За замовчуванням власник даних несе відповідальність за оновлення даних. Обов'язки зацікавлених сторін описані в 8.10.3 «Опис зацікавлених сторін».

Далі у таблиці наведено огляд постачальника даних щодо обміну даними на національному та міжнародному рівнях. Постачальник даних є власником даних. Слід зазначити, що технічна інформація РТІ не зберігається на національному рівні.

Таблиця 8-44: Право власності суб'єктів даних

Суть даних	Власник даних
Сертифікат відповідності	Надає: Виробник транспортного засобу Належить: орган реєстрації або інше (тобто орган затвердження типу) (ці дані ніколи не змінюють після надання)
Технічні дані сертифіката відповідності	Надає: Виробник транспортного засобу У власності: Реєстраційний орган, інше (тобто орган затвердження типу) (ці дані ніколи не змінюють після надання)
Повідомлення про закінчення терміну експлуатації КТЗ	Належить органу реєстрації
Технічні дані для проведення РТІ транспортного засобу	Виробник транспортного засобу
Технічні дані про обладнання транспортного засобу	Виробник транспортного засобу
Дорожній сертифікат придатності	Уповноважений на проведення РТІ
Оцінка ризику	Уповноважений на проведення RSI, інше (тобто повноваження суб'єктів господарювання)
Звіт RSI	Уповноважений на проведення RSI
Повідомлення RSI про необхідність вжиття заходів безпеки	Уповноважений на проведення RSI
Історичні дані транспортного засобу	Реєстраційний орган
Національний звіт RSI – попередній	Уповноважений на проведення RSI

Суть даних	Власник даних
огляд	
Національний звіт RSI – ґрунтовний огляд	Уповноважений на проведення RSI
Дані про аварії (ДТП)	Постачальник інформації про нещасні випадки
Статистика використання VIP	VIP-оператор

Принцип полягає в тому, що, крім технічних даних про результати РТІ транспортного засобу і технічних даних про його обладнання, всі дані, стосовно одного транспортного засобу зберігають в державі-члені реєстрації.

8.11.2 Який орган міг би приймати та підтримувати взаємозв'язок?

Згідно з новим пакетом RW^{3, 4, 5} державі-члені потрібно:

- створити спеціальні контактні пункти для спілкування, пов'язані з:
 - реєстрацією,
 - РТІ,
 - RSI;
- мати національне централізоване електронне зберігання даних, пов'язаних із:
 - реєстрацією (у цьому документі далі – Реєстр реєстрації),
 - періодичною технічною інспекцією (реєстр РТІ),
 - придорожною інспекцією (реєстр RSI).

Для спілкування з VIP-адресою кожній державі-члену потрібна одна або кілька точок зв'язку з VIP. Ця точка зв'язку – це фізична з'єднина, що дозволяє національному реєстру спілкуватися з VIP. Кількість точок з'єднання VIP залежить від організації реєстрів та потоків даних держав-членів.

Далі на рисунках показано дві можливі національні конфігурації, пов'язані з номером точки з'єднання VIP. Враховуючи право власності на дані, описані в попередньому розділі, ці числа також показують вплив на потоки даних між точкою з'єднання з VIP та відповідним реєстром.

Ці дані показують різні реєстри та зацікавлених сторін як логічних суб'єктів, не беручи до уваги облік національної організації. Як було зазначено у 4.6, технічні дані про результати РТІ не зберігають на національному рівні.

Єдина національна точка зв'язку VIP.

У цій конфігурації всі національні реєстри приєднані до однієї точки з'єднання з VIP. Це означає, що всі міжнародні потоки даних проходять через таку єдину точку з'єднання.

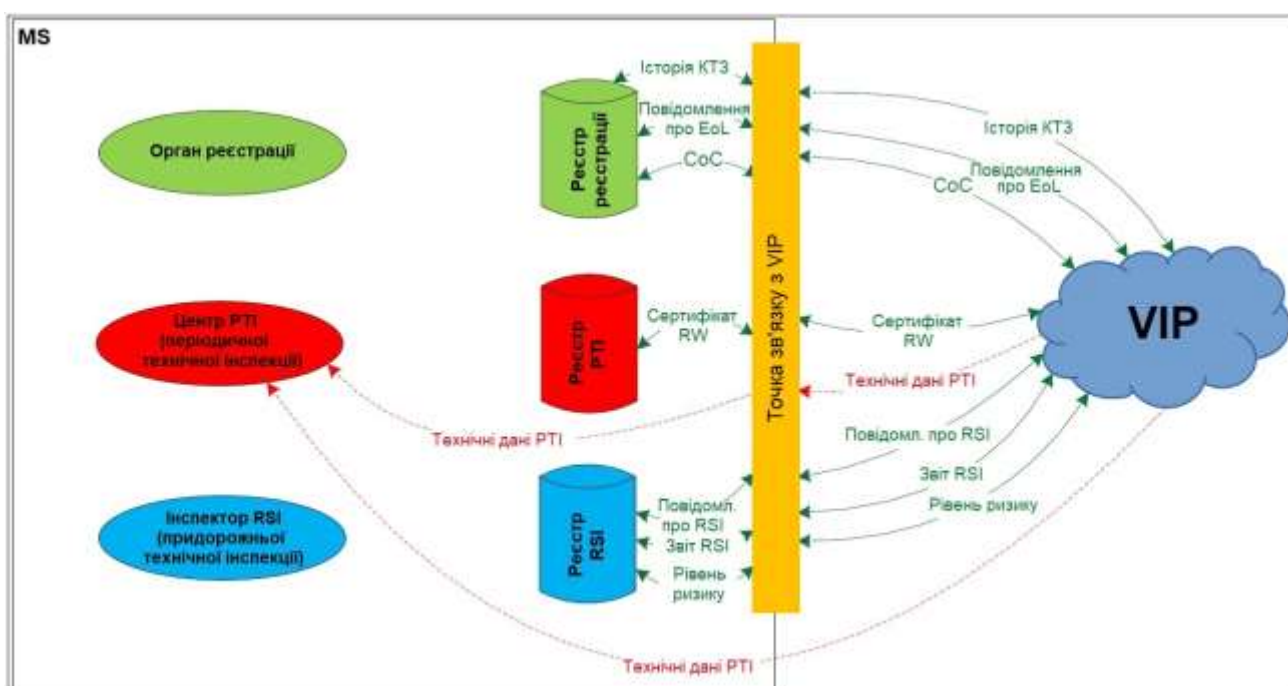


Рисунок 8-1: Єдина національна точка приєднання до VIP

За управління пунктом зв'язку VIP відповідає один орган.

Оскільки технічні дані РТІ не зберігають на національному рівні, до них можна отримати доступ безпосередньо з РТІ центрів реєстрів виробників транспортних засобів. Через велику кількість центрів РТІ необхідне пряме приєднання від центрів РТІ до виробників транспортних засобів через Інтернет. У такому разі контроль за доступом здійснюють органи РТІ.

Кілька точок приєднання до VIP

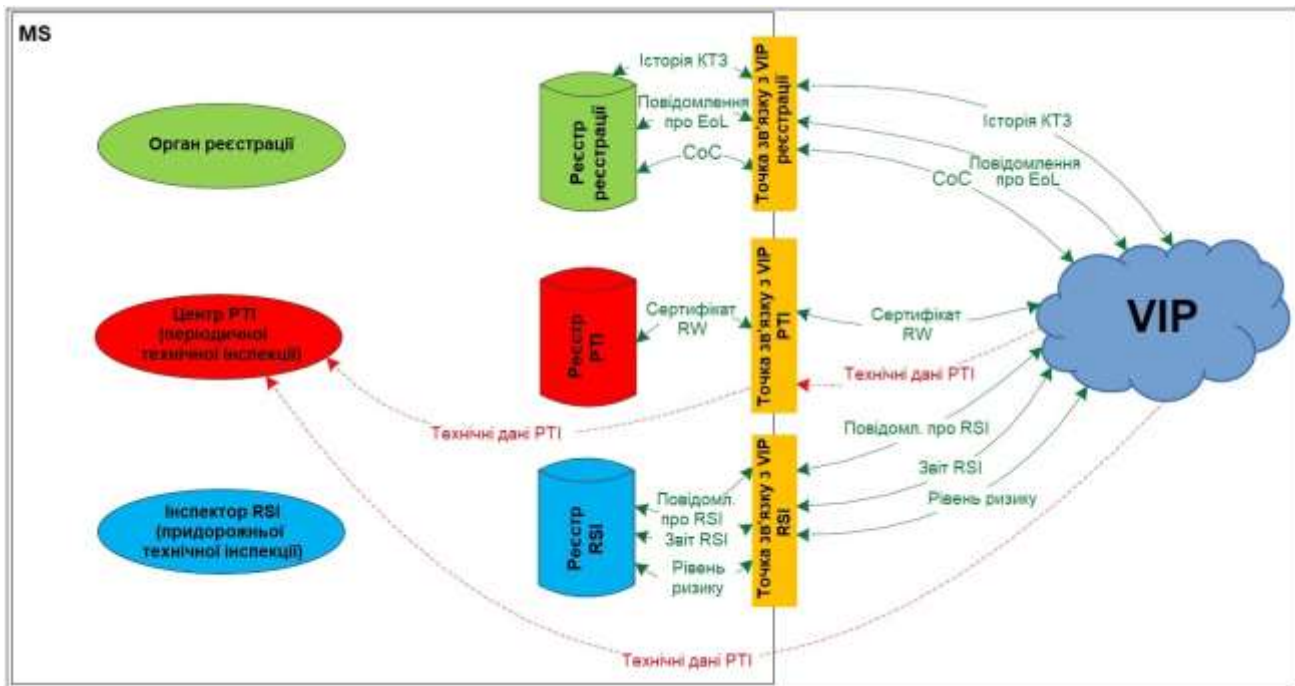


Рисунок 8-2: Кілька національних точок приєднання до VIP

У такій конфігурації кожен реєстр спілкується з VIP через свою виділену кодом з'єднання. Це означає, що в рамках міжнародного обміну даними кожен суб'єкт даних, якому належить відповідний реєстр, здійснюватиме транзит через національний контактний пункт VIP, що належить до реєстру як показано.

8.11.3 Які можливі національні потоки даних?

У цьому розділі описані можливі потоки даних у межах реєстрації, РТІ та РСІ на національному рівні. Через численні можливості та можливі поєднання на національному рівні були прийняті такі припущення:

- Кожен користувач підпорядкований національній владі та отримує доступ до системи через національну систему, що належить відповідному органу. Реєстратор отримує доступ до інформації про транспортний засіб через систему реєстрації, інспектор РТІ отримує доступ до інформації про транспортний засіб через систему РТІ, а інспектор РСІ отримує доступ до необхідної інформації через систему РСІ.

- Коли потрібні дані з іншого реєстру, ці дані будуть доступні користувачеві через систему, до якої користувач зазвичай підключений. Це означає, що передача даних між національними реєстрами існує.
- Суб'єктів даних зберігають в системі, що належить відповідному органу, на підставі 8.11.1 (таблиця 8-44).
- Технічні дані РТІ, необхідні для діяльності РТІ, не зберігають на національному рівні, оскільки вони належать виробникам транспортних засобів.

8.11.3.1 Національний потік реєстрації

Потік реєстрації стосується таких видів діяльності (див. 8.10.4.1 «Функційні можливості в межах реєстрації»):

- перша реєстрація;
- перереєстрація;
- припинення та скасування реєстрації;
- повідомлення про закінчення терміну експлуатації.

Для цих заходів потрібні такі дані:

- СоС;
- сертифікат RW;
- історія транспортного засобу
- повідомлення про закінчення терміну експлуатації

транспортного засобу.

На основі власності на ці суб'єкти даних були визначені такі національні потоки даних.

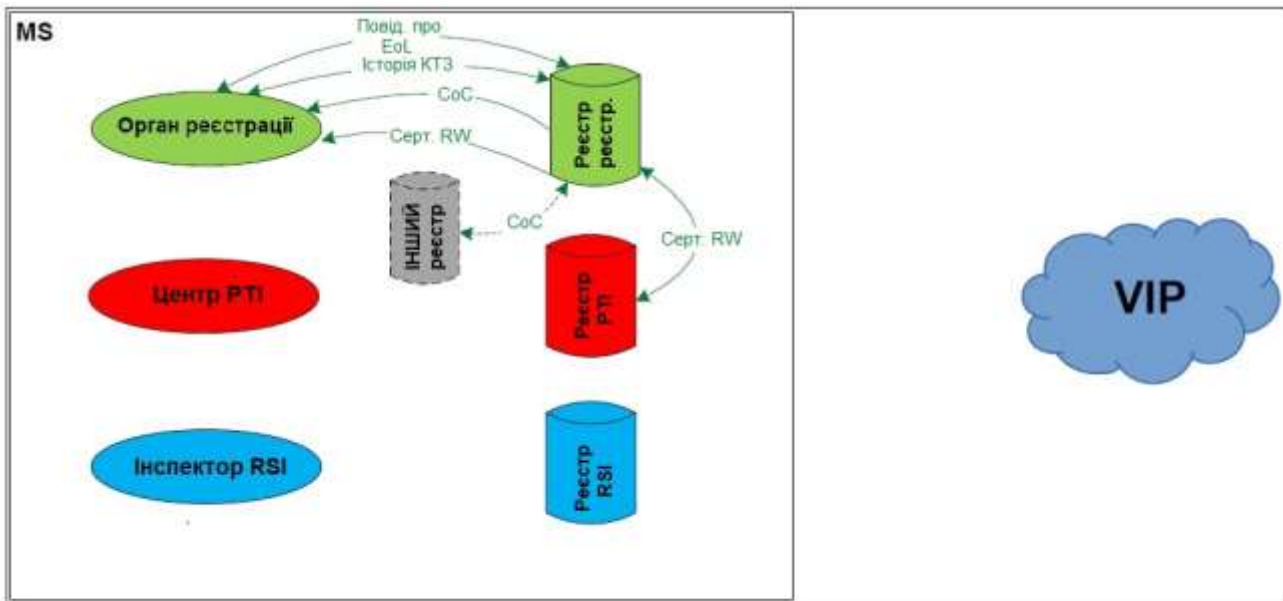


Рисунок 8-3: Можливі національні потоки реєстраційних даних

За винятком сертифіката RW, всі дані зберігають в реєстраційному реєстрі та є безпосередньо доступними органу з реєстрації. Сертифікати RW належать органу РТІ і зберігають його в реєстрі РТІ. Потрібен потік даних між реєстраційним реєстром та реєстром РТІ. Цей потік є двонаправленим, оскільки у випадку перереєстрації в новій державі-члені останній сертифікат RW доставляють через реєстраційний орган.

Необов'язковий потік даних має бути ідентифікованим, оскільки CoC може зберігатися в інших реєстрах, а не в тих, що належать органу з реєстрації. Це означає, що даними CoC з цього реєстру потрібно обмінюватися для користувачів реєстрації через інший реєстраційний реєстр.

8.11.3.2 Національний потік РТІ

Потік даних національної періодичної технічної інспекції стосується таких заходів:

- Провести періодичну технічну інспекцію (див. 8.10.4.2.2. «Проведення періодичної технічної інспекції»);

Потік даних стосується таких суб'єктів даних:

- технічні дані CoC;
- сертифікат RW;
- технічні дані РТІ.

На основі власності на ці суб'єкти даних такі національні потоки даних були ідентифіковані.

Технічні дані CoC, необхідні для РТІ, передають з реєстраційного реєстру в РТІ зареєстрованого для того, щоб центри РТІ були доступні на момент РТІ. Необов'язкові дані потоку, визначені в CoC можуть зберігатися в інших реєстрах, ніж у тому, що належить реєстраційному органу. Ось чому технічними даними CoC можливо обмінюватися з іншою системою, потім з реєстраційним реєстром.

Як зазначено, технічні дані РТІ належать виробникам транспортних засобів і їх не зберігають в національному реєстрі. Ось чому до технічних даних РТІ надають доступ центрам РТІ через VIP.

Сертифікат RW, виданий після періодичної технічної інспекції, зберігають в реєстрі РТІ. Він також має бути доступним органам з реєстрації. Можливий потік між реєстром РТІ та реєстраційним реєстром ідентифікують.

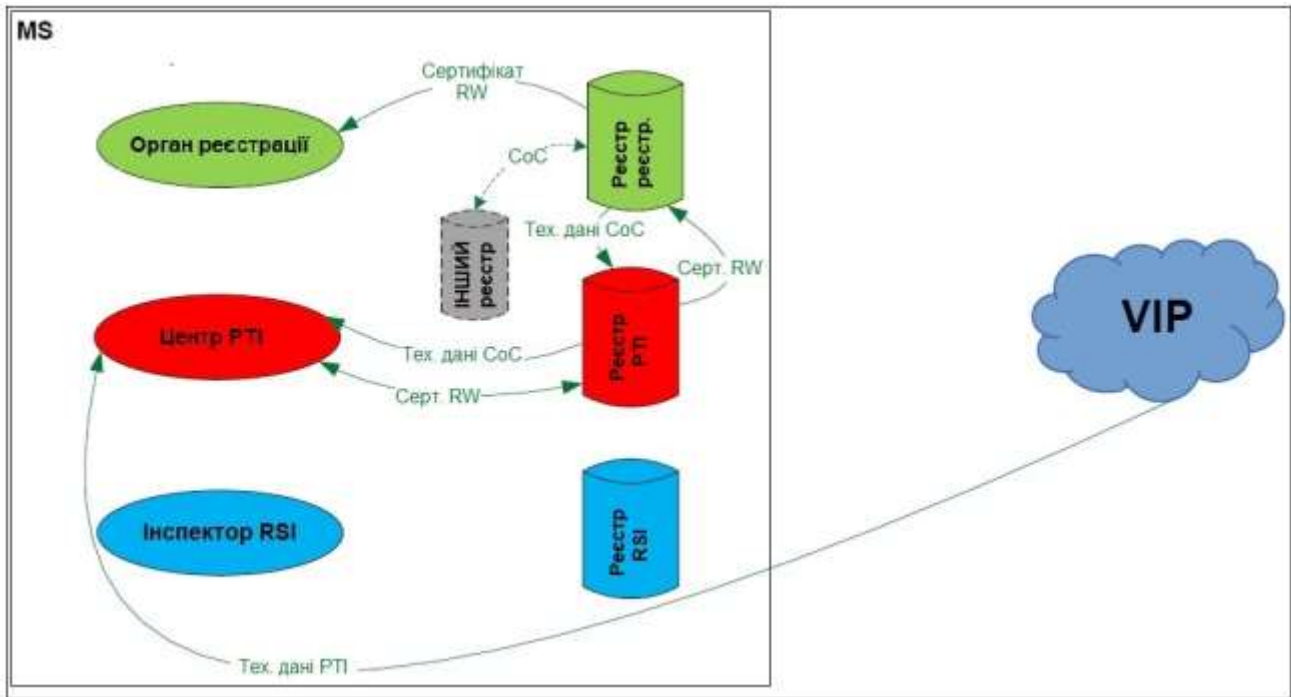


Рисунок 8-4: Можливі національні потоки даних для періодичної технічної інспекції

На поточний час деякі двосторонні угоди між державами-членами дозволяють виконувати РТІ деяким центрам транспортних засобів, зареєстрованих в іншій державі-члені. Така справа між Нідерландами та Іспанією, де іспанські РТІ-центри здійснюють РТІ транспортних засобів, зареєстрованих у Нідерландах, на базі нідерландського законодавства. Відповідно до принципу субсидіарності, на функційному рівні цей потік розглядають як національний обмін. Тому використовують ті самі канали зв'язку між центром РТІ та владою, яка розташована в Нідерландах.

8.11.3.3 Національний потік RSI

Потік RSI стосується таких заходів:

- Виконання RSI (див. 8.10.4.3 «Функційні можливості придорожньої інспекції»);

Відповідний потік даних стосується суті таких даних:

- рівень ризику;
- сертифікат RW;

- звіт RSI;
- повідомлення RSI.

На основі власності на ці суб'єкти даних було виявлено ці національні потоки даних. За винятком сертифіката RW, всі дані належать органу RSI.

Оскільки сертифікат RW належить органу РТІ, потік даних між реєстром РТІ та реєстром RSI потрібен.

Необов'язковий потік даних ідентифікують як ризиковий, який може зберігатися в іншому реєстрі, а потім тому, що належить органу RSI.

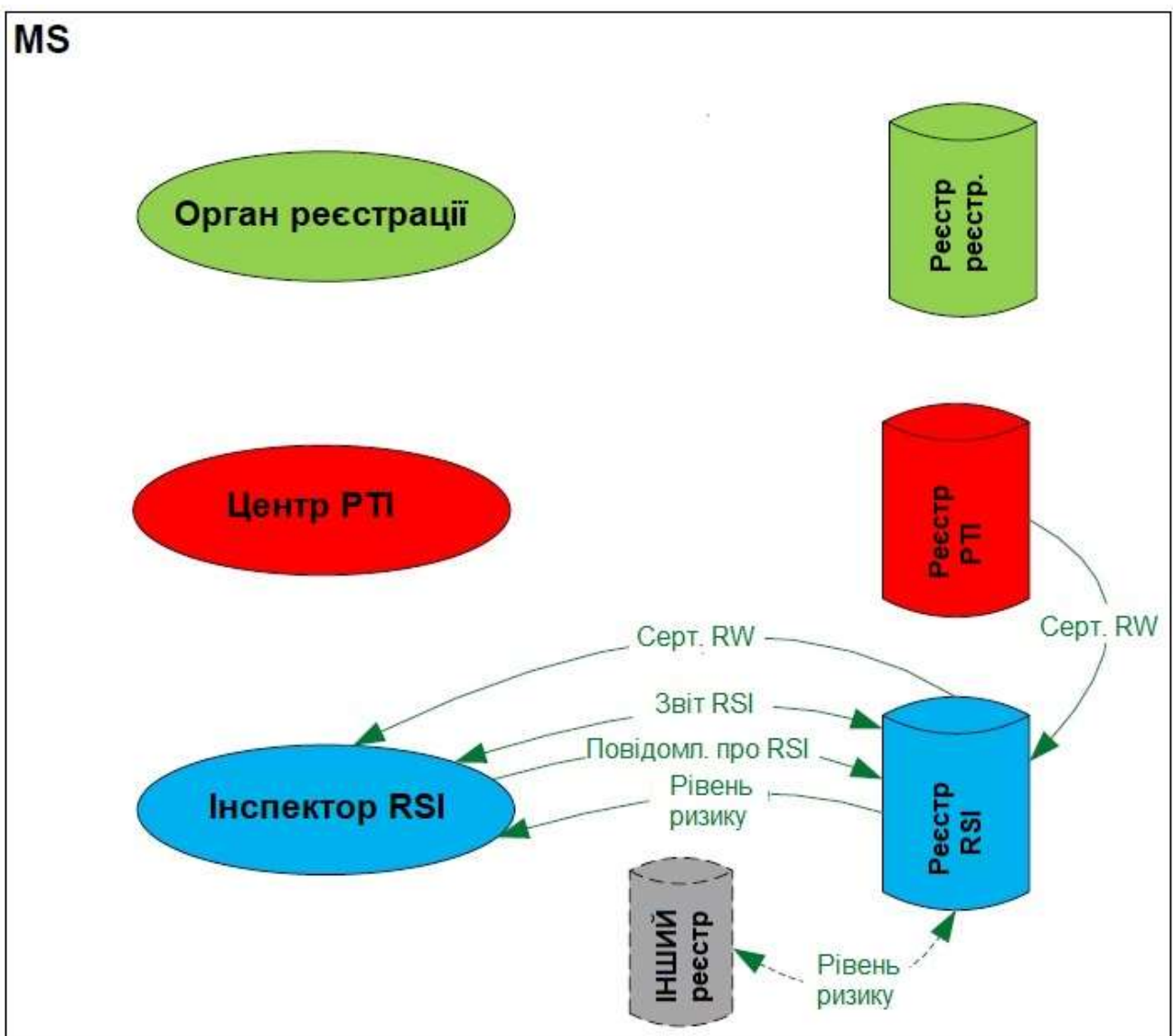


Рисунок 8-5: Можливі національні потоки даних для придорожньої інспекції

Як висновок, всі описані потоки даних показують національні функційні особливості обміну між реєстром, ідентифікованими користувачами та зацікавленими сторонами. Кожна держава-член має свою належну організацію щоб реалізувати такі потоки.

Така національна організація впливає на існуючі заплутані національні канали комунікацій.

Шукаючи централізації, один єдиний орган може перегрупувати кілька владних структур; одна фізична система може містити більше одного реєстру. Централізація зменшує кількість зв'язків між фізичними органами системи та спрощує спілкування з VIP, оскільки потрібно менше точок приєднання. За потреби децентралізації, владу можна розділити на кілька органів, а реєстри можуть бути також розділені на кілька фізичних систем або реєстрів. Децентралізація напружує канали спілкування між фізичними системами. Кожен реєстр може бути підключений до точки приєднання одного VIP-громадянина або до декількох точок приєднання, що збільшують складність каналів зв'язку.

8.11.4 Висновки

Щодо можливих національних організацій можна зробити такі вище описані висновки:

1. Національні інформаційні потоки в основному залежать від:
 - a. Національної організації різних органів влади та реєстрів.
 - b. Поточних каналів зв'язку між існуючими національними реєстрами.
2. Вважаємо, що національні комунікаційні потоки можуть бути спрощені у випадку реєстраційного реєстру і реєстру РТІ, якщо вони фізично перебувають в одній системі.
3. Національні комунікаційні потоки можуть бути ще більш спрощеними, якщо звіти RSI зберігаються в тому ж реєстрі, що і Сертифікати RW.
4. Для недопущення надмірності рекомендуємо паралельно використовувати існуючі національні канали зв'язку.

5. Кількість точок підключення до VIP може змінюватись залежно від країн до країн.

- Максимальна кількість точок підключення до VIP знадобиться у випадку, якщо кожен реєстр (реєстрація, реєстр РТІ та RSI) потребує підключення до конкретної точки приєднання до VIP.
- Єдина точка приєднання VIP означає, що всі реєстри підключені до однієї точки, яку приєднують до VIP.
- Якщо всі реєстри фізично централізовані, до точки приєднання до VIP потрібно буде підключити лише одну систему.
- Технічно можливо, що лише один реєстр підключений до VIP, надає відповідні послуги VIP-зв'язку для інших національних реєстрів.

8.12 Характеристика потоків даних

Для кожної характеристики таблиці розбиті на домен бізнесу:

- Реєстраційний бізнес-потік
- Бізнес-потік РТІ
- Бізнес-потік RSI
- Дані про використання VIP

8.12.1 Ємність

Таблиця 8-45: Ємність міжнародних обмінів даними, що пов'язані з реєстрацією

Обсяг частоти реєстрації	Суб'єкт	Дані (щорічні)	Коментарі
Сертифікат RW	малий (<1 Кб)	5 М	Кількість перереєстрованих транспортних засобів: Згідно з європейським аналізом ринку легкових автомобілів за даними Öko-Institut ⁸⁰ , у 2008 році було ввезено 3,5 мільйона автомобілів категорій M ₁ та N ₁ .
СоС	середній (<100 КВ)		
Історія КТЗ	малий (<1 Кб)		

⁸⁰ Аналіз європейського ринку легкових автомобілів, фінальний звіт.

Обсяг частоти реєстрації	Суб'єкт	Дані (щорічні)	Коментарі
Закінчення життєвого циклу	малий (<1 Кб)	500 К	Цифри взяті з «Мережі автомобілів у Європі 2011 – Частина І» ⁸¹

Таблиця 8-46: Ємність міжнародного обміну даними щодо РТІ

Фактичні дані РТІ	Суб'єкт	Дані (щорічні)	Коментарі
Сертифікат RW	малий (<1 Кб)	10 К	Технічні дані обладнання
Технічні дані CoC	середній (<100 КВ)		
Технічні дані РТІ (на базі VIN)	великий (близько 1 Мб)	Початок з 0, а потім зростає приблизно по 12 М до 250 М	Загальна кількість всіх ПТІ (для нових транспортних засобів). Щороку в ЄС відбувається близько 12-15 млн перших реєстрацій транспортних засобів ⁸² . Європейський автопарк досяг у 2008 році понад 256 мільйонів одиниць.
Технічні дані обладнання	великий (> 1 МВ)	30	Лише 1 раз для виготовлення випробувального устаткування такі дані надають на вимогу його виробників з метою розробки інструментів тестування. Передбачаємо, що якщо дані будуть отримані (відповідна технічна документація), не потрібно буде їх надавати знову.

⁸¹ E-REG (2011), мережа транспортних засобів у Європі 2011, опитування процедур реєстрації транспортних засобів та посвідок водія, частина І, травень 2011 року.

⁸² Ланцюг транспортних засобів у Європі 2011 року, опитування процедур реєстрації транспортних засобів та посвідок водія, І частина, травень 2011 року

Таблиця 8-47: Ємність системи міжнародного обміну даними, пов'язаної з RSI

Фактичні дані RSI	Суб'єкт	Дані (щорічні)	Коментарі
Сертифікат RW	малий (<1 Кб)	2 М	Кількість транспортних засобів, для яких RSI була виконана за кордоном (оцінка, що базується на Звіті Комісії Раді та Європейському Парламенту про застосування державами-членами Директиви 2000/30/ЄС, звітний період 2011-2012 рр.)
Рівень ризику	малий (<1 Кб)		
Звіт RSI	малий (<1 Кб)		
Повідомлення RSI	малий (<1 Кб)		
Огляд національного звіту про RW (RSI)	великий (> 1 МВ)	½	Звіти за 2 роки– як визначено в пакеті RW ⁴
Національний детальний звіт про RW (RSI)	великий (> 1 МВ)		

Таблиця 8-48: Ємність інших потоків даних

Фактичні дані інші	Суб'єкт	Дані (щорічні)	Коментарі
Статистика використання VIP	великий (> 1 МВ)	13	Щотижня, щомісяця, щорічно (для подальшого визначення)

8.12.2 Продуктивність

Таблиця 8-49: Час відповіді в міжнародному обміні даними щодо реєстрації

Фактичні дані реєстрації	Час на відповідь	Коментарі
Сертифікат RW	секунди	Швидка відповідь може бути необхідною під час реєстрації.
СоС	секунди	
Історія КТЗ	секунди	
Кінець життєвого циклу	години	Ніяких конкретних вимог до продуктивності.

Таблиця 8-50: Час відповіді на міжнародний обмін даними, що стосуються РТІ

Фактичні дані РТІ	Час на відповідь	Коментарі
Сертифікат RW	секунди	Дані необхідно отримати в момент виконання РТІ.
Технічні дані CoC	секунди	
Технічні дані РТІ (на базі VIN)	секунди	
Технічні дані обладнання	години	Ніяких конкретних вимог до продуктивності.

Таблиця 8-51: Час відповіді на міжнародний обмін даними, пов'язаними з RSI

Фактичні дані RSI	Час на відповідь	Коментарі
Сертифікат RW	секунди	Дані потрібно отримати в момент виконання RSI. Отримання ризику може бути перед швидким виконанням RSI.
Рівень ризику	секунди	
Звіт RSI	години	Ніяких конкретних вимог до продуктивності
Повідомлення RSI	години	
Огляд національного звіту про RW (RSI)	години	
Національний детальний звіт про RW (RSI)	години	Ніяких конкретних вимог до продуктивності

Таблиця 8-52: Час відгуку для інших потоків даних

Фактичні дані інші	Час на відповідь	Коментарі
Статистика використання VIP	години	Ніяких конкретних вимог до продуктивності

8.12.3 Зацікавлені сторони

Таблиця 8-53: Зацікавлені сторони для міжнародного обміну даними щодо реєстрації

Фактичні дані реєстрації	Зацікавлені сторони	Коментарі
Сертифікат RW	MS ←→ MS	Двоспрямований обмін даними між Державними реєстраційними органами або між органами реєстрації й органами РТІ
СоС	MS ←→ MS	Двоспрямований обмін даними між Державними реєстраційними органами
Історія КТЗ	MS ←→ MS	
Кінець життєвого циклу КТЗ	MS ←→ MS	

Таблиця 8-54: Зацікавлені сторони в міжнародному обміні даними, пов'язані з РТІ

Фактичні дані РТІ	Зацікавлені сторони	Коментарі
Сертифікат RW	MS ←→ MS	Двонаправлений обмін даними між реєстраційними органами або між органами реєстрації й органами РТІ
Технічні дані СоС	MS ←→ MS	Двонаправлений обмін даними між органом реєстрації та органом РТІ
Технічні дані РТІ (на базі VIN)	MS ←→ MS	Отримання даних центру РТІ від виробників транспортних засобів (в одному напрямку)
Технічні дані обладнання	VM → Виробництво тестового устаткування	Обмін інформацією є одним із напрямків – від VM до виробників тестового устаткування

Таблиця 8-55: Зацікавлені сторони в міжнародному обміні даними, пов'язаними з RSI

Фактичні дані РТІ	Зацікавлені сторони	Коментарі
Сертифікат RW	MS ←→ MS	Двонаправлений обмін даними між органом RSI та органами реєстрації або РТІ
Рівень ризику	MS ←→ MS	Двосторонній обмін даними між органами

Фактичні дані РТІ	Зацікавлені сторони	Коментарі
Звіт RSI	MS ←→ MS	RSI
Повідомлення RSI	MS ←→ MS	
Огляд національного звіту про RW (RSI)	MS → EU	Один напрямок обміну – держави-члени надають статистичні дані установі ЄС
Детальний національний звіт про RW (RSI)	MS → EU	

Таблиця 8-56: Зацікавлені сторони для інших потоків даних

Фактичні дані інші	Зацікавлені сторони	Коментарі
Статистика використання VIP	VIP → EU	Один орієнтований обмін – організація, що підтримує VIP, надає статистичні дані ЄК.

8.12.4 Конфіденційні дані

Таблиця 8-57: Конфіденційні дані у міжнародних обмінах з реєстрації

Фактичні дані реєстрації	Конфіденційні дані	Особисті дані	Коментарі
Сертифікат RW	так	так	Містить особисті дані інспектора РТІ, VIN та покази одометра
CoC	так	ні	Містить VIN
Історія КТЗ	так	ні	Якщо він містить VIN, номер номерного знака або покази одометра
Кінець життєвого циклу КТЗ	так	ні	Містить VIN

Таблиця 8-58: Конфіденційні дані у міжнародному обміні стосовно РТІ

Фактичні дані РТІ	Конфіденційні дані	Особисті дані	Коментарі
Сертифікат RW	так	так	Містить особисті дані інспектора РТІ, VIN та покази одометра
Технічні дані CoC	так	так	Містить VIN
Технічні дані РТІ (на базі VIN)	так	ні	Якщо він містить VIN, номер номерного знака або покази одометра.
Технічні дані обладнання	так	ні	Містить VIN

Таблиця 8-59: Конфіденційні дані у міжнародному обміні стосовно RSI

Фактичні дані РТІ	Конфіденційні дані	Особисті дані	Коментарі
Сертифікат RW	так	так	Містить особисті дані інспектора РТІ, VIN та покази одометра
Рівень ризику	так	ні	Обмін даними, пов'язаними з підприємствами, є конфіденційним. Важливо захистити чесну конкуренцію
Звіт RSI	так	так	Він містить прізвище водія, ім'я інспектора, найменування транспортного підприємства та VIN
Повідомлення RSI	так	ні	Так як воно містить VIN
Огляд національного звіту про RW (RSI)	ні	ні	Немає посилання на особисті або конфіденційні дані
Детальний національний звіт про RW (RSI)	ні	ні	Немає посилання на особисті або конфіденційні дані

Таблиця 8-60: Конфіденційні дані в інших потоках

Фактичні дані інші	Конфіденційні дані	Особисті дані	Коментарі
Статистика використання VIP	ні	ні	Один орієнтований обмін – організація, що підтримує VIP, надає статистичні дані ЄК.

8.12.5 Використовувана мережа
Таблиця 8-61: Конфіденційні дані у міжнародних обмінах з реєстрації

Фактичні дані реєстрації	Інтернет	Міждержавна мережа	Коментарі
Сертифікат RW	так	Так (кращий варіант)	Даними можна обмінюватись в обох мережах, але кращим варіантом є використання міждержавної мережі завдяки підвищеній безпеці
CoC	так	так	Конкретних вимог не визначено
Історія КТЗ	так	так (кращий варіант)	Даними можна обмінюватись в обох мережах, але кращим варіантом є використання міждержавної мережі завдяки підвищеній безпеці міждержавної мережі завдяки підвищеній безпеці.
Кінець життєвого циклу КТЗ	так	так	

Таблиця 8-62: Мережа для міжнародного обміну даними, що стосується РТІ

Фактичні дані РТІ	Інтернет	Міждержавна мережа	Коментарі
Сертифікат RW	так	Так (кращий варіант)	Даними можна обмінюватись в обох мережах, але кращим варіантом є використання міждержавної мережі завдяки підвищеній безпеці
Технічні дані CoC	так	так	Конкретних вимог не визначено
Технічні дані РТІ (на базі VIN)	так	ні	Виробники не мають доступу до міждержавної мережі.
Технічні дані обладнання	так	ні	

Таблиця 8-63: Мережа міжнародного обміну даними, пов'язана з RSI

Фактичні дані RSI	Інтернет	Міждержавна мережа	Коментарі
Сертифікат RW	так	Так (кращий варіант)	Даними можна обмінюватись в обох мережах, але кращим варіантом є використання міждержавної мережі завдяки підвищеній безпеці міждержавної мережі завдяки
Рівень ризику	так	Так (кращий варіант)	Даними можна обмінюватись в обох мережах, але кращим варіантом є використання міждержавної мережі завдяки підвищеній безпеці міждержавної мережі завдяки
Звіт RSI	так	так	Даними можна обмінюватись в обох мережах, але кращим варіантом є використання міждержавної мережі завдяки підвищеній безпеці міждержавної мережі завдяки
Повідомлення RSI	так	так	Даними можна обмінюватись в обох мережах, але кращим варіантом є використання міждержавної мережі завдяки підвищеній безпеці міждержавної мережі завдяки
Огляд національного звіту про RW (RSI)	так	так	Конкретних вимог не визначено
Детальний національний звіт про RW (RSI)	так	так	Конкретних вимог не визначено

Таблиця 8-64: Мережа для інших потоків даних

Фактичні дані інші	Інтернет	Міждержавна мережа	Коментарі
Статистика використання VIP	так	так	Потрібно бути тією ж мережею, що і для VIP-MS

8.13 Підключення поточних держав-членів до існуючих систем

У таблиці далі, виходячи з даних ЄК (вересень 2014 р.), держав-членів під час інтерв'ю (перший квартал 2014 р.) та EUCARIS (квітень 2014 р.), презентовано для кожної існуючої системи:

- кількість MS, які зараз підключені до системи у виробництві (Виробництво);
- кількість MS, які планують підключитися до системи (Майбутнє);
- чи безпосередньо ці країни-члени підключаються до використання EUCARIS.

Таблиця 8-65: Огляд приєднань MS до існуючих систем, що обмінюються інформацією про транспортні засоби на рівні ЄС

Назва системи	Кількість приєднаних держав-членів			
		Безпосередньо	EUCARIS	Разом
TACHOnet	Виробництво	26	0	26
	Майбутнє	2	0	2
	Разом	28	0	28
	Деякі країни, які не є членами ЄС, також приєднані, але тут вони не враховуються. Всього приєднано 38 країн			
RESPER	Виробництво	1	4	5
	Майбутнє	2	18	20
	Разом	3	22	25
	Для решти MS невідомо, як вони в майбутньому підключаються до RESPER			
ERRU	Виробництво	11	4	15
		Безпосередньо	EUCARIS	Разом

	Майбутнє	4	6	10
	Разом	15	10	25
Для решти MS невідомо, як вони в майбутньому підключаться до ERRU				
EUCARIS		Разом		
	Виробництво	25		
	Майбутнє	3		
	Разом	28		
Вищезазначені приєднання використовуються на різних правових засадах. 89% всіх країн-членів MS мають свій реєстраційний реєстр, підключений до EUCARIS, але лише 35% усіх держав-членів приєднані (або планують приєднатись) до ERRU через EUCARIS				

8.14 Кошторис витрат

Кошторис витрат розраховано за допомогою Cost Xpert⁸³ і охоплює лише трудомісткість розроблення та обслуговування програмного забезпечення. Відповідні витрати на моніторинг та ведення журналів залучають до кошторисів витрат. Витрати на обладнання не були враховані, оскільки передбачаємо паралельне використання існуючих платформ.

Залежно від типу потоку використовувались два способи оцінки: Служба використання UML та об'єкти.

Загальні припущення стосовно всіх потоків такі:

- Враховано той факт, що Комісія ЄС не є ні професійною компанією з розробки програмного забезпечення, ні ІТ-компанією. Це впливає на якість проекту, ризики проекту, проектну документацію та управління проектом.
- RUP передбачено дотримуватися методології та життєвого циклу проекту.

⁸³ Cost Xpert - це провідний в галузі інструмент оцінки витрат на програмне забезпечення. Він інтегрує кілька моделей оцінювання в одне зручне для користувача рішення, яке забезпечує найбільш точні та всебічні оцінки. Вартість Xpert може бути використана для прогнозування будь-якого проекту з розробки програмного забезпечення, незалежно від розміру або мети. Цей інструмент схвалили як приватний, так і державний сектори.

Прийняті такі обмеження:

- Часи реакції клієнтів, зазвичай, довгі.
- Вимоги стабільні.

Оскільки вартість робочого часу може змінюватися, кошторис витрат виражається у трудомісткості розрахунку в людино-годинах та людино-місяцях, враховуючи, що 1 людина-місяць дорівнює 160 людино-годинам.

8.14.1 Кошторис витрат VIP-VM

8.14.1.1 Кошторис витрат для установ ЄС

Оцінка витрат, використовуючи Cost Xpert, робилася на таких конкретних припущеннях:

- Тип проєкту: Internet Web
- Метод оцінки: UML Використовуйте сценарії випадків, беручи до уваги 5 випадків використання, які слід реалізувати⁸⁴
- Еволюція вимог передбачається дуже низькою.
- Розмір бази даних вважається низьким.
- Було враховано розробку на різних сайтах.
- Вимоги до інтернаціоналізації вважали дуже високими (весь сайт повинен бути багатомовним).
- Навантага транзакцій дуже велике, оскільки передбачено, що буде один доступ на кожну РТІ.

⁸⁴ UC03: Отримайте доступ до інформації про технічні дані VM та 4 випадки використання для обслуговування веб-сайту VIP: створюйте, читайте, оновлюйте та видаляйте посилання на переадресацію

З урахуванням таких параметрів витрати на розроблення та технічне обслуговування, а також тривалість оцінювали так:

Таблиця 8-66: VIP-VM: кошторис витрат для установ ЄС

		Трудовісткість, людино-годин	Трудовісткість, місяце-годин	Тривалість, календарних днів
Результат		1.144	7.2	105
Технічне обслуговування	Рік 1	178	1.1	365
	Рік 2	157	1.0	365
	Рік 3	142	0.9	365
	Рік 4	126	0.8	365
	Рік 5	138	0.9	365
Разом		1.885	11.78	

Як показано в таблиці, витрати на це просте рішення порівняно низькі.

8.14.1.2 Кошторис витрат для виробників транспортних засобів та держав-членів

Через недостатню інформацію про системи RMI, різноманітність впровадження серед виробників транспортних засобів, відсутність інформації щодо формату та структури даних, а також необхідних даних, неможливо було оцінити витрати для виробників транспортних засобів та держав-членів.

8.14.2 Оцінка вартості VIP-MS

Таблиця далі підсумовує випадки використання, які потрібно реалізувати для кожного варіанту, впливаючи на кошторис витрат:

Таблиця 8-67: VIP – держави-члени: огляд варіантів

UC, що підлягає впровадженню	Варіант 1 лише EUCARIS	Варіант 2 лише ERRU	Варіант 3 лише EUCARIS та ERRU		Варіант 4 (нова система)
	EUCARIS	ERRU	EUCARIS	ERRU	
UC01 – отримувати / передавати	так	так	так	так	так

UC, що підлягає впровадженню	Варіант 1 лише EUCARIS	Варіант 2 лише ERRU	Варіант 3 лише EUCARIS та ERRU		Варіант 4 (нова система)
	EUCARIS	ERRU	EUCARIS	ERRU	
дані CoC					
UC02 – повідомляти про закінчен- ня терміну експлуатації КТЗ	так	так	так	так	так
UC06 – отримувати технічні дані CoC	так	так	так	так	так
UC07 – отримувати / повідомляти сертифікат RW від / до інших компетентних органів MS	так	так	так	так	так
UC08 – отримувати / повідомляти (попередній) звіт RSI від / до компетентних органів MS	так	так	так	так	так
UC09 – повідомляти будь-який компетентний орган держа- ви-члена про заходи, яких слід вжити	так	так	так	так	так
UC11 – отримувати / повідомляти історичні дані	так	так	так	так	так

UC, що підлягає впровадженню	Варіант 1 лише EUCARIS	Варіант 2 лише ERRU	Варіант 3 лише EUCARIS та ERRU		Варіант 4 (нова система)
	EUCARIS	ERRU	EUCARIS	ERRU	
про транспортний засіб					
UC14 – отримувати / повідомляти ступінь ризику підприємства від / до авторизованих органів RSI держав-членів	так	так	так	так	так
Загальна кількість UC для впровадження MS	8	8	8+8=16		8

Варіант 3 паралельний розгляд реалізації всіх випадків користування EUCARIS та ERRU. У випадку, якщо деякі держави-члени вимагають цього, в ERRU може бути реалізований лише підмножина UC. Новий пакет RW рекомендуємо використовувати ERRU для наступного обміну даними (NF03: Паралельне використання ERRU для повідомлень RSI та звітів RSI):

- рівень ризику (UC14);
- звіт RSI (UC08);
- повідомлення RSI (UC09).

Крім цього, обмін даними про сертифікати RW (UC07) є хорошим кандидатом для впровадження в ERRU, оскільки цей обмін даними потрібен усім органам (реєстрація, PTI та RSI). Деякі органи RSI вже приєднані до ERRU. Невпровадження цього конкретного обміну даними в ERRU означатиме, що для цих держав-членів необхідне впровадження додаткового приєднання для обміну даними сертифіката RW.

Кошторис витрат розділений на витрати для інституцій ЄС та витрати для держав-членів.

Кошторис витрат, використовуючи Cost Xpert для всіх чотирьох варіантів, виконано на таких конкретних припущеннях:

Тип проєкту: Інтернет Web.

Життєвий цикл проєкту та стандарт проєкту: RUP.

Метод оцінки: Сценарії випадків використання UML – кількість випадків використання, що враховують для кожного варіанту, визначеному у подальшій таблиці.

Були враховані такі технології:

EUCARIS вбудований у .NET / C # / SQL Server або Oracle. Він вимагає встановлення на MS-сайтах (однорангова архітектура).

ERRU побудований у BizTalk та SQL Server (центральний сайт).

Необхідна інтеграція держав-членів.

Еволюція вимог оцінюється як дуже низька.

Вимоги до інтернаціоналізації вважаються низькими, оскільки це лише обмін даними без впливу на інтернаціоналізацію інтерфейсів користувача.

Навантаження транзакцій передбачена дуже високою.

8.14.3 Оцінка вартості VIP-ЄС

У рамках VIP-EU слід враховувати 1 випадок використання: UC10 – Надіслати національну статистику ІРІ в установи ЄС

8.14.3.1 Кошторис витрат для держав-членів *(Не перекладено)*

8.14.3.2 Витрати на централізоване розроблення та обслуговування *(Не перекладено)*

8.15 VIP – Доказ концепції

У підрозділі далі представлена детальна інформація про перелік результатів, перелік завдань та необхідний персонал, необхідний для впровадження ПКС.

8.15.1 Результати, передбачені для РОС

Результати, які слід передбачити в межах РОС, – це вибрана підмножина артефактів RUP:

План розроблення програмного забезпечення – включаючи План проекту, План управління конфігурацією та План управління ризиками.

Use-Case Model – Визначає та розробляє дійових осіб та випадки використання.

Документ архітектури програмного забезпечення – описує архітектуру програмного забезпечення та його вплив на існуючі компоненти.

Прототип користувальницького інтерфейсу – прототип веб-інтерфейсу для підсистеми VIP-VM.

Модель даних – Модель структури бази даних.

План розгортання – модель розгорнутої архітектури.

Тестова модель – Показує тестові випадки, процедури, сценарії та модель робочої навантаги.

Примітки до випуску – примітки до випуску для даної збірки.

Власне програмне забезпечення

8.15.2 Завдання, які необхідно виконувати (*Не перекладено*)

8.15.3 Список необхідного персоналу

Наступні ролі RUP визначені та описані⁸⁵. Можливо, що одна особа має більше, ніж одну роль, наприклад, Дизайнер та Тест-Дизайнер.

Аналітик – «Роль аналітика вести та координувати вимоги щодо висунення потреб та моделювання у випадку використання, окреслення функційності системи та обмеження системи; наприклад, встановлення того, які можливі суб'єкти та випадки використання, і як вони взаємодіють».

Дизайнер – «Роль дизайнера визначати обов'язки, операції, атрибути та взаємозв'язки одного або декількох класів та визначати, як вони будуть пристосовані до середовища реалізації. Крім того, роль дизайнера може нести відповідальність за один або кілька пакетів дизайну або підсистеми проектування, включаючи будь-які класи, що належать пакетам або підсистемам.»

Дизайнер тестів – «Роль Тест-дизайнера відповідає за визначенням тестовального підходу та забезпеченню його успішної реалізації. Роль полягає у визначенні відповідних методик, інструментів та вказівок для впровадження необхідних тестів, а також надання вказівок щодо відповідних вимог до ресурсів для тестових зусиль».

Архітектор програмного забезпечення – «Роль архітектора програмного забезпечення вести і координувати технічну діяльність та артефакти протягом всього проєкту».

Реалізатор – «Роль виконавця відповідає за розробку та тестування компонентів, відповідно до прийнятих проєктом стандартів, для інтеграції більшості підсистеми.»

Тестувальник – «Роль тестувальника відповідати за основні заходи тестових робіт, що передбачають проведення необхідних тестів та реєстрацію результатів цього тестування».

⁸⁵ Джерелом опису є Rational Unified Process®

Менеджер проєкту – «Роль керівника проєкту розподіляти ресурси, формувати пріоритети, координувати взаємодію з клієнтами та користувачами і, зазвичай, фокусувати команду проєкту на правильній меті».

8.16 Аналіз витрат і вигод для збору інформації про покази одометра та історію ДТП (*не перекладено*)

8.16.1 Системи зчитування показів одометра (*не перекладено*)

8.16.1.1 Витрати (*не перекладено*)

8.16.1.2 Переваги⁸⁶ (*не перекладено*)

8.16.1.3 Слабкі сторони⁸⁷ (*не перекладено*)

8.16.2 Система історії аварій (ДТП) (*не перекладено*)

Первісно визначені переваги колекції історії аварій (ДТП) такі:

- Більш доступні знання громадянам про історію транспортних засобів та їх стан, що підвищує захист споживачів.
- Оскільки після серйозної аварії можуть знадобитися додаткові РТІ, зберігання інформації про нещасні випадки може сприяти виконанню таких додаткових виконання РТІ. Як результат, безпека дорожнього руху буде покращена.
- Безпека дорожнього руху також буде покращена завдяки додатковим випробуванням обладнання безпечності та доступній інформації про випробування.

⁸⁶ Цифри були зібрані під час нашої оцінки проїздки 2014 року (інтерв'ю Мішеля Пілмана, директора Car-Pass) та з дослідження впливу автомобільного пробігу 2010 року щодо шахрайства з пробігом із вживаними автомобілями та адаптованості моделі Car-Pass в інших країнах ЄС <http://www.car-pass.be/docs/CAR-PASS-study-final-report.pdf> - сторінки 104 та 130

⁸⁷ Декларація Себастьяна Гатона, Соко, Бельгія - цитується в дослідженні впливу Car-Pass, с. 88 - <http://www.car-pass.be/docs/CAR-PASS-study-final-report.pdf>

Аналіз дослідження показує, що співвідношення витрат / вигод для систем, що відслідковують історію аварій транспортного засобу, або компонентів, пов'язаних з безпечністю, які були причетні до серйозних аварій, набагато складніше оцінити, ніж співвідношення витрат і вигод від простої системи виявлення шахрайства на одометрі з таких причин:

- Існуючі системи ЄС, такі як CARE, анонімізовані та не пов'язані з конкретним транспортним засобом.
- Міжурядові системи, такі як EUCARIS, можуть забезпечити зручну (багаторазову) архітектуру, але наразі не керують відповідними даними.
- У державах-членах до цих пір не впроваджена жодна система історії аварій транспортних засобів, що дозволяє проводити таку ж саму подальшу оцінку, що і для систем виявлення шахрайства на одометрі.
- Простий факт технічного втручання (наприклад, ремонт якоїсь системи безпечності) не дає свідчень, пов'язаних із фактичною безпечністю транспортного засобу.
- Відповідні професійні організації заперечують, що – навпаки дані одометра, які є об'єктивними, легко збирати, а дані про «серйозні випадки» є суб'єктивними. Вони часто залежать від тривалого поліцейського розслідування: дорожньо-транспортна пригода буде серйозною, якщо пішохід травмований (навіть коли транспортний засіб, що задіяний, серйозно не пошкоджено і коли не задіяний компонент, пов'язаний з безпечністю), і взагалі може не повідомлятися про нього у більшості випадків, коли це є технічно серйозно, оскільки не дає жертв (наприклад, коли – можливо через шахрайство з одометром, ремінь зубчастого двигуна автомобіля не був замінений вчасно і спричинив зруйнування двигуна та ризик втрати управління транспортним засобом на шосе, але, на щастя, без заповдіання жертв у більшості випадків).
- На відміну від реєстрації показів одометра, яка є простим, недорогим і вже є частиною сучасної сервісної практики, втручання експертів, здатних

оцінити серйозність технічного інциденту, може бути значно дорожчим, якщо не було передбачено процесом РТІ.

- Якщо цей процес включено до процесу РТІ, критерії, що визначають випадки, про які потрібно повідомити в системі, повинні бути чітко визначені та обмежені: наприклад ремонт конструкції / рами транспортного засобу, зміна висоти, колісної бази або колії, заміна одного або декількох подушок безпеки після аварії. Однак ці критерії не дають чітких доказів щодо слабшої чи кращої безпечності. Заміна більшості інших систем безпечності (наприклад, заміна частин дискових гальм новими частинами) може бути пов'язана з великим пробігом, але не означає, що безпека знижується, а навпаки. Тому доглянути автомобілі можуть амортизуватися, коли за автомобілями уживаними не буде догляду.

- Через безліч можливостей залучення «відповідальності» до елементів безпеки (це часто встановлюється місяцями й роками після аварії поліцейським слідством або правосуддям) та безлічі способів ремонту автомобіля складно скласти таку систему вичерпною.

- Напевно, кожен покупець хотів би отримати сертифікат «без аварій», але насправді автомобіль може бути ідеально відремонтований офіційним дилером, який може заявити про ремонт у системі (це той випадок, коли пошкодження було повністю покрито серйозною страховою), або ж навпаки, його можливо відремонтувати за низькою вартістю, іноді «самовідремонтуватися», або без будь-якого рахунку-фактури і без декларування в системі (в ремонті не покривається повна страховка): це призведе до додаткової амортизації автомобілів, які були правильно відремонтовані та застраховані, а страхові компанії зобов'язані були б відшкодувати власнику цю додаткову амортизацію в результаті ремонту, тому вони діють зовсім не на користь такої системи.

8.17 Бібліографія

Законодавчі та політичні документи

EUROPEAN COMMISSION (1993), Commission Regulation (EC) No 3198/93 of 22 November 1993 amending Regulation (EEC) No 3846/87 establishing an agricultural products nomenclature for export refunds, OJ No L 288/10 of 23.11.1993 (*ЄВРОПЕЙСЬКА КОМІСІЯ (1993), Регламент Комісії (ЄС) № 3198/93 від 22 листопада 1993 року, що доповнює Регламент (ЄЕС) № 3846/87, який встановлює номенклатуру на сільськогосподарські товари для експортних дотацій, ОВ № L 288/10 від 23.11.1993*).

EUROPEAN COMMISSION (2008), Commission regulation (EC) № 692/2008 of 18 July 2008 implementing and amending Regulation (EC) № 715/2007 of the European Parliament and of the Council on type-approval of motor vehicles with respect to emissions from light passenger and commercial vehicles (Euro 5 and Euro 6) and on access to vehicle repair and maintenance information (*ЄВРОПЕЙСЬКА КОМІСІЯ (2008), Регламент Комісії (ЄС) № 692/2008 від 18 липня 2008 року, що імплементує та доповнює Регламент (ЄС) № 715/2007 Європейського парламенту та Ради ЄС про затвердження типу колісних транспортних засобів стосовно викидів від легких пасажирських та комерційних транспортних засобів (Євро 5 та Євро 6) та про доступ до інформації щодо ремонту і технічної підтримки транспортних засобів*).

EUROPEAN COMMISSION (2009), Commission Regulation (EC) № 385/2009 of 7 May 2009 replacing Annex IX to Directive 2007/46/EC of the European Parliament and of the Council establishing a framework for the approval of motor vehicles and their trailers, and of systems, components and separate technical units intended for such vehicles (Framework Directive), OJ L 118/13 of 13.5.2009 (*ЄВРОПЕЙСЬКА КОМІСІЯ (2009), Регламент Комісії (ЄС) № 385/2009 від 7 травня 2009 року, що замінює Додаток IX Директиви 2007/46/ЄС*

Європейського Парламенту та Ради ЄС, яка встановлює рамки для затвердження типу колісних транспортних засобів та їхніх причепів, а також систем, складників і окремих технічних вузлів, призначених для таких транспортних засобів (Рамкова Директива), ОВ L 118/13 від 13.05.2009).

EUROPEAN COMMISSION (2009), Commission Decision of 17 December 2009 on minimum requirements for the data to be entered in the national electronic register of road transport undertakings (notified under document C(2009) 9959), OJ L 339/36 of 22.12.2009 (*ЄВРОПЕЙСЬКА КОМІСІЯ (2009), Рішення Комісії ЄС від 17 грудня 2009 року про мінімальні вимоги щодо даних, які потрібно передавати до національного електронного реєстру підприємств автомобільного транспорту (відповідно до документа C(2009) 9959), ОВ L 339/36 від 22.12.2009).*

EUROPEAN COMMISSION (2009), Commission Regulation (EU) No 1266/2009 of 16 December 2009 adapting for the tenth time to technical progress Council Regulation (EEC) No 3821/85 on recording equipment in road transport, OJ L 339/3 of 22.12.2009 (*ЄВРОПЕЙСЬКА КОМІСІЯ (2009), Регламент Комісії (ЄС) № 1266/2009 від 16 грудня 2009 року, що вдесяте адаптує до технічного прогресу Регламент Ради (ЄЕС) № 3821/85 про записувальне обладнання на дорожньому транспорті, ОВ L 339/3 від 22.12.2009).*

EUROPEAN COMMISSION (2010), Commission Directive 2010/47/EU of 5 July 2010 adapting to technical progress Directive 2000/30/EC of the European Parliament and of the Council on the technical roadside inspection of the roadworthiness of commercial vehicles circulating in the Community, OJ L 173/33 of 8.7.2010 (*ЄВРОПЕЙСЬКА КОМІСІЯ (2010), Директива Комісії 2010/47/ЄС від 5 липня 2010 року, що адаптує до технічного прогресу Директиву 2000/30/ЄС Європейського Парламенту та Ради ЄС про технічну придорожню перевірку*

придатності до експлуатування комерційних транспортних засобів, які пересуваються дорогами Співтовариства, ОВ L 173/33 від 08.07.2010).

EUROPEAN COMMISSION (2010), Commission Directive 2010/48/EU of 5 July 2010 adapting to technical progress Directive 2009/40/EC of the European Parliament and of the Council on roadworthiness tests for motor vehicles and their trailer, OJ L 173/47 of 8.7.2010 (*ЄВРОПЕЙСЬКА КОМІСІЯ (2010), Директива Комісії 2010/48/ЄС від 5 липня 2010 року, що адаптує до технічного прогресу Директиву 2009/40/ЄС Європейського Парламенту та Ради ЄС про випробування на придатність до експлуатування колісних транспортних засобів та їхніх причепів, ОВ L 173/47 від 08.07.2010).*

EUROPEAN COMMISSION (2010), Commission recommendation of 5 July 2010 on the assessment of defects during roadworthiness testing in accordance with Directive 2009/40/EC of the European Parliament and of the Council on roadworthiness tests for motor vehicles and their trailers (2010/378/EU), OJ L 173/74 of 8.7.2010 (*ЄВРОПЕЙСЬКА КОМІСІЯ (2010), Рекомендації Комісії від 5 липня 2010 року про оцінку недоліків під час випробувань на придатність до експлуатування відповідно до Директиви 2009/40/ЄС Європейського Парламенту та Ради ЄС про випробування на придатність до експлуатування колісних транспортних засобів та їхніх причепів (2010/378/ЄС), ОВ L 173/74 від 08.07.2010).*

EUROPEAN COMMISSION (2010), Commission Regulation (EU) № 213/2010 of 16 December 2010 establishing common rules concerning the interconnection of national electronic registers on road transport undertakings, OJ L 335/21 of 18.12.2010 (*ЄВРОПЕЙСЬКА КОМІСІЯ (2010), Регламент Комісії (ЄС) № 1213/2010 від 16 грудня 2010 року про встановлення загальних правил стосовно взаємозв'язку між національними електронними реєстрами підприємств автомобільного транспорту, ОВ L 335/21 від 18.12.2010).*

EUROPEAN COMMISSION (2011), White Paper Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system {SEC(2011) 359 final; SEC(2011) 358 final; SEC(2011) 391 final}, COM(2011) 144 final of Brussels, 28.3.2011 (*ЄВРОПЕЙСЬКА КОМІСІЯ (2011), Біла книга «Дорожня карта до Єдиного європейського транспортного простору – На шляху до конкурентної та ресурсоефективної транспортної системи {SEC(2011) 359 final; SEC(2011) 358 final; SEC(2011) 391 final}, COM(2011) 144 final, Брюссель, 28.3.2011*)

EUROPEAN COMMISSION (2011), Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions, Towards a European road safety area: policy orientations on road safety 2011-2020, COM(2010) 389 final (*ЄВРОПЕЙСЬКА КОМІСІЯ (2011), Повідомлення Комісії до Європейського Парламенту, Ради ЄС, Європейського економічного та соціального комітету та Комітету регіонів, «На шляху до Європейського простору дорожньої безпеки 2011-2020», COM(2010) 389 final*)

EUROPEAN COMMISSION (2012), Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on the protection of individuals with regard to the processing of personal data and on the free movement of such data (General Data Protection Regulation), Brussels, 25.1.2012, COM(2012) 11 final, 2012/0011 (COD) (*ЄВРОПЕЙСЬКА КОМІСІЯ (2012), Пропозиція щодо Регламенту Європейського Парламенту та Ради ЄС про захист осіб стосовно обробки персональних даних та про вільний обіг таких даних (Загальний регламент із захисту даних), Брюссель, 25.01.2012, COM(2012) 11 final, 2012/0011 (COD)*).

EUROPEAN COMMISSION (2012), Staff Working Paper Impact Assessment accompanying document to the Regulation of the European Parliament and of the Council on Periodic Roadworthiness Tests for Motor Vehicles and their Trailers and

repealing Directive 2009/40/EC and Regulation of the European Parliament and of the Council on the Technical Roadside Inspections of the Roadworthiness of Commercial Vehicles Circulating in the Union and repealing Directive 2000/30/EC and Directive of the European Parliament and of the Council amending Council Directive 1999/37/EC on the Registration Documents for Vehicles {COM(2012) 380 final} {SWD(2012) 207 final}, of Brussels, 13.7.2012 {SWD(2012) 206 final} (*ЄВРОПЕЙСЬКА КОМІСІЯ (2012), Робочий документ «Оцінка регуляторного впливу, що супроводжує документ, Регламенту Європейського Парламенту та Ради ЄС про періодичні випробування на придатність до експлуатації для колісних транспортних засобів та їхніх причепів, який скасовує Директиву 2009/40/ЄС, Регламенту Європейського Парламенту та Ради ЄС про технічні придорожні перевірки комерційних транспортних засобів, що пересуваються дорогами Союзу, що скасовує Директиву 2000/30/ЄС, та Директиви Європейського Парламенту та Ради, яка доповнює Директиву Ради ЄС 1999/37/ЄС про реєстраційні документи транспортних засобів {COM(2012) 380 final} {SWD(2012) 207 final}, Брюссель, 13.7.2012 {SWD(2012) 206 final}*).

EUROPEAN COMMISSION (2013), Commission Directive 2013/60/EU of 27 November 2013 amending for the purposes of adapting to technical progress, Directive 97/24/EC of the European Parliament and of the Council on certain components and characteristics of two or three-wheel motor vehicles, Directive 2002/24/EC of the European Parliament and of the Council relating to the type-approval of two or three-wheel motor vehicles and Directive 2009/67/EC of the European Parliament and of the Council on the installation of lighting and light-signalling devices on two- or three-wheel motor vehicles (*ЄВРОПЕЙСЬКА КОМІСІЯ (2013), Директива Комісії 2013/60/ЄС від 27 листопада 2013 року, що доповнює з метою адаптувати до технічного прогресу Директиву 97/24/ЄС Європейського Парламенту та Ради ЄС про окремі складники та характеристики дво- або триколісних транспортних засобів, Директиву*

2002/24/ЄС Європейського Парламенту та Ради ЄС стосовно затвердження типу дво- або триколісних транспортних засобів та Директиву 2009/67/ЄС Європейського Парламенту та Ради про встановлення освітлювальних та сигнальних пристроїв на дво- або триколісні транспортні засоби).

EUROPEAN COMMISSION (2014), Commission Delegated Regulation (EU) No 3/2014 of 24 October 2013 supplementing Regulation (EU) No 168/2013 of the European Parliament and of the Council with regard to vehicle functional safety requirements for the approval of two- or three-wheel vehicles and quadricycles (*ЄВРОПЕЙСЬКА КОМІСІЯ (2014), Делегований Комісії (ЄС) Регламент № 3/2014 від 24 жовтня 2013 року, що доповнює Регламент (ЄС) № 168/2013 Європейського Парламенту та Ради ЄС стосовно вимог до функційної безпеки транспортних засобів для затвердження дво- або триколісних транспортних засобів та квадроциклів).*

EUROPEAN COMMISSION (2014), Commission Delegated Regulation (EU) No 44/2014 of 21 November 2013 supplementing Regulation (EU) No 168/2013 of the European Parliament and of the Council with regard to the vehicle construction and general requirements for the approval of two- or three-wheel vehicles and quadricycles (*ЄВРОПЕЙСЬКА КОМІСІЯ (2014), Делегований Комісії (ЄС) Регламент № 44/2014 від 21 листопада 2013 року, що доповнює Регламент (ЄС) № 168/2013 Європейського Парламенту та Ради стосовно конструкції транспортних засобів та загальних вимог до них для затвердження дво- або триколісних транспортних засобів та квадроциклів).*

EUROPEAN COMMISSION (2014), Commission Delegated Regulation (EU) No 134/2014 of 16 December 2013 supplementing Regulation (EU) No 168/2013 of the European Parliament and of the Council with regard to environmental and propulsion unit performance requirements and amending Annex V thereof (*ЄВРОПЕЙСЬКА КОМІСІЯ (2014), Делегований Регламент Комісії (ЄС)*

№ 134/2014 від 16 грудня 2013, що доповнює Регламент (ЄС) № 168/2013 Європейського Парламенту та Ради ЄС стосовно вимог до екологічності та характеристик урухомника та вносить зміни до Додатка V згаданого Регламенту).

EUROPEAN COMMISSION (2014), Commission Directive 2014/44/EU of 18 March 2014 amending Annexes I, II and III to Directive 2003/37/EC of the European Parliament and of the Council on type-approval of agricultural or forestry tractors, their trailers and interchangeable towed machinery, together with their systems, components and separate technical units (*ЄВРОПЕЙСЬКА КОМІСІЯ (2014), Директива Комісії 2014/44/ЄС від 18 березня 2014 року про зміну додатків I, II та III Директиви 2003/37/ЄС Європейського Парламенту та Ради ЄС про затвердження типу сільськогосподарських або лісогосподарських тракторів, їхніх причепів та змінних причіпних машин, а також їх систем, складників і окремих технічних вузлів*).

EUROPEAN COMMISSION (2014), Commission Directive 2014/43/EU of 18 March 2014 amending Annexes I, II and III to Directive 2000/25/EC of the European Parliament and of the Council on action to be taken against the emission of gaseous and particulate pollutants by engines intended to power agricultural or forestry tractors (*ЄВРОПЕЙСЬКА КОМІСІЯ (2014), Директива Комісії 2014/43/ЄС від 18 березня 2014 року, що вносить зміни до Додатків I, II та III Директиви 2000/25/ЄС Європейського Парламенту та Ради ЄС щодо протидії викидам газоподібних забруднювачів та твердих частинок з двигунів, які призначені урухомлювати сільськогосподарські або лісогосподарські трактори*).

COUNCIL DIRECTIVE 96/96/EC of 20 December 1996 on the approximation of the laws of the Member States relating to roadworthiness tests for motor vehicles and their trailers (*ДИРЕКТИВА РАДИ ЄС 96/96/ЄС від 20 грудня 1996 року про*

зближення законодавств держав-членів стосовно випробувань на придатність до експлуатації колісних транспортних засобів та їхніх причепів).

COUNCIL OF THE EUROPEAN UNION (1977), Council Directive 77/143/EEC of 29 December 1976 on the approximation of the laws of the Member States relating to roadworthiness tests for motor vehicles and their trailers, OJ L 47 of 18.02.1977 (*РАДА ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ (1977), Директива Ради ЄС 77/143/ЄЕС від 29 грудня 1976 року про зближення законодавств держав-членів стосовно випробувань на придатність до експлуатації колісних транспортних засобів та їхніх причепів, ОВ L 47 від 18.02.1977).*

COUNCIL OF THE EUROPEAN UNION (1992), Council Regulation (EEC) No 684/92 of 16 March 1992 on common rules for the international carriage of passengers by coach and bus, OJ L 74 of 20.3.1992 (*РАДА ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ (1992), Регламент Ради (ЄЕС) № 684/92 від 16 березня 1992 року про загальні правила для міжнародних перевезень пасажирів автобусами міського та міжміського сполучення, ОВ L 74 від 20.03.1992).*

COUNCIL OF THE EUROPEAN UNION (1992), Council Regulation (EEC) No 881/92 of 26 March 1992 on access to the market in the carriage of goods by road within the Community to or from the territory of a Member State or passing across the territory of one or more Member States, OJ L 95 of 9.4.1992 (*РАДА ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ (1992), Регламент Ради (ЄЕС) № 881/92 від 26 березня 1992 року про доступ на ринок дорожніх вантажних перевезень в межах Співтовариства територією або поза територією держав-членів або перетинаючи територію одного чи більше держав-членів, ОВ L 95 від 09.04.1992).*

COUNCIL OF THE EUROPEAN UNION (1993), Council Decision of 30 November 1993 on the creation of a Community database on road accidents (93/704/EC), OJ No L 329/63 of 30.12.1993 (*РАДА ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ*

(1993), Рішення Ради ЄС від 30 листопада 1993 року про заснування бази даних Співтовариства щодо дорожньо-транспортних пригод (93/704/ЄС), ОВ L 329/63 від 30.12.1993).

COUNCIL OF THE EUROPEAN UNION (1996), Council Directive 96/26/EC of 29 April 1996 on admission to the occupation of road haulage operator and road passenger transport operator and mutual recognition of diplomas, certificates and other evidence of formal qualifications intended to facilitate for these operators the right to freedom of establishment in national and international transport operations, OJ L 124 of 23.5.1996 *(РАДА ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ (1996), Директива Ради ЄС 96/26/ЄС від 29 квітня 1996 року про допуск до діяльності оператора вантажних перевезень та оператора пасажирських перевезень, а також про взаємне визнання дипломів, сертифікатів та інших документів, що підтверджують формальну освіту, яке призначене полегшити таким операторам право на свободу створення підприємств у сфері національних та міжнародних транспортних перевезень, ОВ L 124 від 23.05.1996).*

COUNCIL OF THE EUROPEAN UNION (1997), Council Directive 96/96/EC of 20 December 1996 on the approximation of the laws of the Member States relating to roadworthiness tests for motor vehicles and their trailers, OJ L 46 of 17.2.1997 *(РАДА ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ (1997), Директива Ради ЄС 96/96/ЄС від 20 грудня 1996 року про зближення законодавств держав-членів стосовно випробувань на придатність до експлуатування колісних транспортних засобів та їхніх причепів, ОВ L 46 від 17.02.1997).*

COUNCIL OF THE EUROPEAN UNION (1998), Council Regulation (EC) No 12/98 of 11 December 1997 laying down the conditions under which non-resident carriers may operate national road passenger transport services within a Member State, OJ L 4/10 of 8.1.1998 *(РАДА ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ (1998), Регламент Ради (ЄС) № 12/98 від 11 грудня 1997 року про встановлення умов, за якими*

перевізник-нерезидент може надавати послуги з національних пасажирських перевезень в межах держави-члена, ОВ L 4/10 від 08.01.1998).

COUNCIL OF THE EUROPEAN UNION (1999), Council Directive 1999/37/EC of 29 of April 1999 on the registration document for vehicles, OJ L138/57 of 1.6.1999 (*РАДА ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ (1998), Директива Ради ЄС 1999/37 від 29 квітня 1999 року про реєстраційні документи колісних транспортних засобів, ОВ L 138/57 від 01.06.1999).*

COUNCIL OF THE EUROPEAN UNION (2005), Prüm Convention, Brussels 7.07.2005, 10900/05 (*РАДА ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ (1998), Конвенція Prüm, Брюссель, 07.07.2005, 10900/05).*

COUNCIL OF THE EUROPEAN UNION, Council Decision 2008/615/JHA of 23 June 2008 on the stepping up of cross border cooperation, particularly in combating terrorism and cross border crime, Council Decision 2008/616/JHA of 23 June 2008 on the implementation of Council Decision 2008/615/JHA of 23 June 2008 on the stepping up of cross-border cooperation, particularly in combating terrorism and cross-border-crime («Prüm Decisions») – statistics and reports on automated data exchange for 2013 (*РАДА ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ – Рішення Ради ЄС 2008/615/ЖНА від 23 червня 2008 року про зміцнення міждержавного співробітництва, зокрема у боротьбі з тероризмом та міжнародними злочинами, Рішення Ради ЄС 2008/616/ЖНА від 23 червня 2008 року про імплементацію Рішення Ради ЄС 2008/615/ЖНА про зміцнення міждержавного співробітництва, зокрема у боротьбі з тероризмом та міжнародними злочинами («Рішення Prüm») – статистика та звіти щодо автоматичного обміну даними за 2013 рік).*

THE COUNCIL OF THE EUROPEAN COMMUNITIES (1985), Council Regulation (EEC) No 3821/85 of 20 December 1985 on recording equipment in road transport, OJ L 370 of 31.12.1985 (*РАДА ЄВРОПЕЙСЬКИХ СПІВТОВАРИСТВ*

(1985), Регламент Ради (ЄЕС) № 3821/85 від 20 грудня 1985 року про записувальне обладнання на дорожньому транспорті, ОВ L 370 від 31.12.1985)

EUROPEAN PARLIAMENT AND THE COUNCIL OF THE EUROPEAN UNION (1995), Directive 95/46/EC of the European Parliament and of the Council of 24 October 1995 on the protection of individuals with regard to the processing of personal data and on the free movement of such data, OJ L 281/31 of 23.11.1995 *(ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ПАРЛАМЕНТ ТА РАДА ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ (1995), Директива 95/46/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 24 жовтня 1995 року про захист осіб у сфері обробки персональних даних та про вільний обіг таких даних, ОВ L 281/31 від 23.11.1995).*

EUROPEAN PARLIAMENT AND THE COUNCIL OF THE EUROPEAN UNION (2000), Directive 2000/30/EC of the European Parliament and of the Council of 6 June 2000 on the technical roadside inspection of the roadworthiness of commercial vehicles circulating in the Community, OJ L 203/1 of 10.8.2000 *(ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ПАРЛАМЕНТ ТА РАДА ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ (1995), Директива 2000/30/ЄС Європейського Парламенту та ради ЄС від 6 червня 2000 року про технічні придорожні перевірки придатності до експлуатування комерційних транспортних засобів, що пересуваються дорогами Співтовариства, ОВ L 203/1 від 10.08.2000).*

EUROPEAN PARLIAMENT AND THE COUNCIL OF THE EUROPEAN UNION (2000), Directive 2000/53/EC of the European Parliament and of the Council of 18 September 2000 on end-of life vehicles, OJ L 269, of 21.10.2000 *(ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ПАРЛАМЕНТ ТА РАДА ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ (2000), Директива 2000/53/ЄС Європейського Парламенту та Ради ЄС від 18 вересня 200 року про транспортні засоби, термін експлуатації яких завершився, ОВ L 269 від 21.10.2000).*

EUROPEAN PARLIAMENT AND THE COUNCIL OF THE EUROPEAN UNION (2001), Regulation No 45/2001 of the European Parliament and of the Council of 18 December 2000 on the protection of individuals with regard to the processing of personal data by the Community institutions and bodies and on the free movement of such data, OJ L 8/1 of 12.01.2001 (*ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ПАРЛАМЕНТ ТА РАДА ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ (2001), Регламент № 45/2001 Європейського Парламенту та Ради ЄС від 18 грудня 2000 року про захист осіб у сфері обробки персональних даних інституціями та організаціями Співтовариства та про вільний обіг таких даних, ОВ L 8/1 від 12.01.2001*).

EUROPEAN PARLIAMENT AND THE COUNCIL OF THE EUROPEAN UNION (2002), Directive 2002/24/EC of the European Parliament and of the Council of 18 March 2002 relating to the type-approval of two or three-wheel motor vehicles and repealing Council Directive 92/61/EEC, OJ L 124/1 of 6.5.2002 (*ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ПАРЛАМЕНТ ТА РАДА ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ (2002), Директива 2002/24/ЄС Європейського Парламенту та Ради ЄС від 18 березня 2002 року про затвердження типу дво- або триколісних транспортних засобів, яка скасовує Директиву Ради ЄС 92/61/ЄЕС, ОВ L 124/1 від 06.05.2002*).

EUROPEAN PARLIAMENT AND THE COUNCIL OF THE EUROPEAN UNION (2003), Directive 2003/37/EC of the European Parliament and of the Council of 26 May 2003 on type-approval of agricultural or forestry tractors, their trailers and interchangeable towed machinery, together with their systems, components and separate technical units and repealing Directive 74/150/EEC, OJ L 171/1 of 9.7.2003 (*ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ПАРЛАМЕНТ ТА РАДА ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ (2003), Директива 2003/37/ЄС Європейського Парламенту та Ради ЄС від 26 травня 2003 року про затвердження типу сільськогосподарських або лісгосподарських тракторів, їхніх причепів та змінних причіпних машин, а також їх систем, складників і окремих технічних вузлів*).

EUROPEAN PARLIAMENT AND THE COUNCIL OF THE EUROPEAN UNION (2006), Regulation (EC) No 561/2006 of the European Parliament and of the Council of 15 March 2006 on the harmonization of certain social legislation relating to road transport and amending Council Regulations (EEC) No 3821/85 and (EC) No 2135/98 and repealing Council Regulation (EEC) No 3820/85, OJ L 102/1 of 11.4.2006 (*ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ПАРЛАМЕНТ ТА РАДА ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ (2006), Регламент (ЄС) № 561/2006 Європейського Парламенту та Ради ЄС від 15 березня 2006 року про гармонізацію окремого соціального законодавства стосовно дорожнього транспорту, внесення змін до Регламентів Ради (ЄЕС) № 3821/85 та (ЄС) № 2135/98 та про скасування Регламенту Ради (ЄЕС) № 3820/85, ОВ L 102/1 від 11.04.2006*).

EUROPEAN PARLIAMENT AND THE COUNCIL OF THE EUROPEAN UNION (2006), Directive 2006/24/EC of the European Parliament and of the Council of 15 March 2006 on the retention of data generated or processed in connection with the provision of publicly available electronic communications services or of public communications networks and amending Directive 2002/58/EC, OJ L 105/54 of 13.04.2006 (*ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ПАРЛАМЕНТ ТА РАДА ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ (2006), Директива 2006/24/ЄС Європейського Парламенту та Ради ЄС від 15 березня 2006 року про зберігання даних, створених або оброблених у зв'язку з положеннями про загальнодоступні послуги електронних комунікацій або загальнодоступні мережі комунікацій, яка змінює Директиву 2002/58/ЄС, ОВ L 105/54 від 13.04.2006*).

EUROPEAN PARLIAMENT AND THE COUNCIL OF THE EUROPEAN UNION (2006), Directive 2006/126/EC of the European Parliament and of the Council of 20 December 2006 on driving licenses, OJ L 403 of 30.12.2006 (*ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ПАРЛАМЕНТ ТА РАДА ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ (2006), Директива 2006/126/ЄС Європейського Парламенту та Ради ЄС від 20 грудня 2006 року про посвідки водія, ОВ L 403 від 30.12.2006*).

Links

<https://www.eucaris.net/>

<http://www.car-pass.be/>

<https://www.ereg-association.eu/>

<https://www.oasis-open.org/>

<http://www.oeko.de/>

<http://www.acea.be/>
