



Notă Analitică nr.5/2018

Frauda odometrelor - ignorată de autorități?

Autor: Stanislav GHILEȚCHI

Chișinău

Peste 30% din mașinile vândute în Europa au odometrul fraudat, pagubele pentru cetățeni sunt cuprinse între 5,6 și 9,6 miliarde de euro pe an¹. În Statele Unite ale Americii pagubele cauzate consumatorilor de fraudarea odometrelor depășesc 1 miliard de dolari pe an². În anul 2008, Ministerul Transporturilor din Belgia a efectuat o analiză și a estimat că în mediu, odometrul autovehiculelor Europene este dat în urmă cu 60,000-80,000 km³.

Numărul de kilometri ireal al mașinilor „second hand” aflate la vânzare în Republica Moldova generează o mulțime de probleme tehnice și financiare pentru consumatori. Fraudarea datelor odometrelor presupune scăderea artificială a kilometrajului unei mașini în scopul creșterii valorii de revânzare. Datorită progreselor tehnologice acest procedeu a devenit rapid, simplu și ieftin.

¹ Odometer manipulation in motor vehicles in the EU - http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/615637/EPRS_STU%282018%29615637_EN.pdf

² <https://www.justice.gov/usao-sdms/pr/father-and-son-plead-guilty-large-scale-vehicle-odometer-roll-back-scheme>

³ Belgian Ministry Mobility and Transport

La începutul anului 2017, Codul Contravențional al Republicii Moldova (nr. 218/2008) a fost completat cu Articolul 228¹ *Fraudarea datelor odometrelor* care prevede sancțiuni în formă de amendă pentru persoanele juridice și fizice care modifică datele odometrelor sau admit fraudarea datelor odometrelor. Pentru persoanele fizice amenda variază de la **MDL 3,000 la MDL 4,500**, iar pentru persoanele juridice de la **MDL 4,500 la MDL 7,500**.

În cadrul Uniunii Europene, fraudarea datelor odometrelor este interzisă în 25 de țări. Dar sancțiunile pentru această faptă variază. De exemplu, în Franța, infractorii riscă până la doi ani de închisoare, iar în Slovacia pot primi o amendă de 226 de euro⁴.

În ciuda faptului că fraudarea odometrelor este pe larg răspândită, iar legea prevede sancțiuni, în anul 2018, Inspectoratul Național de Patrulare nu a amendat nici o persoană fizică sau juridică⁵.



Konrad
Adenauer
Stiftung

Prezenta Analiză a fost elaborată în cadrul proiectului IPRE „Analize Tematice a politicilor publice”, realizat cu susținerea Fundației Konrad Adenauer (KAS) în Republica Moldova. Opiniile reflectate în prezenta publicație aparțin autorilor și nu reflectă neapărat opinia KAS.

⁴ <http://www.europarl.europa.eu/news/en/headlines/society/20180525STO04312/fighting-mileage-fraud-on-used-cars>

⁵ <http://date.gov.md/ckan/ro/dataset/17266-statistica-contravenitiilor-rutiere-si-a-punctelor-de-penalizare-aplicate>





O problemă pentru multe țări

Necunoașterea parcursului adevărat face imposibilă evaluarea valorii autoturismelor. Pe lângă oferirea unui preț exagerat, consumatorii înșelați se confruntă și cu costuri mai mari de reparație și întreținere, iar pe drumurile din țară circulă automobile mai puțin sigure și cu un potențial mai ridicat de poluare a mediului înconjurător.

La momentul actual, consumatorii din întreaga lume au opțiuni limitate de a verifica dacă kilometrajul vehiculelor este real sau nu. Acesta este indicat în raportul de inspecție tehnică periodică, dar în majoritatea statelor Europene obligativitatea ITP intervine după anul 4, ulterior având o periodicitate din 2 în 2 ani. Datele odometrului sunt înregistrate și la centrele tehnice de deservire, dar din cauza inexistenței unei baze de date centralizate care să stocheze toate informația, veridicitatea acestor date nu poate fi confirmată. Mai mult, intervalul mare dintre înregistrări, mai ales pentru autoturismele noi, creează premisele necesare pentru fraudarea odometrului. Pentru autoturismele noi motivația și stimulentele de a frauda datele de la bord sunt și mai mari în comparație cu automobilele mai vechi.

Situația actuală din Republica Moldova

Pe lângă faptul că unele automobilele procurate în Europa deja au odometrul fraudat, în multe cazuri o scădere adițională a kilometrajului înregistrat este efectuată înainte ca autovehiculul respectiv să intre pe teritoriul țării. În scopul cuantificării magnitudinii fraudei, au fost comparate 4000 de anunțuri de vânzare a autoturismelor din Moldova⁶ și Lituania⁷.

⁶ www.999.md

⁷ autoplius.lt

Lituania a fost selectată, dat fiind faptul că reprezintă o piață în care sunt importate mașini din toată Europa și eșantionul de mașini care ajunge în Moldova este comparabil cu cel care se găsește pe piața din Lituania. Vârsta medie a automobilelor incluse în analiza comparativă a constituit 7 ani pentru ambele țări.

Cel mai frecvent kilometraj înregistrat de odometrele din Moldova este cuprins între 150,000 și 160,000 (figura 2), pe când în Lituania acesta este cuprins între 190,000 și 200,000 (figura 3). Totodată, mediana pentru Moldova a constituit 151,000 km, iar pentru Lituania 175,000. Mediana reprezintă valoarea unei serii ordonate crescător sau descrescător care împarte seria în două părți egale, așa încât 50% dintre subiecții seriei au valori mai mici decât mediana, iar 50% mai mari decât mediana.

Astfel, în Moldova jumătate de mașini care se vând pe piața secundară au sub 151,000 km, iar în Lituania jumătate au sub 175,000 km. Pentru comparație, în Moldova 78% din totalul ofertelor au mai puțin de 175,000 km (figura 2 și 3). Diferența suficient de mare dintre medianele acestor două piețe, confirmă ipoteza faptului că odometrele sunt ajustate la intrarea în țară.

Figura 1. Rezultate Car-Pass Belgia



Sursa: Calculele autorului în baza datelor Car-Pass din Belgia



Figura 2.

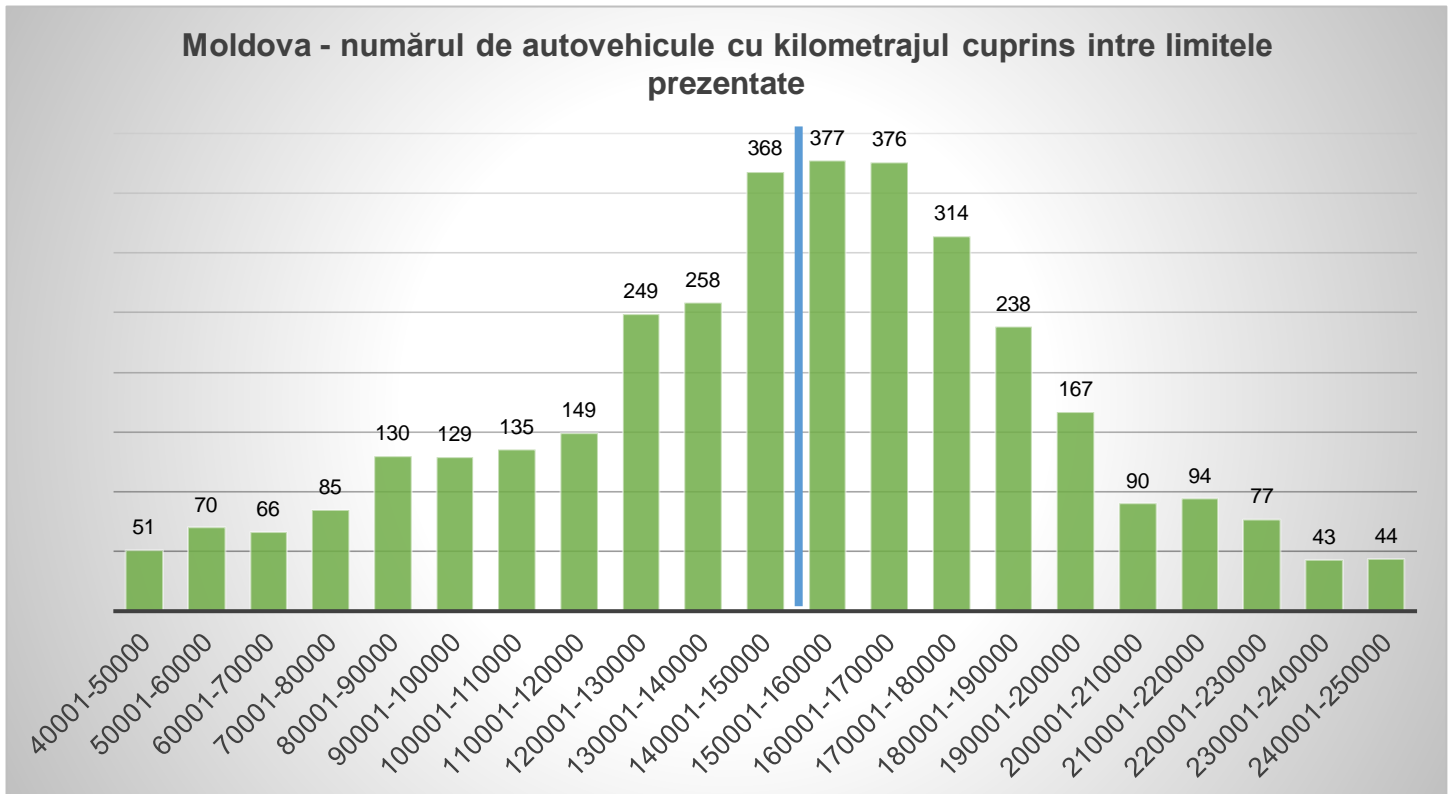
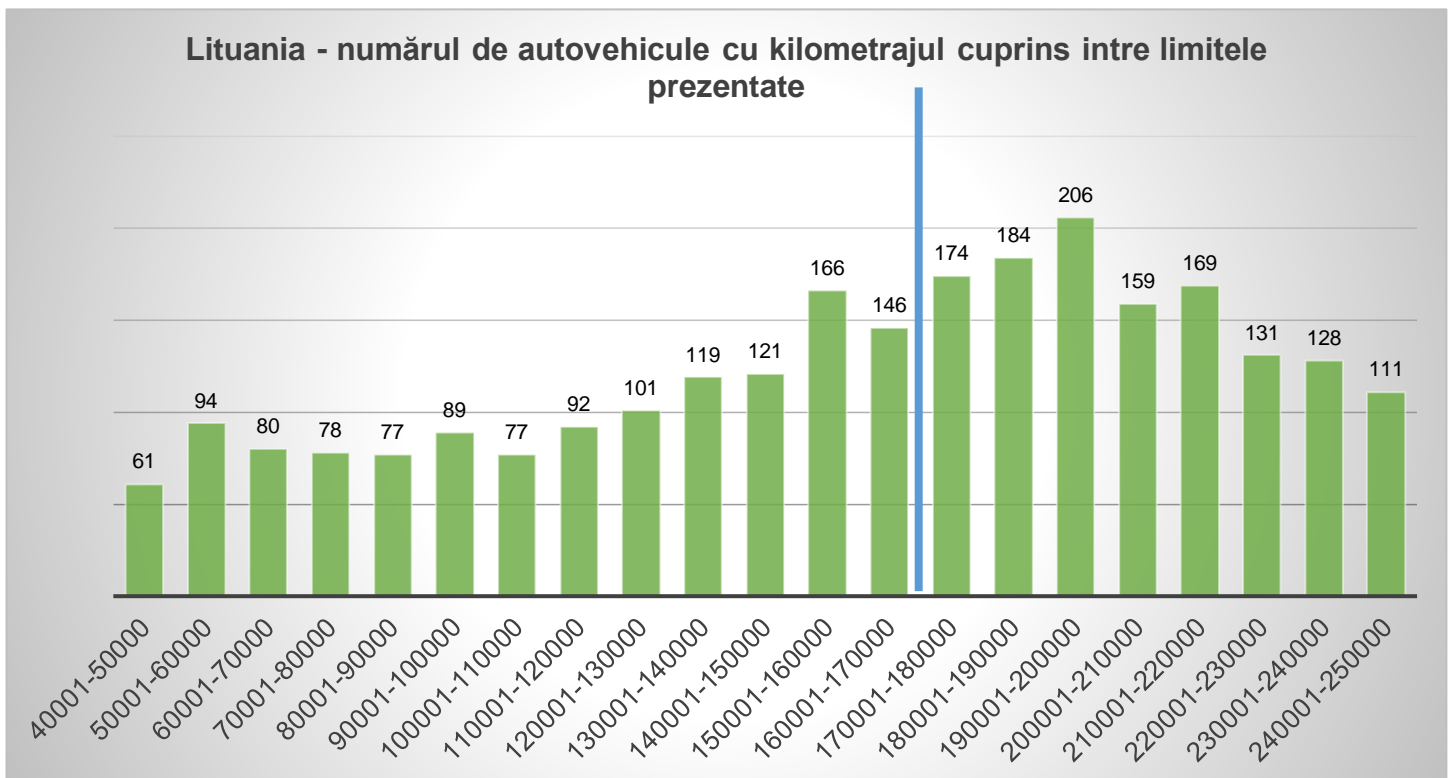


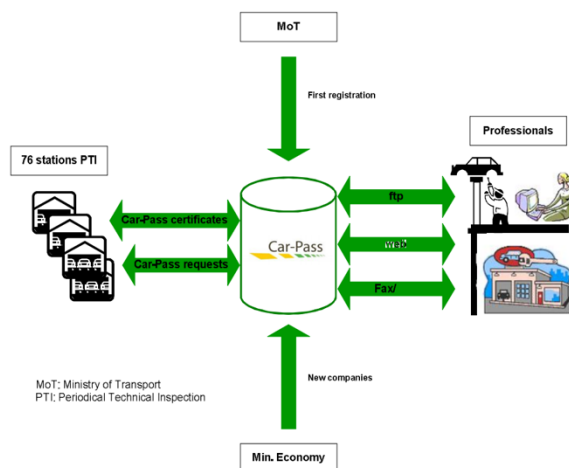
Figura 3.



Soluția Belgiană

În anul 2006 în Belgia a fost introdus sistemul Car-Pass. Acesta este un document obligatoriu care trebuie prezentat la vânzarea autoturismelor pe piața secundară. Obiectivul sistemului este de a proteja atât consumatorii, cât și actorii integri din acest domeniu, persoanele fizice care se ocupă de vânzare-cumpărare, dar și dealerii auto.

Figura 4. Modelul de operare Car-Pass



sursa: car-pass.be

Car-Pass-ul este eliberat de o instituție independentă aflată la autofinanțate care este formată din reprezentanți din partea sectorului privat și celui public. Datele sunt colectate la prima înregistrare în sistem și ulterior de fiecare dată când mașină este vândută, trece inspecția tehnică periodică, la fiecare schimb de ulei, la procurarea roților de vară/iarnă sau când este reparată la un centru auto (figura 3).

Evaluarea ex-post a sistemului Car-Pass după 12 ani de implementare a înregistrat rezultate semnificative. Frauda odometrelor pe piața secundară internă (cu excepția automobilelor

importate) a scăzut semnificativ (figura 1)⁸. Elemente cheie în succesul acestui sistem sunt:

- Bază de date unică;
- Puncte multiple și dese de colectare a datelor odometrelor;
- Ușurința introducerii datelor;
- Cost redus pentru obținerea certificatului (EUR 6.35);
- Cooperarea bună între autorități și actorii integri de pe piață.

Rezoluția Parlamentului European

Sistemele naționale pot garanta integritatea datelor odometrului doar pentru piața internă, dar pentru a rezolva problema pe întreg spațiu European sunt necesare măsuri și soluții transnaționale. Un prim pas în acest sens a fost deja făcut de Parlamentul European⁹. Legislativul a adoptat o rezoluție prin care solicită adoptarea unor măsuri mai stricte care să pună capăt manipulărilor de kilometraj. Rezoluția îndeamnă statele să coopereze mai strâns și să aplice măsuri care ar reduce fraudă, examinând posibilitatea dezvoltării unui EU Car-Pass care să poată să acceseze datele din fiecare țară.

Protecția consumatorului

Conform tabloului de bord al piețelor de consum din 2018¹⁰, piața autoturismelor „second hand” a obținut ultimul loc fiind considerată cea mai puțin credibilă de către consumatorii europeni.

Inexistența unui mecanism care ar certifica integritatea datelor odometrului, contribuie la falsa idee că posesorii de autovehicule au mașini cu o valoare mai mare decât în realitate. Acest

⁸www.car-pass.be/files/article_files/file/7/crm%20study%20final%20report.pdf

⁹<http://www.europarl.europa.eu/news/en/headlines/society/20180525STO04312/fighting-mileage-fraud-on-used-cars>

¹⁰https://ec.europa.eu/info/publications/consumer-markets-scoreboard_en



lucru contribuie la plata exagerată pentru cumpărarea automobilului, dar și la costuri mai ridicate de întreținere. Mai mult decât atât, necunoscând parcursul real al automobilului, proprietarul ar putea să nu ofere nivelul potrivit de întreținere. Acest lucru ar putea pune în pericol atât viața posesorului, cât și altor participanți în trafic.

Formarea mediului concurențial loial

Consiliul Concurenței ar trebui să fie mai activ în combaterea fraudei odometrelor, pentru a putea crește transparența și asigura o competiție loială între toți participanții pieței. La momentul actual, dealerii integri și corecți nu pot să concureze cu dealerii care constant reduc kilometrajul la automobilele uzate. Același lucru este valabil și pentru persoanele fizice.

Prin crearea unui Car-Pass în Moldova care să asigure verificarea independentă a parcursului unui automobil, posesorii cinstiți vor fi din ce în ce mai interesați să fie deserviți la centrele auto autorizate care să le asigure introducerea datelor odometrelor, pentru că acest lucru ar crește valoarea automobilului la revânzare. Iar consumatorii vor fi interesați în procurarea unui astfel de automobil. Astfel, vor fi create stimulente adiționale, pe lângă cele legislative, care să permită dezvoltarea unui astfel de sistem.

Concluzii și recomandări

Actualele măsuri întreprinse de autorități sunt insuficiente pentru a reduce fraudarea odometrelor și nu asigură un grad înalt de protecție a consumatorilor care doresc să-și procure un automobil. Obiectivul Guvernului ar trebui să fie restabilirea integrității și corectitudinii pentru piața secundară de automobile.

IPRE propune:

- Crearea unei baze de date unice care să conțină datele odometrelor tuturor

autovehiculelor înregistrate în Republica Moldova;

- Ajustarea cadrului legal, astfel încât Serviciul Vamal, stațiile pentru inspecția tehnică periodică, centrele de deservire auto (ex. schimbarea uleiului, reparație curentă), magazinele auto (ex. piese, anvelope) să fie obligate să introducă datele odometrelor de fiecare dată când intră în contact cu un automobil. Cu cât mai multe puncte de verificare există, cu atât este mai ușor de identificat fraudele;
- Intensificarea eforturilor în depistarea și sancționarea persoanelor fizice și juridice care fraudează datele odometrelor;
- Introducerea unei noi rubrici pe contractele de vânzare-cumpărare în cadrul căreia vânzătorul să menționeze numărul de kilometri al mașinii. În cazul în care se dovedește că acea valoare este falsă, proprietarul ar trebui să fie tras la răspundere;
- Implicare activă a Agenției pentru Protecția Consumatorului și Consiliului Concurenței în lupta cu fraudarea datelor odometrelor.

Sancțiunile contravenționale au înregistrat rezultate modeste. Pentru a rezolva această problemă este important ca măsurile de control și sancțiune să fie completate cu acțiuni care să permită înregistrarea frecventă a datelor într-o bază unică și să prevadă eliberarea obligatorie a certificatului Car-Pass la vânzare-cumpărare.

Doar intervențiile naționale nu vor rezolva problema, având în vedere faptul că această fraudă este pe larg răspândită și în Uniunea Europeană, dar dezvoltarea mecanismului național de reducere a fraudei ar reprezenta un prim pas în direcția pozitivă. Iar o dată cu lansarea unui sistem la nivel European, Republica Moldova va fi gată să participe plener la schimbul transfrontalier al datelor de kilometraj.