|  |  |
| --- | --- |
| Eiropas Parlaments2014-2019 |  |

**PIEŅEMTIE TEKSTI**

P8\_TA(2018)0235

Manipulācijas ar mehānisko transportlīdzekļu odometriem: ES tiesiskā regulējuma pārskatīšana

Transporta un tūrisma komiteja

PE615.366

Eiropas Parlamenta 2018. gada 31. maija normatīvā rezolūcija ar ieteikumiem Komisijai par manipulācijām ar mehānisko transportlīdzekļu odometriem: ES tiesiskā regulējuma pārskatīšana (2017/2064(INL))

*Eiropas Parlaments*,

– ņemot vērā Līguma par Eiropas Savienības darbību 225. pantu,

– ņemot vērā Līguma par Eiropas Savienības darbību 91. panta 1.punktu un 114. pantu,

– ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2014/45/ES[[1]](#footnote-1),

– ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2014/47/ES[[2]](#footnote-2),

– ņemot vērā Komisijas Regulu (ES) 2017/1151[[3]](#footnote-3), Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 661/2009[[4]](#footnote-4), Komisijas Regulu (EK) Nr. 692/2008[[5]](#footnote-5) un Apvienoto Nāciju Organizācijas Eiropas Ekonomikas komisijas Noteikumus Nr. 39[[6]](#footnote-6),

– ņemot vērā 2013. gada 10. decembra rezolūciju par *CARS 2020*: ceļā uz konkurētspējīgu un ilgtspējīgu Eiropas autobūves nozari[[7]](#footnote-7),

– ņemot vērā Eiropas Parlamenta Izpētes dienesta (*EPRS*) 2017. gada novembra pētījumu “*Odometer tampering: measures to prevent it*”[[8]](#footnote-8) (“Odometru izmainīšana: manipulāciju novēršanas pasākumi”) un tam pievienoto Eiropas pievienotās vērtības novērtējumu “*Odometer manipulation in motor vehicles in the EU*” (“Manipulācijas ar odometriem mehāniskajos transportlīdzekļos Eiropas Savienībā”)[[9]](#footnote-9),

– ņemot vērā Eiropas Transportlīdzekļu un vadītāju reģistrācijas iestāžu asociācijas galīgo ziņojumu “*Vehicle Mileage Registration*” (“Transportlīdzekļu nobraukuma reģistrācija”)[[10]](#footnote-10),

– ņemot vērā Komisijas pētījumu “*Consumer Market Study on the Functioning of the Market for Second-Hand Cars from a Consumer’s perspective*” (“Patērētāju tirgus pētījums par lietotu automobiļu tirgus darbību no patērētāju viedokļa”),

– ņemot vērā 2016. gada 11. aprīļa Rakstisko deklarāciju Nr. 0030/2016 par cīņu pret nobraukuma rādījumu viltošanu lietoto automobiļu tirgū,

– ņemot vērā Reglamenta 46. un 52. pantu,

– ņemot vērā Transporta un tūrisma komitejas ziņojumu (A8-0155/2018),

***Pašreizējā situācija***

A. tā kā manipulācijas ar odometra rādījumiem, proti, apzināta nelikumīga rīcība, mainot odometra uzrādīto reālo transportlīdzekļa nobraukumu, ir nopietna un visā Savienībā plaši izplatīta problēma, jo īpaši pārrobežu tirdzniecībā, un kaitē trešām valstīm, kuras no Savienības importē lietotos automobiļus;

B. tā kā ekonomiskais ieguvums no manipulācijām ar odometra rādījumiem var būt ievērojams, ņemot vērā nepieciešamā aprīkojuma zemās cenas un mākslīgi palielināto lietotu automobiļu vērtību; tā kā pētījumos tiek lēsts, ka iekšzemes tirdzniecībā manipulēto lietoto transportlīdzekļu īpatsvars ir no 5 % līdz 12 % un pārrobežu tirdzniecībā tas ir no 30 % līdz 50 %, visā Savienībā radot kopējo ekonomisko kaitējumu EUR 5,6–9,6 miljardiem;

C. tā kā nobraukums ir viens no vissvarīgākajiem parametriem, uz kā pamata pircējs var novērtēt transportlīdzekļa tehnisko stāvokli, un tā kā tas būtiski ietekmē transportlīdzekļa tirgus vērtību;

D. tā kā odometra rādījumi tiek saglabāti un digitāli uzrādīti, bet piekļuve tiem no ārpuses manipulācija nolūkā ir vienkārši izpildāma, jo odometru aizsardzības līmenis ir zemāks nekā pārējiem transportlīdzekļa komponentiem;

E. tā kā manipulācijas ar odometra rādījumiem rada kaitējumu patērētājiem, lietoto automobiļu tirgotājiem, apdrošinātājiem un līzinga sabiedrībām, savukārt krāpnieki gūst no tā labumu, un tā kā ir jāatrod tehniskie risinājumi, lai neprofesionāļiem apgrūtinātu manipulācijas ar odometru rādījumiem;

F. tā kā automobiļu ar manipulētiem odometriem pārāk lielais nolietojums negatīvi ietekmē ceļu satiksmes drošību; tā kā šādu automobiļu pircējiem var nākties saskarties ar lielākām nekā gaidīts apkopes un remonta izmaksām, jo automobiļi netiek pārbaudīti atbilstoši to faktiski nobrauktajiem kilometriem;

G. tā kā automobiļiem ar manipulētiem odometriem var būt lielāks degvielas patēriņš un augstākas piesārņotāju emisijas nekā gaidīts, tādējādi pārkāpjot tipa apstiprinājuma tiesību aktu ilgizturības prasības;

H. tā kā Savienības lietotu automobiļu tirgum, kurš ir divas līdz trīs reizes lielāks nekā jauno automobiļu tirgus, ir viszemākā patērētāju uzticība salīdzinājumā ar citu preču tirgiem, saskaņā ar Komisijas Patēriņa tirgu rezultātu pārskatu 2014. gadam[[11]](#footnote-11) un manipulācijas ar odometriem būtiski samazina patērētāju uzticību lietotu preču tirgotājiem un tādējādi kropļo iekšējā tirgus darbību un godīgu konkurenci;

I. tā kā patērētāji nav pietiekami informēti par iespējamiem veidiem, kā novērst manipulācijas ar lietotu automobiļu odometru rādījumiem, un par nobraukumu uzraudzības paņēmieniem un krāpšanās novēršanu šajā jomā, kā arī veidiem, kā piekļūt šiem paņēmieniem;

J. tā kā daudzas dalībvalstis joprojām nespēj sniegt patērētājiem vajadzīgos instrumentus, kas tiem ļautu pārbaudīt lietota transportlīdzekļa vēsturi;

K. tā kā krāpšanās ar nobraukumu nesamērīgi ietekmē sociālās grupas un ģeogrāfiskos apgabalus ar zemākiem ienākumiem, pakļaujot pircējus dalībvalstīs, kas Savienībai pievienojās pēc 2004. gada, un valstīs tiešā Savienības tuvumā (it īpaši Rietumbalkānu valstīs, kurās no Savienības tiek ievesti lietoti automobiļi bez nodokļiem vai bez ievērojamiem muitas nodokļiem), lielākam riskam iegādāties automobili ar sagrozītu odometra rādījumu, un līdz ar to tie biežāk cieš no minētās nelikumīgas prakses;

L. tā kā nav vienotas, integrētas sistēmas informācijas apmaiņai starp dalībvalstīm, pastāv paaugstināts risks legalizēt nobraukuma rādījumu, ar ko ir veiktas manipulācijas vēl pirms tā sākotnējās verifikācijas valstī, kurā automobilis galu galā tiks reģistrēts un kurā jau ir ieviesti pasākumi transportlīdzekļa reģistrēšanai un nobraukuma pārbaudei;

M. tā kā cīņa pret krāpšanos ar odometra rādījumiem, ātri izveidojot vienotus noteikumus, kas novērstu manipulācijas, būtiski uzlabos drošību un noteiktību transportlīdzekļu pārrobežu iegādē, līdz ar to samazinot negodīgas prakses izmantošanas apmēru un arī sniedzot ievērojamus ieguvumus miljoniem Savienības patērētāju;

***Spēkā esošie pasākumi pret krāpšanos ar odometra rādījumiem***

N. tā kā dažas dalībvalstis jau ir ieviesušas instrumentus, lai mazinātu manipulācijas ar odometriem, piemēram, „*Car-Pass*” Beļģijā un “*Nationale AutoPas*” (*NAP*) Nīderlandē; tā kā šīs abas dalībvalstis izmanto datubāzi, kurā apkopoti odometru rādījumi no katras tehniskās apkopes, remonta vai periodiskās apskates, neievācot nekādus personas datus, un abas savā teritorijā īsā laikā ir gandrīz izskaudušas krāpšanos ar odometra rādījumiem;

O. tā kā Beļģijas sistēma darbojas uz bezpeļņas organizācijas juridiskā pamata un Nīderlandes sistēmu vada valsts aģentūra; tā kā abas sistēmas darbojas ar saprātīgām izmaksām un abu sistēmu panākumus papildina un stiprina izpratnes veicināšanas un informācijas kampaņas, kā arī stingrs tiesiskais regulējums ar skaidriem noteikumiem un preventīvām sankcijām;

P. tā kā daudz lielāks skaits automobiļu ar sagrozītiem rādījumiem nonāk valstīs bez piekļuves minētajām datubāzēm, tas liecina, ka pārrobežu datu apmaiņa un sadarbība starp dalībvalstīm ir būtiska, lai šīs datubāzes gūtu panākumus;

Q. tā kā Eiropas transportlīdzekļu un vadītāja apliecību informācijas sistēma (*Eucaris*) jau nodrošina infrastruktūru un organizāciju saskaņotai transporta datu apmaiņai starp dalībvalstu iestādēm un to izmanto visas dalībvalstis, lai izpildītu Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2011/82/ES[[12]](#footnote-12) saistības, un tās funkcijās jau ir ietverta nobraukuma reģistrēšana;

R. tā kā pastāv arī tehniski risinājumi gan attiecībā uz aparatūru, gan programmatūru, ko transportlīdzekļos varētu integrēt ražotāji un tādējādi novērst manipulācijas ar odometriem jau pašā sākumā, tā kā “aparatūras drošības moduļus” (*HSM*) un “drošas aparatūras paplašinājumus” (*SHE*) jau izmanto, lai aizsargātu automobiļu elektroniskās vadības blokus (*ECU*) pret neatļautu piekļuvi, manipulāciju vai automobiļa zādzību, un to izmaksas uz vienu automobili tiek lēstas viena euro apmērā;

S. tā kā Regula (ES) 2017/1151 uzliek ražotājiem pienākumu — lai tie varētu iegūt transportlīdzekļa tipa apstiprinājumu — ieviest sistemātiskas pretmanipulāciju stratēģijas un ierakstaizsardzības īpašības, lai atturētu no odometru pārprogrammēšanas, izmantojot arī attālās datu apmaiņas iespējas; tā kā tā tikai pieprasa informāciju un paskaidrojumus, ko sniedz ražotājs, un neparedz testēšanu, lai pārbaudītu, vai odometrs ir drošs pret manipulāciju, lai gan pastāv sertificētas un starptautiski atzītas procedūras, piemēram, Vienotie informācijas tehnoloģiju drošības novērtējuma kritēriji; tā kā starptautiski atzīti procesi, piemēram, kopīgie kritēriji (ISO/IEC 15408), var palīdzēt aizsargāt pret manipulācijām ar odometriem;

***Tiesību akti un nepilnības***

T. tā kā manipulācijas ar odometriem ir aizliegtas 26 dalībvalstīs, bet tikai desmit no dalībvalstīm ir ieviesušas papildu pasākumus, lai nodrošinātu nobraukuma informācijas pieejamību pircējiem, un tikai sešās manipulācijas ar odometriem ir noziedzīgs nodarījums[[13]](#footnote-13); tā kā aparatūra un programmatūra, ko izmanto manipulācijām ar odometru rādījumiem, ir brīvi pieejama Savienībā un tās iegūšana nav klasificēta kā noziedzīgs nodarījums, un tā kā vairākas dalībvalstis ir ceļā uz kriminālatbildības ieviešanu par darbībām, kas saistītas ar nelikumīgām manipulācijām ar skaitītāju rādījumiem;

U. tā kā krāpšanās ar odometra rādījumiem apdraud satiksmes drošību, kas minēts arī Direktīvā 2014/45/ES, kurā dalībvalstīm tiek prasīts noteikt efektīvas, samērīgas un atturošas sankcijas par šādām manipulācijām; tā kā Komisijai būtu jāturpina apsvērt iespēju savienot valstu platformas, lai nodrošinātu tehnisko apskašu informācijas pārrobežu apmaiņu, ietverot odometra rādījumus;

V. tā kā Direktīvā 2014/45/ES ir noteikts pienākums reģistrēt nobraukuma rādījumu periodiskās tehniskās apskates laikā un darīt šos datus pieejamus turpmāko periodisko tehnisko apskašu veicējiem, taču tas attiecas tikai uz tehniskajās apskatēs konstatēto nobraukumu, sākot no pirmās tehniskās apskates; tā kā pirmā periodiskā tehniskā apskate var arī notikt tikai četrus gadus pēc transportlīdzekļa sākotnējās reģistrācijas, tādējādi dodot pietiekami daudz laika manipulācijām ar odometra rādījumiem pirms pirmās apskates, kā arī starp apskatēm, un var novest pat pie nepareiza nobraukuma oficiālas reģistrēšanas;

W. tā kā nedz Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2007/46/EK[[14]](#footnote-14), nedz Komisijas Regula (EK) Nr. 692/2008 par tipa apstiprinājumu, nedz Apvienoto Nāciju Organizācijas Eiropas Ekonomikas komisijas Noteikumi Nr. 39 nepievēršas krāpšanai ar nobraukumu vai nemanipulējamiem odometriem; tā kā Regulā (EK) Nr. 661/2009 ir atsauce uz ANO/EEK Noteikumiem Nr. 39 attiecībā uz apstiprinājuma prasībām spidometriem, bet tajā nav prasību attiecībā uz odometriem vai to galvenajiem raksturlielumiem;

***Autobūves nozares turpmākā attīstība***

X. tā kā autobūves nozare ir guvusi lielus panākumus, izstrādājot un ražojot transportlīdzekļus, kas ir pieslēgti tīklam, izmanto ITS un sazinās ar apkārtējo vidi, lai lielākā daļa tirgū ienākošo automobiļu jau ir pieslēdzami tīklam, tādējādi uz Savienības ceļiem radot gandrīz pilnībā pieslēgtu automobiļu parku;

Y. tā kā saskaņā ar dažādiem apsekojumiem, automobiļu vidējais vecums Savienībā ir 7–11 gadi un tas pastāvīgi pieaug, savukārt dalībvalstīs, kuras Savienībai pievienojās pēc 2004. gada, automobiļi ir daudz vecāki par vidējo vecumu, kas nozīmē, ka automobiļu parks sastāv no jaunākiem, tīklam pieslēgtiem automobiļiem un vecākiem automobiļiem bez nekādām pieslēgšanas iespējām;

Z. tā kā jaunākie transportlīdzekļi jau tagad regulāri nosūta datu kopas ražotājiem, tostarp par faktisko nobraukumu un kopējo motora darbības laiku, nodrošinot galvenos datus, kas ļauj pārbaudīt nobraukuma uzskaites ticamību;

AA. tā kā blokķēžu tehnoloģija varētu būt viens risinājums odometra rādījumu uzglabāšanai nākotnē;

AB. tā kā *CarTrustChain* ir veiksmīgs projekts, kā izmantot blokķēdes tehnoloģiju, lai izskaustu krāpšanos ar odometra rādījumiem, un šo projektu līdzfinansēja Eiropas Reģionālās attīstības fonds,

1. prasa Komisijai, pamatojoties uz Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) 91. panta 1. punktu un 114. pantu, ierosināt tiesisku regulējumu, kas prasa dalībvalstīm divpadsmit mēnešu laikā pēc šīs rezolūcijas pieņemšanas Parlamentā, sekojot ieteikumiem, kas izklāstīti šajā rezolūcijā un tās pielikumā, radīt juridiskus, tehniskus un darbības šķēršļus manipulācijām ar odometru, lai tās kļūtu neiespējamas; aicina Komisiju pārskatīt Regulas (ES) 2017/1151 prasības;

2. aicina Komisiju nodrošināt, ka tie paši juridiskie un tehniskie šķēršļi tiek attiecināti arī uz importu no trešām valstīm;

3. atzinīgi vērtē tādus tehniskos risinājumus kā *HSM* un *SHE*, kas jau tiek plaši izmantoti sensitīvu datu aizsardzībai automobiļos, un uzsver, ka odometra rādījumiem vajadzētu tādu pašu aizsardzības līmeni, lai novērstu, ka manipulācijas ar tiem ir tik vienkārši veikt;

4. aicina Komisiju padarīt stingrāku tipa apstiprinājumu attiecībā uz automobiļa iekšējo drošību, jo īpaši attiecībā uz tehniskajiem pasākumiem pret krāpšanos ar odometra rādījumiem, bet arī ņemot vērā tīklam pieslēgto automobiļu skaita pieaugumu;

5. atzinīgi vērtē to, ka Komisija ir iekļāvusi prasības par odometru tehnoloģisko drošību Regulā (ES) Nr. 2017/1151; tomēr norāda, ka nav noteikumu par to, kā uzraudzīt šo prasību izpildi, un tāpēc aicina Komisiju izstrādāt skaidrus kritērijus efektīvai odometru drošuma pārbaudei, vajadzības gadījumā pēc iespējas īsākā laikā pielāgot minētās prasības un ziņot Parlamentam par minētās regulas efektivitāti;

6. norāda, ka valstu risinājumi, kas paredz izmantot datubāzes ar biežiem odometra nolasījumiem periodiskajās tehniskajās apskatēs, servisu apmeklējumos un citās transportlīdzekļa pārbaudēs, ir guvuši lielus panākumus cīņā pret manipulācijām ar odometriem attiecīgajās dalībvalstīs, un tāpēc ierosina, lai dalībvalstis, kuras līdz šim nav attiecīgi rīkojušās, pēc iespējas ātrāk ievieš piemērotus risinājumus;

7. šajā sakarā uzsver, ka visām dalībvalstīm būtu jāizveido valstu reģistri un jāiesaistās šo reģistru datu pārrobežu apmaiņā, jo tikai tā Savienībā var efektīvi novērst krāpšanos ar nobraukuma datiem; tāpēc aicina Komisiju ierosināt tiesisko regulējumu dalībvalstīm, lai, balstoties uz paraugpraksi, izveidotu salīdzināmus un savstarpēji saderīgus valstu datu vākšanas mehānismus, kas, sākot ar transportlīdzekļa pirmo reģistrāciju, nodrošinās biežu un uzticamu nobraukuma datu savākšanu un ļaus veikt šo datu starptautisku apmaiņu;

8. uzsver, ka pārrobežu piekļuvei odometra rādījumiem jābūt iespējamai un ka lietota automobiļa pircēja viegla piekļuve minētajai informācijai būtu nozīmīgs ieguldījums patērētāju aizsardzībā; uzsver to, ka lietota automobiļa pircējam vajadzētu būt iespējai pārbaudīt odometra rādījumu precizitāti neatkarīgi no dalībvalsts, kurā tas bija reģistrēts iepriekš; aicina Komisiju un dalībvalstis proaktīvi informēt patērētājus un ieinteresētās personas par esošajiem pasākumiem pret krāpšanos ar odometra rādījumiem un par iespējām atklāt un novērst manipulācijas ar odometru;

9. uzsver, ka *Eucaris* rīcībā ir infrastruktūra ar datubāzi, kas var nodrošināt izmaksu ziņā lietderīgu apmaiņu ar odometra rādījumiem visā Savienībā; pauž nožēlu par to, ka 2017. gadā tikai Beļģijā, Nīderlandē un Slovākijā informācijas apmaiņai ar odometra rādījumiem izmantoja *Eucaris* platformu, un tāpēc mudina dalībvalstis tajā piedalīties un izmantot iespējas, ko sniedz šī sistēma;

10. aicina Komisiju noteikt līdzdalību *Eucaris* par obligātu un padarīt to par transportlīdzekļu informācijas platformu, tādējādi atvieglojot nobraukuma pārbaudīšanu no jebkuras vietas Savienībā, lai samazinātu iespējas veikt manipulācijas ar odometriem;

11. pauž nožēlu, ka Direktīvā 2014/45/ES paredzētais elektroniskais reģistrs vēl nav izveidots un ka dalībvalstu sankcijas nav pietiekami atturošas, kā rezultātā datu apmaiņas mērķi nav sasniegti;

12. aicina Komisiju nodrošināt tiesisko regulējumu, kas ļautu dalībvalstīm reģistrēt obligātos odometra rādījumus no tehniskajām apskatēm, visām pārbaudēm, apkopēm, un remontiem un no citiem servisu apmeklējumiem, sākot ar pirmo transportlīdzekļa reģistrāciju;

13. uzsver, ka blokķēdes risinājums varētu būt izmaksu ziņā efektīvāks, un aicina Komisiju divpadsmit mēnešu laikā pēc šīs rezolūcijas pieņemšanas Parlamentā veikt šā risinājuma izmaksu un ieguvumu analīzi, tostarp attiecībā uz drošību, pārredzamību un datu aizsardzību; uzsver, ka pirms plašākas šīs tehnoloģijas izmantošanas būtu nekavējoties jāievieš efektīvi viegli izmantojami risinājumi, jo īpaši datubāzes;

14. uzsver, ka progresīvu kriptogrāfijas tehnoloģiju, piemēram*HSM* vai *SHE* plašāka izmantošana varētu nodrošināt papildu aizsardzību pret manipulācijām ar odometriem, ar nodrošinātām mikroshēmām aizsargājot odometrus no neatļautas piekļuves tiem;

15. uzsver, ka transportlīdzekļi ir kļuvuši arvien pieslēdzamāki tīklam un ka šī tendence turpināsies, tādējādi ļaujot automātiski ievadīt odometra rādījumus datubāzē vai blokķēdes tīklā; atzinīgi vērtē autobūves nozares centienus izstrādāt dažādus tehniskus aizsardzības pasākumus pret odometru rādījumu viltošanu, tostarp datu šifrēšanu, datu aizsardzību un drošību, bet aicina arī ražotājus turpināt uzlabot tehnisko risinājumu efektivitāti;

16. uzsver, ka visās darbībās, kas ietver datu nosūtīšanu un glabāšanu, būtu jāievēro Eiropas datu aizsardzības *acquis*, tās būtu jāveic vienīgi ar mērķi novērst manipulācijas ar odometriem un saskaņā ar augstākā līmeņa kiberaizsardzību;

17. aicina dalībvalstis izstrādāt vai grozīt tiesību aktus par krāpšanos ar odometra rādījumiem, lai par to paredzētu kriminālatbildību, tostarp par ierīču vai programmatūras nodrošināšanu un saistītiem pakalpojumiem, kas nepieciešami neatļautu manipulāciju veikšanai, jo manipulāciju rezultātā tiek nepareizi novērtēts transportlīdzekļa tehniskais stāvoklis un tādējādi tiek apdraudēta ceļu satiksmes drošība; aicina dalībvalstis nodrošināt pietiekamus cilvēkresursus un finanšu resursus, lai efektīvi, nediskriminējoši un samērīgi piemērotu šādus tiesību aktus;

18. uzskata, ka viena transportlīdzekļa odometra aizstāšana ar citu, kuram ir zemāki nobraukuma rādījumi, būtu jāuzskata par transportlīdzekļa nobraukuma rādījumu viltošanu, ja mērķis ir slēpt faktisko nobraukumu un tādējādi gūt peļņu;

19. prasa Komisijai, pamatojoties uz LESD 91. panta 1. punktu un 114. pantu, iesniegt tiesību akta priekšlikumu par pasākumiem cīņā pret manipulācijām ar odometriem, ievērojot šīs rezolūcijas pielikumā noteiktos ieteikumus;

o

o o

20. uzdod priekšsēdētājam nosūtīt šo rezolūciju un pielikumā pievienotos ieteikumus Komisijai un Padomei.

PIELIKUMS REZOLŪCIJAS PRIEKŠLIKUMAM

IETEIKUMI ATTIECĪBĀ UZ PIEPRASĪTĀ PRIEKŠLIKUMA SATURU

**Tehnisko risinājumu un tipa apstiprinājuma veicināšana**

Lai apgrūtinātu manipulācijas ar odometra rādījumiem, būtu jānodrošina augstāka transportlīdzekļa iekšējā drošība attiecībā uz odometra datiem. To sasniedz, iekļaujot priekšlikumā sekojošo:

 Regulas (ES) 2017/1151 5. panta 3. punkta f) apakšpunkta īstenošanas uzraudzība un rezultātu iespējami drīza ziņošana Parlamentam;

 skaidras prasību noteikšana, lai nodrošinātos pret odometra rādījumu manipulācijām, tostarp pozitīva novērtējuma gadījumā prasību noteikšana attiecībā uz kriptogrāfisku aizsardzību pret manipulāciju, manipulācijas atpazīšanas sistēmas, atsevišķu nobraukuma konstatēšanu un reģistrēšanu un aparatūras drošību;

 testa metodes ieviešana vai vienoto informācijas tehnoloģiju drošības novērtējuma kritēriju preventīvajiem risinājumiem, kas noteikti Regulā (ES) 2017/1151 attiecībā uz krāpšanos ar odometra rādījumiem, piemērošana.

**Datubāzu sistēmas**

Datubāzes ar odometru rādījumiem ievērojami samazina manipulējamo transportlīdzekļu skaitu. Ir svarīgi rast Savienības mēroga risinājumu, jo atsevišķu valstu izolētas iniciatīvas nevar novērst krāpšanos ar odometra rādījumiem pārrobežu tirdzniecībā ar lietotiem transportlīdzekļiem. Tādēļ priekšlikumā būtu jāierosina šādi pasākumi:

 obligātie odometra rādījumu reģistri, kas paredzēti Direktīvā 2014/45/ES, būtu jādara pieejami pārrobežu datu apmaiņai un pēc pieprasījuma arī pircējiem;

 izstrādāt tiesisko regulējumu, lai izveidotu salīdzināmas nobraukuma reģistrācijas datubāzes dalībvalstīs, nodrošinot informācijas apmaiņu starptautiskā līmenī un piekļuvi tai, pamatojoties uz pastāvošo paraugpraksi, kas nodrošina biežu un uzticamu nobraukuma datu reģistrēšanu;

 pašreizējām dalībvalstu odometru rādījumu datubāzēm jābūt savstarpēji savienotām, savietojamām un sadarbīgām ES līmenī un jānodrošina iespēja veikt starptautisku datu apmaiņu, izmantojot jau esošo infrastruktūru, piemēram, *Eucaris*, lai īstenošana izmaksu ziņā būtu efektīva un laicīga;

 būtu jāievēro datu aizsardzības noteikumi un vajadzības gadījumā tie jāpielāgo tā, lai būtu iespējama attiecīgo datu glabāšana un apmaiņa un privātuma aizsardzība, vienlaikus efektīvi novēršot savākto datu krāpniecisku izmantošanu;

 lietotu transportlīdzekļu pircējiem būtu jānodrošina iespēja pirms pirkuma izdarīšanas neatkarīgi no dalībvalsts, kurā tas bijis reģistrēts iepriekš, pārbaudīt automobiļa odometra nobraukuma rādījumu pareizību.

**Blokķēde un pieslēgums kā iespējams un papildinošs ilgtermiņa risinājums**

Transportlīdzekļi kļūst arvien vairāk pieslēgti tīklam un to īpatsvars Savienības kopējā automobiļu skaitā pastāvīgi pieaug. Tie uz ražotāju serveriem jau pārraida tādus datus kā faktisko nobraukumu. Minētos datus jau tagad varētu izmantot, lai atklātu krāpšanos ar nobraukumu.

Blokķēdes tehnoloģija varētu ar laiku piedāvāt uzticamu rīku datu drošībai tīklā un palīdzēt novērst manipulācijas ar datu ierakstiem. Šo sasniegumu un tehnoloģijas apvienošanu varētu aplūkot kā ilgtermiņa risinājumu pret krāpšanos ar odometra rādījumiem.

Tādēļ būtu jāierosina šādi pasākumi:

 būtu jānovērtē iespējamās izmaksas un ieguvumi, kas rastos, ja izveidotu Eiropas blokķēdes tīklu odometra rādījumiem;

 pozitīva novērtējuma gadījumā: būtu jāizveido tiesisko un normatīvo regulējumu, kas attiektos uz automātisku odometru rādījumu nosūtīšanu no tīklā pieslēgtiem automobiļiem un — neatkarīgi no blokķēdes novērtējuma — piekļuvi ražotāju savāktajiem un uzglabātajiem datiem, tādējādi papildinot manuāli ievadītos nobraukuma rādītājus no tehniskajām apskatēm un no citiem avotiem;

 būtu jāpieprasa nosūtīt odometra rādījumus no periodiskajām tehniskajām apskatēm, servisu apmeklējumiem un apkopēm, tādējādi integrējot datubāzes sistēmu, bet vienlaikus virzoties prom no tās.

**Tiesību akti un izpildes nodrošināšana**

Krāpšanās ar odometra rādījumiem ne visās dalībvalstīs tiek uzskatīta par noziedzīgu nodarījumu, lai gan Direktīva 2014/45/ES to skaidri paredz. Efektīvu juridisku piespiedu pasākumu, tostarp naudas sodu un sankciju īstenošanai, ir izšķiroša nozīme krāpšanās ar odometra rādījumiem izskaušanā. Tādēļ būtu jāierosina šādi pasākumi:

 krāpšanās ar odometra rādījumiem ir jānosaka par noziedzīgu nodarījumu, ko izdarījusi gan tā persona, kura pasūta skaitītāja rādījumu maiņu (automobiļa īpašnieks), gan tā, kura veic izmaiņas, un šādam nodarījumam jābūt sodāmam, piemērojot efektīvas, samērīgas, atturošas un nediskriminējošas sankcijas, kas ir ļoti pietuvinātas vienotam standartam visā Savienībā.

1. Eiropas Parlamenta un Padomes 2014. gada 3. aprīļa Direktīva 2014/45/ES par mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju periodiskajām tehniskajām apskatēm un par Direktīvas 2009/40/EK atcelšanu (OV L 127, 29.4.2014., 51. lpp.). [↑](#footnote-ref-1)
2. Eiropas Parlamenta un Padomes 2014. gada 3. aprīļa Direktīva 2014/47/ES par Savienībā izmantotu komerciālo transportlīdzekļu tehniskajām pārbaudēm uz ceļiem un par Direktīvas 2000/30/EK atcelšanu (OV L 127, 29.4.2014., 134. lpp.). [↑](#footnote-ref-2)
3. Komisijas 2017. gada 1. jūnija Regula (ES) 2017/1151, ar ko papildina Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 715/2007 par tipa apstiprinājumu mehāniskiem transportlīdzekļiem attiecībā uz emisijām no vieglajiem pasažieru un komerciālajiem transportlīdzekļiem (“*Euro 5*” un “*Euro 6*”) un par piekļuvi transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijai, groza Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2007/46/EK, Komisijas Regulu (EK) Nr. 692/2008 un Komisijas Regulu (ES) Nr. 1230/2012 un atceļ Komisijas Regulu (EK) Nr. 692/2008 (OV L 175, 7.7.2017., 1. lpp.). [↑](#footnote-ref-3)
4. Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 13. jūlija Regula (EK) Nr. 661/2009 par tipa apstiprināšanas prasībām attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu, to piekabju un tiem paredzēto sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisko vienību vispārējo drošību (OV L 200, 31.7.2009., 1. lpp.). [↑](#footnote-ref-4)
5. Komisijas 2008. gada 18. jūlija Regula (EK) Nr. 692/2008, ar kuru īsteno un groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 715/2007 par tipa apstiprinājumu mehāniskiem transportlīdzekļiem attiecībā uz emisijām no vieglajiem pasažieru un komerciālajiem transportlīdzekļiem (*Euro 5* un *Euro 6*) un par piekļuvi transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijai (OV L 199, 28.7.2008., 1. lpp.). [↑](#footnote-ref-5)
6. Apvienoto Nāciju Organizācijas Eiropas Ekonomikas komisijas (ANO/EEK) Noteikumi Nr. 39 — Vienoti noteikumi par transportlīdzekļu apstiprinājumu attiecībā uz spidometra ierīci un tās uzstādīšanu (OV L 120, 13.5.2010., 40. lpp.). [↑](#footnote-ref-6)
7. OV C 468, 15.12.2016., 57. lpp. [↑](#footnote-ref-7)
8. [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2017/602012/IPOL\_STU%
282017%29602012\_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2017/602012/IPOL_STU%282017%29602012_EN.pdf) [↑](#footnote-ref-8)
9. [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/615637/EPRS\_STU%
282018%29615637\_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/615637/EPRS_STU%282018%29615637_EN.pdf) [↑](#footnote-ref-9)
10. <https://www.ereg-association.eu/media/1122/final-report-ereg-topic-group-xiii-vehicle-mileage-registration.pdf> [↑](#footnote-ref-10)
11. <https://ec.europa.eu/info/files/consumer-markets-scoreboard-2014-edition_en> [↑](#footnote-ref-11)
12. Eiropas Parlamenta un Padomes 2011. gada 25. oktobra Direktīva 2011/82/ES, ar ko veicina pārrobežu informācijas apmaiņu par ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumiem (OV L 288, 5.11.2011., 1. lpp.). [↑](#footnote-ref-12)
13. Skat. Eiropas Patērētāju centru tīkls (*ECC-Net*, 2015), *Cross-border car purchases:*

 *what to look out when you’re bargain hunting* (“Automobiļu pārrobežu iegāde: no kā uzmanīties, kad dodaties veiksmīga pirkuma meklējumos”), 236. lpp. [↑](#footnote-ref-13)
14. Eiropas Parlamenta un Padomes 2007. gada 5. septembra Direktīva Nr. 2007/46/EK, ar ko izveido sistēmu mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju, kā arī tādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību apstiprināšanai (pamatdirektīva) (OV L 263, 9.10.2007., 1. lpp.). [↑](#footnote-ref-14)