

Čtvrtek, 31. května 2018

P8_TA(2018)0235

Manipulace s počítadlem ujetých kilometrů u motorových vozidel: přezkum právního rámce EU**Usnesení Evropského parlamentu ze dne 31. května 2018 obsahující doporučení Komisi o manipulaci s počítadlem ujetých kilometrů u motorových vozidel: přezkum právního rámce EU (2017/2064(INL))**

(2020/C 76/17)

Evropský parlament,

- s ohledem na článek 225 Smlouvy o fungování Evropské unie,
- s ohledem na čl. 91 odst. 1 a článek 114 Smlouvy o fungování Evropské unie,
- s ohledem na směrnici Evropského parlamentu a Rady 2014/45/EU ⁽¹⁾,
- s ohledem na směrnici Evropského parlamentu a Rady 2014/47/EU ⁽²⁾,
- s ohledem na nařízení Komise (EU) 2017/1151 ⁽³⁾, nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009 ⁽⁴⁾, nařízení Komise (ES) č. 692/2008 ⁽⁵⁾ a předpis Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů č. 39 ⁽⁶⁾,
- s ohledem na své usnesení ze dne 10. prosince 2013 o CARS 2020: vstříc konkurenceschopnému a udržitelnému automobilovému průmyslu v Evropě ⁽⁷⁾,
- s ohledem na studii výzkumné služby Evropského parlamentu (EPRS) z listopadu 2017 nazvanou „Neoprávněné zásahy do počítadel ujetých kilometrů: opatření nezbytná k zabránění manipulace s nimi“ ⁽⁸⁾ a související posouzení evropské přidané hodnoty „Manipulace s počítadly ujetých kilometrů v motorových vozidlech v EU“ ⁽⁹⁾,
- s ohledem na konečnou zprávu Sdružení evropských orgánů příslušných pro registraci vozidel a řidičů nazvanou „Zaznamenávání údajů o počtu kilometrů ujetých vozidlem“ (Vehicle Mileage Registration) ⁽¹⁰⁾,
- s ohledem na studii spotřebitelského trhu Komise zaměřenou na fungování trhu s ojetými vozidly z hlediska spotřebitele,
- s ohledem na písemné prohlášení 0030/2016 ze dne 11. dubna 2016 o boji proti podvodům se záznamy počtu ujetých kilometrů na trhu s ojetými automobily,

⁽¹⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/45/EU ze dne 3. dubna 2014 o pravidelných technických prohlídkách motorových vozidel a o zrušení směrnice 2009/40/ES (Úř. věst. L 127, 29.4.2014, s. 51).

⁽²⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/47/EU ze dne 3. dubna 2014 o silničních technických kontrolách užitkových vozidel provozovaných v Unii a o zrušení směrnice 2000/30/ES (Úř. věst. L 127, 29.4.2014, s. 134).

⁽³⁾ Nařízení Komise (EU) 2017/1151 ze dne 1. června 2017, kterým se doplňuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla, mění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES, nařízení Komise (ES) č. 692/2008 a nařízení Komise (EU) č. 1230/2012 a zrušuje nařízení Komise (ES) č. 692/2008 (Úř. věst. L 175, 7.7.2017, s. 1).

⁽⁴⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009 ze dne 13. července 2009 o požadavcích pro schvalování typu motorových vozidel, jejich přípojných vozidel a systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska obecné bezpečnosti (Úř. věst. L 200, 31.7.2009, s. 1).

⁽⁵⁾ Nařízení Komise (ES) č. 692/2008 ze dne 18. července 2008 kterým se provádí a mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla (Úř. věst. L 199, 28.7.2008, s. 1).

⁽⁶⁾ Předpis Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů (EHK OSN) č. 39 – Jednotná ustanovení pro schvalování vozidel, pokud jde o rychloměrné zařízení včetně jeho montáže (Úř. věst. L 120, 13.5.2010, s. 40).

⁽⁷⁾ Úř. věst. C 468, 15.12.2016, s. 57.

⁽⁸⁾ http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2017/602012/IPOL_STU%282017%29602012_EN.pdf.

⁽⁹⁾ http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/615637/EPRS_STU%282018%29615637_EN.pdf.

⁽¹⁰⁾ <https://www.ereg-association.eu/media/1122/final-report-ereg-topic-group-xiii-vehicle-mileage-registration.pdf>.

Čtvrtek, 31. května 2018

- s ohledem na články 46 a 52 jednacího řádu,
- s ohledem na zprávu Výboru pro dopravu a cestovní ruch (A8-0155/2018),

Současná situace

- A. vzhledem k tomu, že neoprávněné zásahy do počítadel ujetých kilometrů, tj. praktiky, kdy je úmyslně a bez povolení měněn skutečný počet kilometrů ujetých vozidlem, který se zobrazuje na jeho počítadle ujetých kilometrů, představují vážný a rozšířený problém v Unii, zejména v kontextu přeshraničního obchodu, a poškozují třetí země, které z Unie ojetá vozidla dovážejí;
- B. vzhledem k tomu, že s ohledem na nízké ceny potřebného vybavení a umělý nárůst hodnoty ojetých vozidel může být ekonomický zisk z těchto neoprávněných zásahů do počítadel ujetých kilometrů značný; vzhledem k tomu, že studie odhadují podíl vozidel, u nichž byl takový neoprávněný zásah proveden, na 5 % až 12 % ojetých vozidel v rámci vnitrostátního prodeje a 30 % až 50 % v rámci přeshraničního prodeje, což v celé Unii představuje celkovou hospodářskou škodu v rozmezí 5,6 až 9,6 miliardy EUR;
- C. vzhledem k tomu, že počet ujetých kilometrů je jedním z nejdůležitějších parametrů, na jejichž základě může kupující posoudit technický stav vozidla, a vzhledem k tomu, že údaj o počtu ujetých kilometrů má významný dopad na tržní hodnotu vozidla;
- D. vzhledem k tomu, že záznamy stavu počítadla ujetých kilometrů se ukládají a zobrazují digitálně a vnější přístup za účelem pozměnění je snadný, neboť úroveň ochrany je nižší u počítadel ujetých kilometrů než u jiných součástí vozidla;
- E. vzhledem k tomu, že neoprávněné zásahy do počítadel ujetých kilometrů poškozují spotřebitele, prodejce ojetých vozidel, pojistitele a leasingové společnosti a přinášejí finanční prospěch pachatelům těchto podvodů a že je třeba nalézt technická řešení, která neprofesionálům neoprávněné zásahy do počítadel ujetých kilometrů ztíží;
- F. vzhledem k tomu, že zvýšené opotřebení vozidel s upravenými počítadly ujetých kilometrů negativně ovlivňuje bezpečnost na silnicích; vzhledem k tomu, že se kupující těchto vozidel mohou potýkat s vyššími náklady na údržbu a opravy, protože vozidla nejsou kontrolována na základě skutečně ujetých kilometrů;
- G. vzhledem k tomu, že vozidla s upravenými počítadly ujetých kilometrů mohou vykazovat vyšší spotřebu a vyšší emise znečišťujících látek, než se očekává, čímž porušují požadavky na životnost v právních předpisech o schvalování typu;
- H. vzhledem k tomu, že trh s ojetými vozidly v Unii, který je dvakrát až třikrát větší než trh s novými vozidly, vykazuje nejnižší důvěru spotřebitelů ze všech trhů se zbožím podle srovnávacího přehledu situace na spotřebitelských trzích Komise za rok 2014 ⁽¹⁾ a neoprávněné zásahy do počítadel ujetých kilometrů závažně přispívají ke ztrátě důvěry spotřebitelů v obchodníky s ojetými vozidly, a tudíž narušují fungování vnitřního trhu a spravedlivou hospodářskou soutěž;
- I. vzhledem k tomu, že spotřebitelé nejsou dostatečně informováni o možnostech předcházení manipulacím s počítadly ujetých kilometrů v ojetých vozidlech a o existujících postupech pro sledování počtu ujetých kilometrů a předcházení podvodům v této oblasti a o tom, jak k těmto postupům získat přístup;
- J. vzhledem k tomu, že mnoho členských států stále neposkytuje spotřebitelům potřebné nástroje, které by jim umožňovaly ověřit historii ojetého vozidla;
- K. vzhledem k tomu, že podvody s počtem ujetých kilometrů mají nepřiměřený dopad na sociální skupiny a zeměpisné oblasti s nižším příjmem, takže zákazníci v členských státech, které k Unii přistoupily v roce 2004 či poté, a v zemích v bezprostředním sousedství Unie (zejména v zemích západního Balkánu, do nichž se dovážejí ojetá vozidla z Unie bezcelně nebo jen s nepatrnými cly) jsou vystaveni většímu riziku, že zakoupí vozidlo s upraveným počítadlem ujetých kilometrů, a tudíž jsou touto nekalou praktikou poškozeni častěji;

⁽¹⁾ https://ec.europa.eu/info/files/consumer-markets-scoreboard-2014-edition_en

Čtvrtek, 31. května 2018

- L. vzhledem k tomu, že neexistuje společný integrovaný systém pro výměnu informací mezi členskými státy, a že je tudíž vyšší riziko, že k legalizaci upraveného údaje o počtu ujetých kilometrů dojde dříve, než proběhne první ověření v zemi, kde bude vozidlo nakonec registrováno a v níž již existují opatření pro registraci vozidla a ověření počtu ujetých kilometrů;
- M. vzhledem k tomu, že zabránění podvodům s počítadly ujetých kilometrů zavedením jednotných pravidel pro předcházení manipulacím zásadně zlepší bezpečnost a jistotu při přeshraničních nákupech vozidel, omezí rozsah nekalých praktik a bude mít hmatatelný přínos pro miliony spotřebitelů v Unii;

Stávající opatření k řešení podvodů s počítadly ujetých kilometrů

- N. vzhledem k tomu, že některé členské státy již zavedly nástroje, které minimalizují manipulaci s počítadlem ujetých kilometrů, např. „Car-Pass“ v Belgii a „Nationale AutoPas“ v Nizozemsku; vzhledem k tomu, že oba tyto členské státy používají databázi záznamů stavu počítadla ujetých kilometrů provedených při každé údržbě, servisu, opravě nebo pravidelné kontrole vozidla, aniž by přitom shromažďovaly jakékoli osobní údaje, a oba ve své oblasti působnosti během krátké doby podvody s počítadly ujetých kilometrů téměř úplně vymýtily;
- O. vzhledem k tomu, že belgický systém funguje na právním základě neziskové organizace a systém v Nizozemsku je řízen vládní agenturou; vzhledem k tomu, že oba systémy fungují s přiměřenými náklady a jejich úspěch podporují osvětové a informační kampaně a silný právní rámec, který stanoví jasná pravidla a odrazující sankce;
- P. vzhledem k tomu, že výrazně vyšší počet vozidel s upravenými počítadly ujetých kilometrů v zemích, které nemají k těmto databázím přístup, ukazuje, že pro dosažení úspěchu je zásadně důležitá přeshraniční výměna údajů a spolupráce mezi členskými státy;
- Q. vzhledem k tomu, že Evropský informační systém vozidel a řidičských oprávnění (Eucaris) již poskytuje infrastrukturu a organizační strukturu pro výměnu harmonizovaných údajů souvisejících s dopravou mezi orgány členských států a všechny členské státy jej používají k plnění povinností podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2011/82/EU ⁽¹²⁾, přičemž mezi jeho funkce již patří záznamy o počtu ujetých kilometrů;
- R. vzhledem k tomu, že existují i technická řešení, hardwarová i softwarová, která by mohli výrobci do vozidel zabudovat, a tím manipulacím s počítadly ujetých kilometrů od počátku předejít; vzhledem k tomu, že se ve vozidlech již používají nástroje jako „Hardware Security Modules“ a „Secure Hardware Extensions“ na ochranu elektronických řídicích jednotek před neoprávněným přístupem, manipulací nebo krádeží vozidla a jejich náklady na jedno vozidlo se odhadují na jedno euro;
- S. vzhledem k tomu, že nařízení (EU) 2017/1151 ukládá výrobcům, kteří chtějí získat schválení typu vozidla, povinnost zavést systematické ochranné strategie proti neoprávněným zásahům a ochranné funkce proti zápisu s cílem odradit od přeprogramování počítadel ujetých kilometrů, a rovněž zohledňuje funkce pro výměnu údajů na dálku; vzhledem k tomu, že toto nařízení pouze vyžaduje informace a vysvětlení od výrobce a nestanoví žádné kontroly, zda je počítadlo ujetých kilometrů vůči neoprávněným zásahům odolné, ačkoli existují ověřené a mezinárodně uznávané postupy, jako jsou např. společná kritéria pro hodnocení bezpečnosti informačních technologií; vzhledem k tomu, že pomocí chránit počítadla ujetých kilometrů před neoprávněnými zásahy mohou mezinárodně uznané postupy, např. uvedená společná kritéria (ISO/IEC 15408);

Právní předpisy a mezery

- T. vzhledem k tomu, že manipulace s počítadly ujetých kilometrů je sice zakázána ve 26 členských státech, ale pouze deset z členských států zavedlo další opatření k ověření údajů o počtu ujetých kilometrů, jež má k dispozici zákazník, a pouze šest států považuje manipulaci s počítadly ujetých kilometrů za trestný čin ⁽¹³⁾; vzhledem k tomu, že hardware a software používané pro neoprávněné zásahy do počítadel ujetých kilometrů jsou v Unii volně dostupné a jejich použití se nepovažuje za trestný čin, a vzhledem k tomu, že činnosti spojené s nezákonnou manipulací s počítadly ujetých kilometrů se chystají klasifikovat jako trestný čin další členské státy;

⁽¹²⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2011/82/EU ze dne 25. října 2011 o usnadnění přeshraniční výměny informací o dopravních deliktech v oblasti bezpečnosti silničního provozu (Úř. věst. L 288, 5.11.2011, s. 1).

⁽¹³⁾ Viz Sít evropských spotřebitelských center (ECC-Net, 2015), „Přeshraniční nákup vozidel: na co si dát pozor, když hledáte výhodnou koupi“, s. 236.

Čtvrtek, 31. května 2018

- U. vzhledem k tomu, že podvody s počítadly ujetých kilometrů představují ohrožení technické způsobilosti, jak je uvedeno i ve směrnici 2014/45/EU, která vyžaduje, aby členské státy ukládaly za takovéto manipulace účinné, přiměřené a odrazující sankce; vzhledem k tomu, že by Komise měla v zájmu přeshraniční výměny informací o technické způsobilosti vozidel, zahrnující údaje o záznamech stavu počítadla ujetých kilometrů, dále prozkoumat proveditelnost propojení vnitrostátních platforem;
- V. vzhledem k tomu, že směrnice 2014/45/EU zahrnuje povinnost zaznamenávat údaje o ujetých kilometrech během pravidelných technických kontrol a tyto údaje zpřístupnit pro následné pravidelné technické kontroly, ale týká se pouze záznamů o ujetých kilometrech během kontroly technické způsobilosti počínaje první technickou kontrolou; vzhledem k tomu, že první pravidelná technická kontrola někdy proběhne až čtyři roky po první registraci vozidla, což ponechává dostatek času pro manipulaci s počítadlem ujetých kilometrů před první kontrolou nebo mezi kontrolami, a což může dokonce vést k tomu, že bude úředně zaznamenán nesprávný počet ujetých kilometrů;
- W. vzhledem k tomu, že směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES ⁽¹⁴⁾, nařízení Komise (ES) č. 692/2008 o schválení typu ani předpis Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů č. 39 (předpis EHK OSN č. 39) neberou v potaz podvody s počtem ujetých kilometrů nebo počítadla ujetých kilometrů chráněná proti manipulacím; vzhledem k tomu, že nařízení (ES) č. 661/2009 odkazuje na předpis EHK OSN č. 39 v souvislosti s požadavky na schválení tachometru, ale nestanoví požadavky na počítadlo ujetých kilometrů nebo jeho základní charakteristiky;

Budoucí vývoj v automobilovém průmyslu

- X. vzhledem k tomu, že v automobilovém průmyslu došlo k obrovskému pokroku ve vývoji a výrobě vozidel, která jsou propojená, používají inteligentní dopravní systém a komunikují se svým prostředím, takže většina vozidel vstupujících na trh je již schopna propojení, což postupně povede k tomu, že se bude na silnicích v Unii pohybovat propojený vozový park;
- Y. vzhledem k tomu, že podle různých průzkumů je průměrné stáří vozidel na silnicích v Unii sedm až jedenáct let a stále se zvyšuje, přičemž v členských státech, které přistoupily k Unii po roce 2004, je stáří vozidel vysoko nad tímto průměrem, což ve svém důsledku vytváří vozový park skládající se z novějších, vysoce propojených vozidel a současně starších vozidel bez jakýchkoli možností propojení;
- Z. vzhledem k tomu, že moderní vozidla již pravidelně odesílají výrobcům soubory údajů zahrnující stávající počet ujetých kilometrů a celkový čas provozu a tak poskytují klíčové údaje pro ověřování spolehlivosti záznamů o počtu ujetých kilometrů;
- AA. vzhledem k tomu, že jedním řešením pro budoucí uchovávání údajů z počítadel ujetých kilometrů by mohla být technologie blockchain;
- AB. vzhledem k tomu, že úspěšným projektem na využití technologie blockchain k vymýcení podvodů s počítadly ujetých kilometrů je CarTrustChain, spolufinancovaný Evropským fondem pro regionální rozvoj;

1. žádá Komisi, aby na základě čl. 91 odst. 1 a článku 114 Smlouvy o fungování Evropské unie (dále jen „Smlouva o fungování EU“) předložila ve lhůtě dvanácti měsíců od přijetí tohoto usnesení Evropským parlamentem legislativní rámec, jenž bude v souladu s doporučeními uvedenými v tomto usnesení a jeho příloze a jenž bude vyžadovat, aby členské státy zavedly právní, technické a provozní překážky, které manipulaci s počítadly ujetých kilometrů znemožní; žádá Komisi, aby přezkoumala povinné požadavky nařízení (EU) 2017/1151;

2. žádá Komisi, aby zajistila, aby byly stejné právní a technické překážky uplatňovány i na dovozy z třetích zemí;

⁽¹⁴⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES ze dne 5. září 2007, kterou se stanoví rámec pro schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla (rámcová směrnice) (Úř. věst. L 263, 9.10.2007, s. 1).

Čtvrtek, 31. května 2018

3. vítá technická řešení jako „Hardware Security Modules“ a „Secure Hardware Extensions“, která se již hojně používají na ochranu citlivých údajů ve vozidlech, a zdůrazňuje, že záznamy stavu počítadla ujetých kilometrů by měly požívat stejné úrovně ochrany, aby se předešlo manipulacím s nimi;
4. vyzývá Komisi, aby zpřísnila schvalování typu u bezpečnostních zařízení ve vozidlech, zejména v případě technických opatření proti podvodům s počítadly ujetých kilometrů, ale také s ohledem na nárůst počtu propojených vozidel;
5. vítá skutečnost, že Komise zahrnula požadavky na technologickou bezpečnost počítadel ujetých kilometrů do nařízení (EU) 2017/1151; poukazuje však na to, že zde nejsou žádná ustanovení týkající se sledování těchto požadavků, a žádá proto Komisi, aby stanovila jasná kritéria pro účinnou kontrolu bezpečnosti počítadel ujetých kilometrů, aby tyto požadavky v případě potřeby co nejdříve upravila a aby Parlament informovala o účinnosti uvedeného nařízení;
6. konstatuje, že vnitrostátní řešení, která využívají databáze častých záznamů stavu počítadel ujetých kilometrů pocházející z pravidelných technických kontrol a jiných prohlídek vozidel, jsou v boji proti manipulaci s těmito počítadly v těchto členských státech velmi úspěšná, a proto navrhuje, aby členské státy, které dosud žádné odpovídající kroky neučinily, co nejdříve zavedly vhodná řešení;
7. v tomto ohledu zdůrazňuje, že by všechny členské státy měly mít vnitrostátní rejstříky a měly by se účastnit přeshraniční výměny údajů z těchto rejstříků, neboť to je jediný způsob, jak podvodů se záznamy počtu ujetých kilometrů v Unii účinně vyřešit; žádá proto Komisi, aby navrhla legislativní rámec, na jehož základě by členské státy vytvořily srovnatelné a vzájemně slučitelné vnitrostátní mechanismy pro sběr údajů, vycházející ze stávajících osvědčených postupů, které zajistí častý a spolehlivý sběr údajů o počtu ujetých kilometrů od okamžiku první registrace vozidla a umožní mezinárodní výměnu;
8. zdůrazňuje, že je třeba, aby byly záznamy stavu počítadel ujetých kilometrů přístupné přeshraničně, a že snadný přístup k těmto informacím pro kupující ojetého vozidla by významně přispěl k ochraně spotřebitelů; zdůrazňuje, že kupující ojetého vozidla by měli mít možnost ověřit správnost záznamu stavu počítadla ujetých kilometrů bez ohledu na to, ve kterém členském státě bylo vozidlo předtím registrováno; vyzývá Komisi a členské státy, aby spotřebitele a zúčastněné strany proaktivně informovaly o platných opatřeních proti podvodům s počítadlem ujetých kilometrů a tom, jak manipulaci s počítadlem ujetých kilometrů odhalit a jak jí předejít;
9. zdůrazňuje, že systém Eucaris disponuje infrastrukturou pro nákladově efektivní výměnu záznamů stavu počítadel ujetých kilometrů v celé Unii, a to na základě databáze; lituje, že v roce 2017 využívaly platformu Eucaris k výměně informací o záznamech stavu počítadel ujetých kilometrů pouze Belgie, Nizozemsko a Slovensko, a vybízí tedy členské státy, aby se zapojily a možnosti, které tento systém skýtá, využívaly;
10. žádá Komisi, aby učinila účast v systému Eucaris povinnou a systém zavedla jako platformu informací o vozidlech, čímž usnadní ověřování počtu ujetých kilometrů v Unii a omezí možnosti manipulace s počítadlem ujetých kilometrů;
11. lituje, že dosud nebyl vytvořen elektronický rejstřík podle směrnice 2014/45/EU a že sankce členských států nejsou dostatečně odrazující, v důsledku čehož nebyly splněny cíle v oblasti výměny údajů;
12. žádá Komisi, aby poskytla právní rámec, který umožní členským státům registrovat záznamy stavu počítadla ujetých kilometrů z pravidelných technických kontrol, z každé prohlídky, servisního úkonu, údržby či provedené opravy a z jiných návštěv opraven, a to již od první registrace vozidla;
13. zdůrazňuje, že řešení založené na technologii blockchain by mohlo být nákladově efektivnější, a žádá Komisi, aby do dvanácti měsíců od přijetí tohoto usnesení Parlamentem provedla analýzu nákladů a přínosů takového řešení, včetně posouzení bezpečnosti, transparentnosti a ochrany údajů; zdůrazňuje, že než bude tato technologie potenciálně přijata, je třeba bezodkladně uskutečnit účinná, snadno použitelná a rychle provozuschopná řešení, zejména databáze;

Čtvrtek, 31. května 2018

14. zdůrazňuje, že dodatečnou ochranu proti manipulacím s počítačy ujetých kilometrů a chránit počítače ujetých kilometrů před neoprávněnými zásahy prostřednictvím zabezpečených čipů by mohlo zajistit širší využití vyspělých šifrovacích technologií jako „Hardware Security Modules“ či „Secure Hardware Extensions“;

15. zdůrazňuje, že vozidla jsou stále více propojitelná a že tento vývoj bude pokračovat, což umožní automatické ukládání údajů z počítačů ujetých kilometrů do databáze nebo blockchainové sítě; vítá úsilí automobilového průmyslu o vývoj rozmanitých technických záruk proti neoprávněným zásahům do počítačů ujetých kilometrů, jako je šifrování údajů či ochrana a zabezpečení údajů, avšak současně výrobce vyzývá, aby účinnost svých technických řešení zlepšili;

16. zdůrazňuje, že všechna opatření zahrnující předávání a uchovávání údajů by měla dodržovat evropské *acquis* v oblasti ochrany údajů a měla by se používat výhradně pro předcházení manipulaci s počítačem ujetých kilometrů a s nejvyšší úrovní kybernetické ochrany;

17. vyzývá členské státy, aby zavedly nebo přizpůsobily právní předpisy týkající se manipulace s počítačy ujetých kilometrů tak, aby se tato manipulace stala trestným činem – včetně poskytování hardware, software a souvisejících služeb potřebných pro neoprávněnou manipulaci –, neboť neoprávněné zásahy vedou k nesprávnému posouzení technické způsobilosti vozidla, a mají tudíž negativní dopad na bezpečnost silničního provozu; vyzývá členské státy, aby na účinné, nediskriminační a přiměřené vymáhání těchto právních předpisů vyčlenily dostatečné lidské a finanční zdroje;

18. domnívá se, že výměna jednoho počítače ujetých kilometrů za jiné s nižším počtem kilometrů, je-li uskutečněna s cílem zatajit skutečný počet ujetých kilometrů, a tím dosáhnout zisku, by se měla považovat za podvod s ujetými kilometry vozidla;

19. žádá Komisi, aby na základě čl. 91 odst. 1 a článku 114 Smlouvy o fungování EU předložila návrh aktu týkajícího se opatření v oblasti manipulace s počítačy ujetých kilometrů, jenž bude v souladu s doporučeními uvedenými v příloze k tomuto usnesení;

o

o o

20. pověřuje svého předsedu, aby předal toto usnesení a doporučení, které je přílohou tohoto usnesení, Komisi a Radě.

Čtvrtek, 31. května 2018

PŘÍLOHA K USNESENÍ

DOPORUČENÍ TÝKAJÍCÍ SE OBSAHU POŽADOVANÉHO NÁVRHU

Podpora technických řešení a schvalování typu

Aby byla manipulace se záznamy stavu počítadel ujetých kilometrů ve vozidlech složitější, je třeba dosáhnout vyšší úrovně zabezpečení údajů těchto počítadel. Bude jej dosaženo zahrnutím těchto prostředků do návrhu:

- sledování provádění čl. 5 odst. 3 písm. f) nařízení (EU) 2017/1151 a přeložení zprávy výsledků Parlamentu, jakmile je to možné;
- zavedení jasných požadavků k zajištění záznamů stavu počítadla ujetých kilometrů proti manipulaci, včetně – v případě pozitivního posouzení – šifrovací ochrany proti manipulaci, systémů rozpoznání manipulace, odděleného zjišťování a registrace ujetých kilometrů a hardwarového zabezpečení;
- zavedení zkušební metody nebo použití společných kritérií pro hodnocení bezpečnosti informačních technologií u preventivních řešení stanovených v nařízení (EU) 2017/1151 v oblasti podvodů s počítadly ujetých kilometrů.

Systémy databází

Databáze záznamů stavu počítadel ujetých kilometrů významně snižují počet vozidel, u nichž došlo k manipulaci. Je důležité zajistit unijní řešení, jelikož podvodům s počítadly ujetých kilometrů v přeshraničním obchodu s ojetými vozidly nemohou zabránit izolované vnitrostátní iniciativy. Proto by měl návrh stanovit následující opatření:

- povinné záznamy stavu počítadla ujetých kilometrů stanovené ve směrnici 2014/45/EU by měly být zpřístupněny pro přeshraniční výměnu a na požádání také zákazníkům;
- vytvoření právního rámce pro zavedení srovnatelných databází záznamů o počtu ujetých kilometrů v členských státech, který zajistí mezinárodní výměnu a přístup k informacím, bude založen na stávajících osvědčených postupech a stanoví časté a spolehlivé zaznamenávání údajů o počtu ujetých kilometrů;
- existující databáze údajů o záznamech stavu počítadel ujetých kilometrů na úrovni členských států by měly být vzájemně propojené a měly by umožňovat mezinárodní výměnu údajů a existující infrastruktura, jako je systém Eucaris, by měla být využita k nákladově efektivnímu a včasnému provádění;
- měla by být dodržována pravidla ochrany údajů, která by v případě potřeby měla být upravena tak, aby umožňovala uchovávání příslušných údajů a jejich výměnu a také ochranu soukromí, a která by zároveň účinně bránila podvodnému používání získaných údajů;
- kupujícím ojetých vozidel by měla být před koupí poskytnuta možnost ověřit správnost záznamu stavu počítadla ujetých kilometrů vozidla, a to na základě získaných údajů o počtu ujetých kilometrů vozidla bez ohledu na to, ve kterém členském státě bylo vozidlo předtím registrováno.

Technologie blockchain a propojenost jako potenciální a vzájemně se doplňující dlouhodobá řešení

Vozidla jsou stále více propojená a podíl propojených vozidel v unijním vozovém parku soustavně roste. Již dnes vozidla předávají údaje, jako je skutečný počet ujetých kilometrů, na servery výrobců. Tyto údaje by mohly být použity k odhalení podvodů s ujetými kilometry již nyní.

Technologie blockchain by se postupem času mohla stát spolehlivým nástrojem, který zabezpečí údaje v síti a napomůže zabránění manipulaci se záznamy údajů. Mohlo by se prozkoumat, zda by dlouhodobé řešení podvodů s počítadly ujetých kilometrů nemohla představovat kombinace popsaneho vývoje s touto technologií.

Čtvrtek, 31. května 2018

Proto je třeba navrhnout následující opatření:

- potenciální náklady a přínosy vytvoření evropské blockchainové sítě pro počítadla ujetých kilometrů by měly být posouzeny;
- v případě pozitivního posouzení: právní a regulační rámec za účelem automatizovaného předávání údajů o záznamech stavu počítadel ujetých kilometrů u vozidel, která jsou vybavena funkcemi propojitelnosti, a – bez ohledu na výsledek posouzení technologie blockchain – za účelem přístupu k údajům o záznamech počtu ujetých kilometrů, které shromáždili a uchovávají výrobci, a které doplňují záznamy o počtu ujetých kilometrů získané při manuálních zápisech při pravidelných technických kontrolách a z jiných zdrojů, by měl být vytvořen;
- předávání záznamů stavu počítadel ujetých kilometrů zjištěných při pravidelných technických kontrolách, návštěvách opraven a prohlídkách by mělo být požadováno, a tím systém databází integrovat, ale současně i překonat.

Právní předpisy a jejich vymáhání

V současné době není ve všech členských státech podvod s počítadlem ujetých kilometrů trestným činem, ačkoli to výslovně požaduje směrnice 2014/45/EU. Vymáhání účinných právních opatření, včetně pokut a sankcí, je pro vymýcení podvodů s počítadly ujetých kilometrů zásadní. Proto by měla být navržena následující opatření:

- podvod s počítadlem ujetých kilometrů by se měl považovat za trestný čin spáchaný jak osobou, která si změnu záznamu z počítadla ujetých kilometrů objednala (majitel vozidla), tak i osobou, která záznam změnila, a v celé Unii by se za něj měly na základě vysoce srovnatelného standardu ukládat účinné, přiměřené, odrazující a nediskriminační sankce.
-