Evropský parlament
2014-2019

Výbor pro dopravu a cestovní ruch

2017/2064(INL)

19.12.2017

NÁVRH ZPRÁVY

obsahující doporučení Komisi o manipulaci s počítadlem ujetých kilometrů u motorových vozidel: revize právního rámce EU
(2017/2064(INL))

Výbor pro dopravu a cestovní ruch

Zpravodaj: Ismail Ertug

(Podnět – článek 46 jednacího řádu)

OBSAH

Strana

NÁVRH USNESENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU 3

PŘÍLOHA K NÁVRHU USNESENÍ: DOPORUČENÍ TÝKAJÍCÍ SE OBSAHU POŽADOVANÉHO NÁVRHU 8

VYSVĚTLUJÍCÍ PROHLÁŠENÍ 10

PŘÍLOHA: SEZNAM SUBJEKTŮ A OSOB, OD NICHŽ ZPRAVODAJ OBDRŽEL VSTUPNÍ INFORMACE 12

NÁVRH USNESENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU

obsahující doporučení Komisi o manipulaci s počítadlem ujetých kilometrů u motorových vozidel: revize právního rámce EU
(2017/2064(INL))

Evropský parlament,

– s ohledem na článek 225 Smlouvy o fungování Evropské unie,

– s ohledem na články 91 a 114 Smlouvy o fungování Evropské unie,

– s ohledem na směrnici Evropského parlamentu a Rady 2014/45/EU ze dne 3. dubna 2014 o pravidelných technických prohlídkách motorových vozidel a jejich přípojných vozidel a související posouzení dopadů,

– s ohledem na své usnesení ze dne 10. prosince 2013 o CARS 2020: vstříc konkurenceschopnému a udržitelnému automobilovému průmyslu v Evropě[1],

– s ohledem na studii EP z listopadu 2017 nazvanou „Neoprávněné zásahy do počítadel ujetých kilometrů: opatření nezbytná k zabránění manipulace s nimi“,

– 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),

– s ohledem na studii Evropské komise o spotřebitelském trhu týkající se fungování trhu s ojetými vozidly z hlediska spotřebitele,

– s ohledem na články 46 a 52 jednacího řádu,

– s ohledem na zprávu Výboru pro dopravu a cestovní ruch (A8-0000/2017),

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 kilometrů, představují vážný a rozšířený problém v celé Evropské unii, zejména při přeshraničním obchodování;

B. vzhledem k tomu, že ekonomický zisk z těchto neoprávněných zásahů do počítadel ujetých kilometrů může být značný s ohledem na nízké ceny potřebného vybavení a umělý nárůst hodnoty ojetých vozidel; vzhledem k tomu, že studie odhadují podíl vozidel, u nichž byl proveden tento neoprávněný zásah, 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 údaje z počítadel ujetých kilometrů se ukládají a zobrazují

[1] Přijaté texty, P7_TA(2013)0547.

digitálně a vnější přístup za účelem pozměnění je snadný, neboť úroveň ochrany je nižší než u jiných součástek vozidla;

D. vzhledem k tomu, že neoprávněné zásahy do počítadel ujetých kilometrů poškozují spotřebitele, prodejce ojetých vozidel, pojistitele a leasingové společnosti;

E. vzhledem k tomu, že osoby, které si koupí vozidla s upravenými počítadly ujetých kilometrů, se mohou potýkat s vyššími náklady na údržbu a opravu v důsledku neočekávaného opotřebení, což také negativně ovlivňuje bezpečnost na silnicích, pokud nejsou vozidla kontrolována podle skutečně najetých kilometrů;

F. vzhledem k tomu, že vozidla s upravenými počítadly mohou vykazovat vyšší spotřebu a vyšší emise znečišťujících látek, než se očekává, čímž porušují požadavky na životnost v právních předpisech o schvalování typu;

G. vzhledem k tomu, že trh s ojetými vozidly vykazuje nejnižší důvěru spotřebitelů ze všech trhů se zbožím[1] a neoprávněné zásahy do počítadel ujetých kilometrů vážně přispívají ke ztrátě důvěry spotřebitelů v obchodníky s ojetými vozidly, a tudíž narušují fungování vnitřního trhu a spravedlivou hospodářskou soutěž;

H. vzhledem k tomu, že podvody s počtem ujetých kilometrů mají nepřiměřený dopad na sociální skupiny a zeměpisné oblasti s nižším příjmem, takže zákazníci v zemích EU-13 jsou vystaveni většímu riziku, že si koupí vozidlo s upraveným počítadlem ujetých kilometrů, a tudíž jsou častěji poškozeni touto nekalou praktikou;

Stávající opatření k řešení podvodů s počítadly ujetých kilometrů

I. 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 nástroje používají databázi záznamů z počítadel ujetých kilometrů provedených při každé údržbě, servisu, opravě nebo pravidelné kontrole vozidla, aniž by přitom sbíraly osobní údaje, a ve své oblasti působnosti téměř vymýtily podvody s počítadly ujetých kilometrů;

J. vzhledem k tomu, že belgický systém funguje na právním základě neziskové organizace a systém v Nizozemsku je řízen vládní agenturou, přičemž 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;

K. vzhledem k tomu, že výrazně vyšší počet vozidel s upravenými počítadly ujetých kilometrů v zemích, které nemají přístup k těmto databázím, ukazuje, že pro jejich úspěch je zásadně důležitá přeshraniční výměna údajů;

L. 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 2011/82/EU, přičemž mezi jeho funkce již patří záznamy o počtu ujetých kilometrů;

[1] Srovnávací přehled situace na spotřebitelských trzích, Evropská komise 2014.

M. vzhledem k tomu, že existují i technická řešení, z hlediska hardware i software, která by mohli výrobci zabudovat do vozidel, a tím od počátku předejít manipulacím s počítadly ujetých kilometrů, 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;

Právní předpisy a mezery

N. vzhledem k tomu, že manipulace s počítadly ujetých kilometrů je sice zakázaná ve 26 členských státech, ale pouze deset z nich zavedlo další opatření k ověření údajů o počtu ujetých kilometrů, jež má zákazník k dispozici, a pouze šest států považuje manipulaci s počítadly ujetých kilometrů za trestný čin1;

O. vzhledem k tomu, že směrnice 2014/45/EU považuje podvody s počítadly ujetých kilometrů za ohrožení technické způsobilosti a vyzývá členské státy, aby zavedly účinné, přiměřené a odrazující sankce za takovéto manipulace; dále ukládá Komisi, aby vytvořila elektronickou platformu, která umožní přeshraniční výměnu informací o technické způsobilosti a bude zahrnovat záznamy z počítadel ujetých kilometrů;

P. 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 může proběhnout až čtyři roky po první registraci vozidla, takže ponechává dostatek času pro manipulaci s počítadlem ujetých kilometrů před první kontrolou nebo mezi kontrolami a mohlo by dokonce dojít k tomu, že při ní bude úředně zaznamenán nesprávný počet ujetých kilometrů;

Q. vzhledem k tomu, že nařízení (EU) 2017/1151 nařizuje výrobcům, kteří chtějí získat schválení typu vozidla, aby zavedli systematické ochranné strategie proti neoprávněným zásahům a ochranné funkce proti vpisování s cílem předejít přeprogramování počítadel ujetých kilometrů, přičemž je třeba zohlednit také funkce pro výměnu údajů na dálku; vzhledem k tomu, že se v tomto případě vyžaduje pouze poskytnutí informací a vysvětlení výrobcem a nepředpokládá se žádné testování toho, zda je počítadlo chráněno proti manipulaci;

R. vzhledem k tomu, že směrnice 2007/46/ES, nařízení Komise (ES) č. 692/2008 o schválení typu ani předpis EHK OSN č. 39 nezohledňují podvody s počtem ujetých kilometrů a počítadla chráněná proti manipulacím;

Budoucí vývoj v automobilovém průmyslu

S. vzhledem k tomu, že v automobilovém průmyslu došlo k obrovskému pokroku ve vývoji a výrobě vozidel, která jsou propojená, používají IDS a komunikují se svým prostředím;

[1] Síť evropských spotřebitelských center (ECC-Net, 2015), Přeshraniční nákup vozidel: na co si dát pozor, když hledáte výhodnou koupi, s. 236

T. vzhledem k tomu, že většina vozidel vstupujících na trh je již schopna propojení, což vytváří téměř úplně propojený vozový park na evropských silnicích;

U. vzhledem k tomu, že průměrné stáří vozidel na evropských silnicích je téměř jedenáct let, což v důsledku vytváří vozový park skládající se z novějších, vysoce propojených vozidel a starších vozidel bez možností propojení;

V. vzhledem k tomu, že moderní vozidla již dnes pravidelně vysílají výrobcům soubory údajů zahrnující skutečný počet ujetých kilometrů a celkový čas provozu, čímž poskytují klíčové údaje pro ověřování spolehlivosti záznamů o počtu ujetých kilometrů;

W. vzhledem k tomu, že technologie blockchain by mohla být zásadně důležitá pro spolehlivé uchovávání údajů z počítadel ujetých kilometrů, neboť nabízí řešení chránící před hackery a umožňuje ochranu osobních údajů a přitom je vhodná jak pro automatický přenos údajů v propojených vozidlech, tak pro manuální vkládání při pravidelné technické kontrole;

X. vzhledem k tomu, že CarTrustChain je úspěšný projekt, který využívá technologii blockchain k vymýcení podvodů s počítadly ujetých kilometrů a byl spolufinancován Evropským fondem pro regionální rozvoj;

1. vyzývá Komisi, aby dále usilovala o dosažení obecného cíle, kterým je vytvořit právní, technické a provozní překážky tak, aby byly manipulace nemožné nebo tak časově náročné, složité a drahé, že se již nevyplatí;

2. zdůrazňuje, že technická řešení jako „Hardware Security Modules“ a „Secure Hardware Extensions“ se již hojně používají na ochranu citlivých údajů ve vozidlech a že údaje z počítadel ujetých kilometrů by měly požívat stejné úrovně ochrany;

3. 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;

4. vyzývá Komisi, aby podrobně sledovala provádění nařízení 2017/1151, co se týče požadavků na technologickou bezpečnost počítadel ujetých kilometrů, aby tyto požadavky upravila, pokud je to nutné, a informovala Parlament o efektivitě tohoto nařízení;

5. konstatuje, že vnitrostátní řešení, která využívají databáze častých záznamů z počítadel ujetých kilometrů pocházející z pravidelných technických kontrol a jiných prohlídek vozidel, jsou velmi úspěšná v boji proti manipulaci s těmito počítadly v daných členských státech;

6. v tomto ohledu zdůrazňuje, že vnitrostátní rejstříky nejsou dostatečné a že přeshraniční výměna údajů je klíčovou podmínkou pro řešení podvodů s počtem ujetých kilometrů v Evropské unii;

7. zdůrazňuje, že systém EUCARIS nabízí existující infrastrukturu pro nákladově efektivní výměnu záznamů z počítadel ujetých kilometrů po celé Unii na základě databáze;

8. žádá Komisi, aby učinila účast v systému EUCARIS povinnou a zavedla jej jako platformu informací o vozidlech, čímž usnadní ověřování počtu ujetých kilometrů v celé Unii;

9. vyjadřuje politování nad skutečností, že elektronický rejstřík podle směrnice 2014/45/EU ještě nebyl vytvořen a že sankce členských států nejsou dostatečně odrazující;

10. domnívá se, že by byla vhodnější kratší doba před první povinnou pravidelnou technickou kontrolou, a navrhuje, aby se zahrnovaly záznamy z počítadel ujetých kilometrů nejen z pravidelných technických kontrol, ale také z prohlídek a jiných návštěv opraven;

11. zdůrazňuje, že přechod na řešení založené na technologii blockchain by mohl být nákladově efektivnější a zároveň by mohl poskytnout vysokou kvalitu a bezpečnost; proto vyzývá Komisi, aby zvážila možné vytvoření evropské blockchainové sítě pro počítadla ujetých kilometrů;

12. zdůrazňuje, že vozidla jsou stále více schopna propojeni a že tento vývoj bude pokračovat, což umožní automatické vkládání údajů z počítadel ujetých kilometrů do databáze nebo blockchainové sítě;

13. zdůrazňuje, že veškerá opatření zahrnující předávání a uchovávání údajů by měla dodržovat evropské *acquis* pro ochranu údajů;

14. vyzývá členské státy, aby zlepšily své právní předpisy týkající se podvodů s počítadly ujetých kilometrů tak, aby se tyto podvody staly trestným činem;

15. žádá Komisi, aby na základě čl. 91 odst. 1 a článku 114 Smlouvy o fungování Evropské unie předložila návrh aktu týkajícího se opatření v oblasti manipulace s počítadly ujetých kilometrů v souladu s doporučeními uvedenými v příloze k tomuto dokumentu;

16. domnívá se, že požadovaný návrh nemá žádné finanční dopady;

17. pověřuje svého předsedu, aby předal toto usnesení a připojená doporučení Komisi a Radě.

PŘÍLOHA K NÁVRHU USNESENÍ:
DOPORUČENÍ TÝKAJÍCÍ SE OBSAHU POŽADOVANÉHO NÁVRHU

Podpora technických řešení a schvalování typu

Je třeba dosáhnout většího zabezpečení údajů z počítadel ujetých kilometrů ve vozidlech, aby byla manipulace s těmito záznamy z počítadel složitější. Bude jí dosaženo těmito prostředky:

– sledování provádění čl. 5 odst. 3 písm. f) nařízení 2017/1151 a oznámení výsledků Parlamentu, jakmile je to možné;

– zajištění toho, aby nástroj „Hardware Security Modules“ byl v nových vozidlech povinný, a tak zabezpečil záznamy z počítadel proti manipulaci;

– zavedení zkušební metody nebo použití společných kritérií pro hodnocení bezpečnosti informačních technologií u preventivních řešení z nařízení 2017/1151 v oblasti podvodů s počítadly ujetých kilometrů;

Evropská databáze

Databáze záznamů z počítadel ujetých kilometrů významně snižují počet vozidel, u nichž došlo k manipulaci. Je důležité zajistit evropské řešení, jelikož izolované vnitrostátní iniciativy nemohou zabránit podvodům s počítadly ujetých kilometrů v přeshraničním obchodu s ojetými vozidly. Proto by měla být navrhnuta následující opatření:

– povinné záznamy z počítadel ujetých kilometrů požadované ve směrnici 2014/45/EU by měly být zpřístupněny pro přeshraniční výměnu v evropské databázi i zákazníkům;

– do tohoto systému by měly být začleněny existující databáze záznamů z počítadel ujetých kilometrů na úrovni členských států a k nákladově efektivnímu a včasnému provádění by měla být využita existující infrastruktura jako EUCARIS;

– měla by být dodržována pravidla pro ochranu údajů, která by v případě potřeby měla být upravena tak, aby umožňovala uchovávání příslušných údajů a jejich výměnu a také ochranu soukromí, pokud se neobjeví podvodné chování;

Technologie blockchain a propojenost jako dlouhodobá řešení

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

Technologie blockchain je spolehlivým nástrojem, který může zabezpečit údaje v síti a úspěšně zabránit manipulaci se záznamy údajů. Kombinace tohoto vývoje a technologie by mohla představovat dlouhodobé řešení podvodů s počítadly.

Proto by měla být navrhnuta následující opatření:

– vytvoření evropské blockchainové sítě pro počítadla ujetých kilometrů;

– vytvoření právního a regulatorního rámce pro automatické předávání záznamů z počítadel ve vozidlech, která jsou vybavena funkcí propojení;

– zahrnutí dodatečné možnosti předávat záznamy z počítadel zjištěné při pravidelných technických kontrolách, návštěvách opraven a prohlídkách, a tím je začleňovat do systému databáze a tu rozšiřovat;

Právní předpisy a jejich vymáhání

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

– podvod s počítadly ujetých kilometrů by měl být považován za trestný čin, za nějž je možné uložit účinné, přiměřené, odrazující a nediskriminační sankce podle vysoce srovnatelného standardu v celé Unii;

VYSVĚTLUJÍCÍ PROHLÁŠENÍ

Úvod

Podvody s počítadly ujetých kilometrů jsou široce rozšířeným jevem, který vážně ohrožuje bezpečnost na silnicích, narušuje řádné fungování vnitřního trhu a způsobuje spotřebitelům, pojistitelům, prodejcům ojetých vozidel, leasingovým společnostem a také výrobcům nespravedlivé další náklady.

Podle odhadů se tento problém týká 5 % až 12 % vozidel na vnitrostátním trhu, ale 30 % až 50 % veškerých vozidel v rámci přeshraničního obchodování. Hospodářská škoda v celé EU se odhaduje na 5,6 až 9,6 miliardy EUR. V důsledku toho je důvěra spotřebitelů na trhu s ojetými vozidly nejnižší ze všech trhů se zbožím v EU.[1]

Nástroje pro úpravu počítadel ujetých kilometrů jsou snadno dostupné a začínají na velmi nízkých cenách. Ve vyšší cenové kategorii jsou k dispozici sofistikovanější nástroje s předplacenými aktualizacemi softwaru, jejichž amortizace je rychlá, pokud je služba nabízena na komerčním základě. Zisky jsou pozoruhodné, jelikož uměle zvýšená ekonomická hodnota je v závislosti na daném segmentu vozidel průměrně 2 000 až 5 000 EUR[2].

Ze zeměpisného a sociálního hlediska je pravděpodobnost, že si daná osoba koupí vozidlo s upraveným počítadlem, velmi rozličná. V zemích EU-13 jsou problémy s upravenými počítadly hlášeny častěji než v ostatních členských státech. Podvody s počtem ujetých kilometrů mají také nepřiměřený dopad na sociální skupiny s nižším disponibilním příjmem.

Kromě ekonomických dopadů existují také vážné negativní dopady na silniční bezpečnost. Vzhledem k nesprávnému počtu ujetých kilometrů nedodržuje majitel vozidla správný plán údržby a kontrol, což v důsledku může vést k opožděnému nebo nesprávnému vyměňování součástek a dílů. Předčasné opotřebení vede ke zvýšené potřebě údržby a oprav a vzhledem k nečekaným nákladům, které si řada lidí nemůže dovolit, také k méně bezpečným vozidlům na silnicích.

Vliv těchto vozidel na životní prostředí je navíc horší, než se očekává, a zvyšují se emise znečišťujících látek. Vozidla s upravenými počítadly proto mohou neočekávaně neprojít testy na emise během pravidelné technické kontroly. Další důsledky těchto manipulací mohou mít také dopad na výrobce. Např. nařízení 715/2007 definuje požadavky na životnost zařízení k regulaci znečišťujících látek; nicméně vozidlo, které ve skutečnosti splňuje dané nařízení, ale má upravené počítadlo může vykazovat omezené schopnosti regulace emisí a následně ohrožovat výkonnost výrobce.

Debata o protiopatřeních

Vzhledem k rozsahu manipulací s počítadly ujetých kilometrů a jejich negativnímu dopadu na silniční bezpečnost, životní prostředí, ekonomiku a spotřebitele se některé členské státy pustily do řešení tohoto problému a zavedly protiopatření. Cílem je vytvořit právní, technické

[1] Srovnávací přehled situace na spotřebitelských trzích (Evropská komise 2014)
[2] KTI, Technische Informationen 2/2014 Tachobetrug (http://www.k-t-i.de/fileadmin/edit/publikationen/ti/2014/2014-02_TI_Tachobetrug_V1.0.pdf)

a provozní překážky tak, aby byly manipulace nemožné nebo tak časově náročné, složité a drahé, že se již nevyplatí.

Belgie a Nizozemsko vytvořily databázové systémy, které uchovávají záznamy o počtu ujetých kilometrů získané při pravidelných technických kontrolách, údržbě a prohlídkách v opravnách. V důsledku toho se počet vozidel s upravenými počítadly významně snížil a tento jev téměř vymizel. To však platí pouze pro vnitrostátní prodej ojetých vozidel. Počet vozidel s upraveným počítadlem v přeshraničním prodeji je stále stejný. Aby bylo dosaženo stejného efektu v přeshraničním obchodu, jsou zásadně důležité tři faktory: je třeba shromažďovat údaje, tyto údaje musí být správné a musí k nim existovat přeshraniční přístup.

Proto může pomoci evropská databáze, která by jednotným způsobem shromažďovala údaje a umožňovala jejich přeshraniční výměnu. Z hlediska nákladové efektivity by bylo nejvhodnější vycházet z již existujících struktur, jako je EUCARIS.

Vzhledem k tomu, že databáze uchovávají pouze údaje o počtu ujetých kilometrů od prvního záznamu – což je v nejhorším případě první pravidelná technická kontrola po čtyřech letech –, lze stále upravit počítadlo před tímto datem. V důsledku toho by byl oficiálně zaznamenán nesprávný počet kilometrů, a tím by byl „legalizován“.

Aby se předešlo tomuto riziku, prosazuje řada zainteresovaných stran řešení uvnitř vozidla. Určité části elektronické řídicí jednotky vozidla jsou zabezpečeny více než jiné části nebo mají zvláštní ochranu proti neoprávněnému přístupu. Pro tento účel se již používají tzv. „Hardware Security Modules“ a podle řady zainteresovaných stran představují levné a účinné řešení, které by výrobci museli zavést. Bylo by řešením hned od začátku zavést další překážku manipulaci.

Navrhovaná řešení: od krátkodobých po dlouhodobá

Problém podvodů s počítadly ujetých kilometrů by se měl řešit na několika úrovních. Prvním krokem je nařídit výrobcům, aby specifickým způsobem zabezpečili počítadlo proti manipulaci, což lépe ochrání všechna nová vozidla přicházející na trh. Vytvoření evropské databáze by zahrnovalo všechna vozidla na silnicích i všechna budoucí vozidla.

Pohled na technologický pokrok v automobilovém průmyslu i v informačních technologiích ukazuje, že dlouhodobým řešením by mohla být kombinace propojených vozidel a technologie blockchain. Propojená vozidla již na evropských silnicích jezdí a jejich počet se pravděpodobně dále zvýší. Výrobci původních zařízení již z těchto vozidel dostávají soubory údajů, mimo jiné i o počtu ujetých kilometrů. To znamená, že příslušné údaje a technologie pro automatické předávání se již používají.

Namísto zasílání těchto souborů údajů do klasické databáze, v níž nelze vyloučit jejich pozměnění a smazání, by bezpečnou a nákladově efektivní alternativu představovala blockchainová síť. Technologie blockchain je odolná vůči modifikaci údajů. Automatické předávání údajů z počítadel ujetých kilometrů do evropského blockchainu by mohlo z dlouhodobého hlediska ukončit manipulace s těmito počítadly.

PŘÍLOHA: SEZNAM SUBJEKTŮ A OSOB, OD NICHŽ ZPRAVODAJ OBDRŽEL VSTUPNÍ INFORMACE

Následující seznam byl vypracován zcela dobrovolně a na výlučnou odpovědnost zpravodaje. Při sestavování tohoto návrhu zprávy obdržel zpravodaj vstupní informace od těchto subjektů či osob:

Subjekt či osoba
ACE Auto Club Europa e.V. (ACE)
Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V. (ADAC)
Association of European Vehicle and Driver Registration Authorities (EReg)
Car-Pass
Centre Européen des Consommateurs France
Certificare
CTIC Centro Technológico
DEKRA
European Council for Motor Trades and Repairers (CECRA)
Fédération Internationale de l'Automobile (FIA)
Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GdV)
Kraftfahrzeugtechnisches Institut und Karosseriewerkstätte (KTI)
Verband der TÜV e.V. (VdTÜV)