

Abstrakt

V Evropské unii se ročně prodává (a registruje) 28 miliónů vozidel. To je dvakrát více, než počet nově koupených vozidel. Stav počítadla najetých kilometrů je jeden z determinujících faktorů pro cen ojetého automobilu. Proto je důležité pro kupujícího, aby znal správný stav najetých kilometrů. Na druhé straně existuje mnoho nečestných prodejců vozidel, kteří s počítadlem najetých kilometrů manipulují, aby získali finanční profit.

Nedávné studie ukazují, že částka, o kterou jsou kupující podvodným způsobem obíráni dosahuje v celé EU ročně 5-10 miliard euro. Frekvence podvodů, zejména při prodeji vozidla z jedné země do druhé se každoročně zvyšuje. Pro kupujícího ojetého vozidla je stále těžší a těžší, aby sám získal pravdivé informace o stavu počtu vozidla v momentě jeho prodeje i během historie provozu vozidla.

Klíčová slova: Přetáčené kilometry, vozidla, registr vozidel, EUCARIS, zákon, Česká republika

Abstract

Within the EU around 28 million used cars are registered throughout the year. This is about twice as much as new cars registrations. The mileage is a determining factor in the value of a used car. It is therefore crucial for the buyer to have a clear view on the correct mileage of the car. On the other hand, dishonest car sellers, can make a lot of illegal profit by manipulating the odometer.

Recent studies show that mileage fraud costs 5 to 10 billion euro a year to the consumers in the EU. The frequency of mileage fraud is much higher in cross border sales which tend to increase every year. It's more difficult for a buyer to assure himself about the right mileage of an imported car, as in general no maintenance history is available.

Keywords: MileAge, car, car registry, EUCARIS, law, Czech republic

Úvod

Připravovaná novela zákona č. 56/2001 Sb., která již prošla prvním čtením v Parlamentu ČR, má řešit problematiku tzv. přetáčení kilometrů tím, že tento skutek bude považovaný za trestný čin. Mnoho odborníků očekává, že se tím situace zlepší. Bude ale tomu opravdu tak?

Přetáčené kilometry netrápí jen ČR, ale celou Evropu. V některých zemích, jako je např. Německo, Belgie „trestnost“ přetáčení kilometrů je v zákoně mnoho let, a přesto se ani tam

¹ Iris Ident, s.r.o., Novodvorská 1010/14, 142 00 Praha 4, Česká republika, roman.rak@irisident.cz

situace nijak nelepší bez ohledu na to, že ani tam nejsou de facto známy veřejně případy, kdy by někdo za takovýto skutek byl odsouzen. V Německu, Belgii apod. se kilometry přetáčejí stejným způsobem jako v zemích, kde tato legislativa není tak přísná.

Jediným zřejmým přínosem „trestnosti“ samotného přetáčení je okamžik, kdy nebude možné na Internetu ani v jiném médiu nabízet takovouto službu (což se nyní běžně děje), protože to může být považováno k nabádání k realizaci trestného činu.

1. Lze forenzně vůbec prokázat přetočení stavu kilometrů na počítadle ujeté vzdálenosti?

Prokázat přetočení kilometru není z forenzního hlediska triviální záležitostí a lze předpokládat, že to dokonce není ani technicky možné. Totiž – počítadla stavu ujetého počtu kilometrů vozidel (ať už v mechanické nebo nyní běžně elektronické formě) nejsou zařízení konstruována výrobcí vozidel tak, aby se přetáčení zabránilo nebo se tento zásah nějakým způsobem dokumentoval prokazatelným způsobem pro potřeby soudního řízení. Přetočení počtu kilometrů de facto z kriminalistického hlediska nezanechá žádné stopy.

Počítadla stavu ujetých kilometrů nejsou ani zařízení, která by byla již ze své podstaty chráněna „plombováním“ (nebo jakýmkoliv jiným způsobem) jako jsou plynoměry, vodoměry, elektroměry apod. Z pohledu legislativy existuje zákon o metrologii. Odometry nejsou podle jeho znění tzv. „určenými měřidly“ a není to ani možné, jinak by museli řidiči vždy se svými vozy provést kalibraci přístrojů po každé výměně pneumatik, po určité době, neboť se pneumatiky opotřebovávají (mění svůj průměr apod.). Stejný vliv má jejich huštění atd.

Navíc – počítadlo stavu kilometrů je technická součástka vozidla, která může kdykoliv selhat a tedy být i vyměněna za novou. Pakliže majitel vozidla požádá z jakéhokoli důvodu jakýkoliv servis o výměnu tohoto zařízení, nebude moci být přání zákazníka odmítnuto. Při instalaci nové jednotky se určitě nebude uvádět do stavu již reálně najetých kilometrů.

Pokud bude trestnost přetáčení kilometrů předkládána soudům k řešení, bude to znamenat jen zbytečně další zatěžování již tak nesmírně zatíženého a pomalého soudního aparátu, který by měl řešit daleko podstatnější kauzy. Problematiku „přetáčení“ kilometrů je možné řešit daleko elegantněji a hlavně efektněji jak pro stát, tak i pro celkovou spokojenost současných i budoucích majitelů především ojetých vozidel, přičemž „trestnost“ je možné řešit na úrovni přestupku nebo jako podvod, což je již sám o sobě trestný čin.

Měli bychom si uvědomit, že pokud chceme řešit tuto problematiku, neměli bychom začínat důsledky (tj. snažit se prosadit právě onu trestnost“), jako spíše prevenci a analýzu životního cyklu vozidla.

Počítadlo stavu ujetých kilometrů bylo historicky konstruováno především pro účely znalosti technického stavu vozidla spojené se servisními zásahy, které byly výrobcí požadovány/doporučovány po ujetí určitého množství kilometrů. Po x-tisících kilometrů vyměnit olej, svíčky, zkontrolovat brzdy atd.

Teprve druhotným aspektem, velmi požadovaným v dnešní komerční době, je posuzování ceny vozidla podle počtu najetých kilometrů.

2. Je počet najetých kilometrů opravdu rozhodující při stanovení ceny vozu?

Zde bychom měli být ale realističtí. Cena vozidla není dána jen počtem najetých kilometrů. Rozhodují provozní podmínky vozidla, chování řidiče, klimatické, geografické faktory atd. Pokud budeme mít dvě stejně stará vozidla se stejným počtem najetých kilometrů, nelze usuzovat o jejich shodné ceně. Jedno vozidlo mohlo mít jako majitele důchodce, který najezdil uvedený počet kilometrů menším počtem jízd na větší vzdálenosti (s dobře zahřátým motorem); druhé vozidlo najezdilo tytéž kilometry větším počtem jízd na krátkou vzdálenost se studeným motorem, na třetím vozidle se vystřídal za dobu provozu pět řidičů referentů, jiné vozidlo bylo provozováno farmaceutickou firmou ve městě, další stavební firmou v terénu, jedno pochází z Itálie, druhé ze Skandinávie atd. Bude jejich opotřebování shodné a tedy shodná cena? Rozhodně nikoliv.

Počítadlo stavu kilometrů z tohoto pohledu již dávno ztratilo svůj význam pro určování ceny vozidla. V dnešní době elektronických počítačů mají smysl spíše „motohodiny“ a další řada technických, exaktně měřitelných parametrů.

Pokud kupujeme ojeté vozidlo dané tovární značky, neměli bychom lenit a nemístně šetřit a nechat si jeho stav objektivně posoudit u autorizované servisní sítě dané značky nebo u ní přímo nakupovat její ojetá vozidla. Pouze takováto servisní síť profesionálně posoudí skutečný technický stav vozidla, často i bez ohledu na to, jaký je stav ujetých kilometrů.

Kupovat vozidla u neznačkových autobazarů, neautorizovaného prodejce je vždy riskantní. A právě zde se skrývá jádro problému. Tím je dobrý marketing, deklarované garance a jistoty v podobě nejrůznějších certifikátů, které pochází z nejrůznějších a zpravidla pro zákazníka z fakticky neprověřitelných zdrojů. Kousek papíru často nahrazuje skutečnou, fyzickou prohlídku vozidla nebo korektní informace za státního informačního systému. Certifikáty změnily kulturu prodeje vozidel v ČR. Pro bazar jsou výhodné, pohodlné, vypadají dobře, pro zákazníka mohou být nepřijemným překvapením v okamžiku, kdy s vozidlem začne nějaký problém.

„Přetáčené kilometry“ jsou nejrizikovější u vozidel individuálně dovážených ze zahraničí. Zde žádná privátní firma není schopna garantovat skutečný stav kilometrů, k dovezenému vozidlu neexistuje žádná historie, jako např. u tuzemských automobilů. V těchto případech vydané certifikáty mohou dokonce legalizovat již přetočená počítadla kilometrů u vozidel dovezených ze zahraničí. Není ani žádným tajemstvím, že přetáčení kilometrů u jednoho vozu může být opakovatelné (v zahraničí, pak v ČR). Největší hodnota (snížení počtu kilometrů) se zpravidla změní již v zahraničí.

3. Má být zákon především vymahatelný nebo stačí jen odstrašující účinek?

Trestnost přetáčení stavu kilometrů tuto záležitost, která trápí především kupující ojetých vozidel, v žádném případě nezmění. V zákoně č. 56/2011 Sb. po jeho novelizaci budeme mít

jen další de facto nevymahatelný paragraf. A pokud je zákon nevymahatelný, nemá smysl. Pokud je přesto schválen, pak zpravidla tam bývá nějaký jiný, obvykle lobistický zájem.

Přemýšlel někdo z navrhovatelů změny předmětného zákona, jak u soudu prokázat přetočení kilometrů na stavu počítadla?: Existují expertizně-soudní metodiky a technické postupy, jak přetočení kilometrů forenzně prokázat?

Z hlediska věcného řešení samotného problému přetáčení kilometrů u vozidel není dokonce ani podstatné, zda v zákoně budeme mít „trestnost“ nebo jen „přestupkovost“.

4. Evropský přístup k řešení problematiky přetáčení kilometrů

Řešení leží v úplně jiné rovině. Tou je informatika, státní a mezinárodní informační systémy příslušných ministerstev, zpracovávající informace o vozidlech, zejména centrální registry vozidel a informační systémy stanic technické kontroly; bilaterální, partnerská výměna informací na mezistátní úrovni.

EU přetáčení kilometrů trápí možná i více, než jen samotnou Českou republiku a proto připravuje systémové, koncepční řešení. Přetáčením kilometrů se uměle zvyšuje hodnota vozu a nový majitel je tak prodávajícím okraden o nemalou částku. Protože se jedná dnes o masový jev, západoevropské státy považují za nutnost plošně chránit své občany pomocí výkonu státní správy (na který občané přispívají ze svých daní).

Evropská unie směřuje k řešení pomocí technologie EUCARIS. Projekt dostal jméno MileAge. Myšlenka je jednoduchá. Při každé návštěvě STK je zaznamenáván stav počítadla ujeté vzdálenosti a ten zanesen do příslušného státního IS. IS STK je přímo propojen s národním Centrálním registrem vozidel, který je přes komunikační rozhraní EUCARIS propojen se všemi evropskými registry vozidel. V praxi to znamená, že i u dováženého vozidla ze zahraničí bude možné zjistit stav počítadla ujetých kilometrů.

5. Můžeme občanům poskytnout o vozidle více informací, než je stav ujetých kilometrů vozidla?

Průhlednost trhu s ojetými vozidly je možné kultivovat elementárním způsobem s využitím státního Centrálního registru vozidel. V dnešní době je zcela běžné, že si občan může od státu vyžádat výpis z katastru nemovitostí nebo z obchodního rejstříku za malý poplatek.

Proč to neudělat i s vozidly? Pochopitelně při zachování ochrany osobních údajů. V případě vozidel zde není žádný konflikt. Při rozhodování, zda vozidlo je vhodné pro koupi zájemcem není důležité kdo jej vlastní, ale administrativně-technické (správní) informace typu: o jaký typ vozidla se jedná (četně všech technických parametrů na úrovni „velkého technického průkazu“), kdy bylo vozidlo poprvé registrováno v ČR nebo v zahraničí, charakteristika (křivka) průběhu stavu ujetých kilometrů, počet majitelů v různých časových intervalech (zřejmě nás nebude zajímat koupit vozidlo, které během několika měsíců změnilo x-krát svého majitele), zda je vozidlo exekučně blokováno. Tyto informace lze běžně využít

z Centrálního registru vozidel. Zahraniční informace se získají ze sítě Eucaris při importu vozidla do daného státu (takže vozidlo si může s sebou „přivést“ i důležité informace potřebné při rozhodování o koupi vozidla následnými zájemci).

6. Poskytování referenčních, neosobních údajů z CRV

Procesně pak danou záležitost lze nastavit tak, že informace budou např. poskytovány každému, kdo projeví vážný zájem o koupi vozidla nebo jako povinnost prodávajícího poskytnout kupujícím v případě jeho zájmu „výpis o vozidle“ z CRV. Způsobů, jak tuto řešit, je mnoho a jsou velmi variabilní. Za výpis z registru vozidel by pak žadatel zaplatil poplatek přibližně stejné hodnoty, jako jsou nyní výpisy z registru nemovitostí nebo obchodního rejstříku. Trh s ojetými vozidly ročně představuje statisíce operací prodeje ojetých automobilů, takže např. příjmy získané z „výpisů informací o vozidle“ by dosahovaly desítky milionů korun, čímž by se získaly prostředky např. na SW rozvoj informačních systémů, technologií kontrolujících originalitu a pravost dokladů, vozidel apod. Řešení by bylo přínosné jak pro stát, tak i pro občany, kupující vozidlo „z druhé ruky“. Rozhodně by to celkově kultivovalo trh s vozidly stejně tak i zvýšilo bezpečnost na našich pozemních komunikacích.

Celkový proces je i v souladu se základní listinou lidských práv, protože každý občan má nárok na získání informací, který o něm vede stát.

7. Co s chaosem dat v CRV způsobeným nesprávnou migrací dat a neotestovaným SW?

V zákoně č. 56/2001 Sb. je ustanovení, podle kterého může být majitel vozu potrestán pokutou až do výše 5 000 000 Kč v případě, že bude shledán nesoulad v identifikátorech vozidla, v informačním systému a v dokladech k vozidlu. Historicky toto ustanovení vzniklo jako nástroj pro potrestání těch, kteří mění identitu vozidla za účelem legalizovat odcizené vozidlo. Otázkou (podobnou té, zda vůbec trestný čin přetáčení kilometrů na počítadle ujetých vzdáleností je vymahatelný), kolikrát se v české soudní či administrativně správní praxi dosud využilo během existence tohoto ustanovení.

Díky nekorektní migraci dat při tvorbě nového CRV v červenci tohoto roku došlo u mnoha vozidel k nejrůznějším chybám. Ve svém důsledku pak u vozidel mohou být vedeny údaje, které neodpovídají realitě a jejich majitelé či provozovatelé se mohou dostat do různých nepříjemných situací; v extrémních případech mohou spadnout pod vysoké sankce.

Možnost zjistit na vyžádání informace o našem vozidle by zcela nepochybně pomohla rychle a účinně vyčistit i datovou kvalitu současného CRV.

8. Doklady k vozidlům a jejich profesionální kontrola

Někteří navrhovatelé změn zákona č. 56/2001 Sb. předkládají myšlenku do „velkého technického průkazu“ zapisovat při každém prodeji vozidla stav ujetých kilometrů. Těchto operací ročně probíhá ročně na území ČR statisíce a uvádět hodnotu ujetých kilometrů jen při prodeji je nedostatečné, protože v mnoha případech časově např. mezi prodeji mezi dvěma majiteli dochází i k návštěvám STK, kde je možné získat další informace o stavu najetých kilometrů.

Změna by měla být zanášena především do informačních systémů v každém momentu, kdy je možné fyzicky zkontrolovat stav vozidla, tedy i zapsat do IS. Zápisy do dokladů vozidel by mohly zvýšit finanční nároky na tyto operace a bylo by nutné navíc zajistit i důslednou kontrolu pravosti a platnosti dokladů. V mnoha případech by totiž docházelo k podvodům pozměnit doklady s cílem právě papírově snížit průběh počtu kilometrů. Každý kupující by pak měl možnost nahlédnout do stavu vozidla CRV, aniž by se údaje musely zapisovat do dokladů k vozidlu.

Jak ukázala policejní akce „Čistka“, kontrola dokladů k vozidlu na pravost a originalnost v českých registračních procesech je na velmi nízké úrovni, resp. není vykonávána s využitím znalostí o ochranných prvcích různých dokumentů, specimenů základních dokladů atd. Kontrola je nyní velice subjektivní a neprofesionální.

Výsledkem jsou padělané doklady, na které bylo v ČR v posledních letech evidováno tisíce vozidel. Jedná se o vozidla odcizená; dovezená (např. z USA), které nesplňují evropské homologační normy. U mnoha vozidel došlo v jejich dokladech k pozměnění nebo padělání roku první registrace opět jen pro to, aby vozidlo bylo omlazeno a tím získalo na atraktivnější ceně.

Pokud bychom zapisovali stav kilometrů do dokladů k vozidlu, lze očekávat, že i zde by byla snaha doklady pozměnit z podobného důvodu.

Při novelizaci zákona č. 56/2001 Sb. by odborníci i legislativci měli myslet na tuto skutečnost a především požadovat, aby byla i systémová, profesionální kontrola všech dokladů k vozidlu na jejich platnost a originalnost. Tak jak je nyní nastavena legislativní praxe, úředníkovi nezbývá zatím nic jiného, než údaje z dokladů přepsat do IS a tím provést registrační úkon. Současná praxe připomíná spíše práci písařů než ministerských úředníků, kteří by měli na základě zákona vykonávat všemožné kontroly, aby se do evidencí nedostala odcizená, nevyhovující vozidla na základě padělaných či pozměněných dokladů. Na toto by měla reagovat i legislativa, tedy nyní diskutovaný a v Parlamentu ČRT projednávaný zákon č. 56/2001 Sb. Kromě minoritní potřeby „soukromých SPZ“ by se měla pozornost zaměřit především na výše uvedené možnosti, jak celkově zprůhlednit trh s motorovými vozidly a zároveň ukončit období, kde ČR z pohledu celé Evropy je pračkou odcizených a jinak pozměněných vozidel. Při řešení bychom se neměli dívat na negativní dopady (a tedy řešit, zda je lepší např. „trestnost“ nebo „přestupkovost“ přetáčení kilometrů), ale hledat cesty prevence a plošného zachycování negativních jevů již v jejich zárodcích.

Závěr

Pro řešení problematiky přetáčených kilometrů stanovení trestnosti za tento skutek není efektivním řešením, musí být zde především výměna informací mezi různými státními i mezinárodními informačními systémy, zejména s využitím rozhraní EUCARIS.

Poskytování neosobních údajů jako služba CRV občanům ČR zprůhlední trh s ojetými vozidly a pomůže prakticky řešit i další zásadní problémy.

Kontrola pravosti a originality dokladů přihlašovaných vozidel je ještě důležitější, než problematika přetáčených kilometrů. Registrační místa musí být schopny nalézt a odmítnout registrovat vozidlo na nevyhovující, padělané či pozměněné nebo odcizené doklady.

Použité informační zdroje:

[1] <https://www.eucaris.net/>

[2] http://www.lidovky.cz/novy-zakon-pretaceni-tachomeru-nezastavi-varuji-odbornici-p4p-/ln-auto.asp?c=A121128_190248_ln-auto_mev

[3] <http://www.veciautomobilove.cz/cz/clanek/eucaris-lek-na-pretocene-tachometry-571/> --