

Brusel 1. dubna 2026
(OR. en)

7952/26

ENT 62
MI 311
COMPET 398
IND 227
TRANS 197
CONSOM 109
DELECT 65

PRŮVODNÍ POZNÁMKA

Odesílatel: Martine DEPREZOVÁ, ředitelka, za generální tajemnici Evropské komise

Datum přijetí: 23. března 2026

Příjemce: Thérèse BLANCHETOVÁ, generální tajemnice Rady Evropské unie

Č. dok. Komise: C(2026) 1811 final

Předmět: NAŘÍZENÍ KOMISE V PŘENESENÉ PRAVOMOCI (EU) .../...
ze dne 23.3.2026,
kterým se mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858, pokud jde o standardizovaný přístup k informacím palubního diagnostického systému vozidla a k informacím o opravách a údržbě vozidla a požadavky a postupy pro bezpečný přístup k informacím palubního diagnostického systému

Delegace naleznou v příloze dokument C(2026) 1811 final.

Příloha: C(2026) 1811 final



V Bruselu dne 23.3.2026
C(2026) 1811 final

NAŘÍZENÍ KOMISE V PŘENESENÉ PRÁVOMOCI (EU) .../...

ze dne 23.3.2026,

kterým se mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858, pokud jde o standardizovaný přístup k informacím palubního diagnostického systému vozidla a k informacím o opravách a údržbě vozidla a požadavky a postupy pro bezpečný přístup k informacím palubního diagnostického systému

(Text s významem pro EHP)

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. SOUVISLOSTI AKTU V PŘENESENÉ PRÁVOMOCI

Nařízení (EU) 2018/858¹ požaduje, aby výrobci poskytli samostatným provozovatelům neomezený, standardizovaný a nediskriminační přístup k informacím palubního diagnostického systému (dále též „systém OBD“), k diagnostickým a jiným zařízením, k nástrojům včetně úplné dokumentace a dostupných souborů ke stažení příslušného softwaru a informacím o opravách a údržbě vozidla. Zvláštní požadavky a použitelná opatření upravující tento přístup jsou stanoveny v příloze X uvedeného nařízení.

Na druhé straně nařízení (EU) 2019/2144² (nařízení o obecné bezpečnosti) vyžaduje, aby výrobci zajistili, že vozidla, systémy, konstrukční části a samostatné technické celky splňují příslušné požadavky týkající se ochrany před kybernetickými útoky³. Příslušné požadavky byly zavedeny nařízením Komise v přenesené pravomoci (EU) 2022/1398⁴ odkazem na předpis OSN č. 155. Uvedený předpis OSN však výslovně stanoví, že jím „nejsou dotčeny (...) regionální nebo vnitrostátní právní předpisy upravující přístup oprávněných stran k vozidlu, jeho údajům, funkcím a zdrojům a podmínky tohoto přístupu“. Uplatňování těchto pravidel kybernetické bezpečnosti proto nemohlo odůvodnit žádné opatření vedoucí k jakémukoli omezení přístupu k informacím palubního diagnostického systému vozidla, které nebylo výslovně stanoveno v nařízení (EU) 2018/858.

Ve svém rozsudku ve věci C-296/22, A.T.U. Auto-Teile-Unger a Carglass ze dne 5. října 2023 Evropský soudní dvůr tento výklad potvrdil a rozhodl, že výrobci vozidel nemohou podmínit přístup k informacím palubního diagnostického systému vozidla jinými podmínkami, než jsou podmínky stanovené v nařízení (EU) 2018/858. Soudní dvůr rovněž potvrdil, že technickými požadavky vztahujícími se na kybernetickou bezpečnost vozidel (nařízení OSN č. 155) nejsou dotčeny požadavky na schválení typu týkající se přístupu k údajům vozidla, jako je příloha X nařízení (EU) 2018/858.

Stávající právní předpisy brání výrobcům vozidel, aby uplatňovali účinná opatření na ochranu vozidla před kybernetickými útoky v souvislosti s přístupem k informacím palubního diagnostického systému vozidla. Příloha X uvedeného nařízení proto musí být změněna tak, aby byl zajištěn bezpečný přístup k informacím systému OBD, a to upřesněním opatření, která mohou výrobci vozidel za tímto účelem přijmout, s přihlédnutím k požadavkům na kybernetickou bezpečnost stanoveným v nařízení (EU) 2019/2144.

¹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 ze dne 30. května 2018 o schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla a o dozoru nad trhem s nimi, o změně nařízení (ES) č. 715/2007 a č. 595/2009 a o zrušení směrnice 2007/46/ES, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/2024-07-01>.

² Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/2144 ze dne 27. listopadu 2019 o požadavcích pro schvalování typu motorových vozidel a jejich přípojných vozidel a systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska obecné bezpečnosti a ochrany cestujících ve vozidle a zranitelných účastníků silničního provozu, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/2026-01-07>.

³ Ustanovení čl. 4 odst. 5 písm. d) nařízení o obecné bezpečnosti.

⁴ Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2022/1398 ze dne 8. června 2022, kterým se mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/2144 za účelem zohlednění technického pokroku a vývoje v oblasti právních předpisů, pokud jde o změny předpisů týkajících se vozidel přijaté v rámci Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2022/1398/oj.

Kromě toho by měla být ustanovení přílohy X aktualizována a vyjasněna s cílem zohlednit technologický pokrok, a zejména usnadnit rychlejší aktualizace softwaru samostatnými provozovateli a opravy a údržbu baterií vozidel a vozidel s pokročilými asistenčními systémy pro řidiče a rovněž zajistit rovný přístup k informacím systému OBD jinými prostředky než prostřednictvím standardizovaného konektoru. Očekává se, že nová opatření výrazně zlepší opravitelnost a sníží náklady na opravy elektrických vozidel. Tato iniciativa byla oznámena v nedávno přijatém Průmyslovém akčním plánu pro evropský automobilový průmysl, který má urychlit zavádění vozidel s nulovými emisemi.

2. KONZULTACE PŘED PŘIJETÍM PRÁVNÍHO AKTU

Při přípravě tohoto aktu Komise konzultovala členské státy a zúčastněné strany, včetně příslušných organizací samostatných provozovatelů v EU, na zasedáních pracovní skupiny pro motorová vozidla konaných ve dnech 17. března 2025, 12. června 2025 a 19. ledna 2026.

Zástupci členských států předlohu aktu potvrdili na zasedání skupiny odborníků z členských států dne 28. ledna 2026.

V souladu s pravidly pro zlepšování právní úpravy byl akt v přenesené pravomoci zveřejněn na portálu „Podělte se o svůj názor“ po dobu čtyř týdnů od 4. listopadu 2025 do 2. prosince 2025 určenou pro připomínkování. Zpětnou vazbu poskytlo celkem 54 zúčastněných stran. Komise všechny obdržené připomínky pečlivě zvažila a vzala je na vědomí.

3. PRÁVNÍ STRÁNKA AKTU V PŘENESENÉ PRAVOMOCI

Právním základem tohoto aktu v přenesené pravomoci je čl. 61 odst. 11 nařízení (EU) 2018/858.

Nařízením v přenesené pravomoci se mění body 1, 2, 6 a 7 přílohy X s cílem vyjasnit a upřesnit požadavky na informace nezbytné pro opravy a údržbu baterií vozidel a pokročilých asistenčních systémů pro řidiče a požadavky na sdílení příslušných informací s vydavateli technických informací. Uvedené nařízení rovněž umožňuje přeprogramovat řídicí jednotky a zpřístupnit informace palubního diagnostického systému jinými prostředky než přes port OBD.

Obsahuje rovněž změny stávajících dodatků 2 a 3 a zavádí nový dodatek 4, který zejména stanoví podmínky a postupy pro uplatňování bezpečnostních opatření pro přístup k informacím systému OBD.

NAŘÍZENÍ KOMISE V PŘENESENÉ PRAVOMOCI (EU) .../...

ze dne 23.3.2026,

kterým se mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858, pokud jde o standardizovaný přístup k informacím palubního diagnostického systému vozidla a k informacím o opravách a údržbě vozidla a požadavky a postupy pro bezpečný přístup k informacím palubního diagnostického systému

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 ze dne 30. května 2018 o schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla a o dozoru nad trhem s nimi, o změně nařízení (ES) č. 715/2007 a č. 595/2009 a o zrušení směrnice 2007/46/ES⁵, a zejména na čl. 61 odst. 11 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Nařízení (EU) 2018/858 požaduje, aby výrobci vozidel poskytli samostatným provozovatelům neomezený, standardizovaný a nediskriminační přístup k informacím palubního diagnostického systému (dále též „systém OBD“), k diagnostickým a jiným zařízením, k nástrojům včetně úplné dokumentace a dostupných souborů ke stažení příslušného softwaru a informacím o opravách a údržbě vozidla.
- (2) Ustanovení čl. 4 odst. 5 písm. d) nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/2144⁶ (pravidla Unie v oblasti kybernetické bezpečnosti) stanoví, že výrobci mají splňovat platné požadavky na ochranu vozidel před kybernetickými útoky. Technické požadavky a zkušební postupy přijaté za tímto účelem odkazují na požadavky předpisu OSN č. 155⁷.
- (3) Podle předpisu OSN č. 155 však nejsou technickými požadavky a zkušebními postupy v něm stanovenými dotčeny právní předpisy Unie upravující přístup oprávněných stran k vozidlu, jeho údajům, funkcím a zdrojům a podmínky tohoto přístupu.
- (4) Nařízení (EU) 2018/858 brání tomu, aby výrobce vozidel podmínil přístup samostatných provozovatelů k informacím o opravách a údržbě vozidla a k

⁵ Úř. věst. L 151, 14.6.2018, s. 1, ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj>.

⁶ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/2144 ze dne 27. listopadu 2019 o požadavcích pro schvalování typu motorových vozidel a jejich přípojných vozidel a systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska obecné bezpečnosti a ochrany cestujících ve vozidle a zranitelných účastníků silničního provozu (Úř. věst. L 325, 16.12.2019, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj>).

⁷ Úř. věst. L 82, 9.3.2021, s. 30, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/387/oj>.

informacím systému OBD, včetně přístupu k zapisování do těchto informací, jinými podmínkami, než jsou podmínky v něm stanovené, jako jsou podmínky motivované kybernetickou bezpečností.

- (5) Právní rámec Unie upravující opatření v oblasti kybernetické bezpečnosti, která mají být uplatňována na přístup k informacím palubního diagnostického systému vozidla, není úplný. Pravidla Unie v oblasti kybernetické bezpečnosti vyžadují, aby výrobci chránili vozidla před kybernetickými útoky, ale omezují účinek technických požadavků stanovujících použitelná opatření, pokud jde o přístup k údajům vozidla. Na druhé straně pravidla pro přístup k informacím palubního diagnostického systému vozidla dostatečně nezohledňují kybernetickou bezpečnost. V důsledku toho se výrobci vozidel potýkají s významnými právními omezeními, která jim brání v uplatňování účinných opatření na ochranu vozidla před kybernetickými útoky v souvislosti s přístupem k informacím palubního diagnostického systému vozidla.
- (6) Je proto nezbytné zajistit, aby výrobci automobilů mohli při poskytování přístupu k informacím palubního diagnostického systému uplatňovat účinná a přiměřená opatření v oblasti kybernetické bezpečnosti.
- (7) Nárůst kybernetických bezpečnostních hrozeb a související přijetí pravidel Unie, která vyžadují, aby výrobci vozidel chránili vozidla před kybernetickými útoky, představují technický a regulační vývoj, který tyto změny přílohy X odůvodňuje.
- (8) Aby se výrobcům umožnilo řešit tyto hrozby a zároveň zachovat účinný přístup samostatných provozovatelů k informacím palubního diagnostického systému vozidla, mělo by nařízení (EU) 2018/858 obsahovat podmínky a postupy, které mohou výrobci vozidel uplatňovat, aby zajistili bezpečný přístup samostatných provozovatelů k informacím palubního diagnostického systému.
- (9) V závislosti na povaze a důsledcích požadovaného přístupu by výrobci vozidel měli mít možnost požadovat, aby výrobci diagnostických nástrojů používaných pro přístup k informacím palubního diagnostického systému autentizovali nástroj a samostatného provozovatele žádajícího o přístup nebo jeho zaměstnance a aby zajistili sledovatelnost zaznamenáváním a uchováváním příslušných informací o tomto přístupu. Mělo by jim být rovněž umožněno vyžadovat ve zvláštních případech připojení k serveru výrobce vozidla.
- (10) V zájmu ochrany rovných podmínek hospodářské soutěže by měly být pseudonymizovány informace o samostatných provozovatelích, kteří žádají o přístup k informacím palubního diagnostického systému vozidla.
- (11) Aby mohli výrobci vozidel řídit závislosti, jak vyžadují platná pravidla kybernetické bezpečnosti vozidel, měli by mít možnost ověřovat, zda diagnostické nástroje a jejich výrobci splňují příslušné normy kybernetické bezpečnosti a bezpečnostní opatření.
- (12) V případě kybernetických bezpečnostních incidentů, závažného zneužití nebo incidentů týkajících se odpovědnosti výrobce vozidla by výrobci vozidel měli mít možnost získat informace o konkrétních případech přístupu a podle potřeby a pod kontrolou schvalovacího orgánu dočasně pozastavit přístup nástroje a samostatného provozovatele nebo jeho zaměstnance.
- (13) Výrobci vozidel by měli výrobcům generických diagnostických nástrojů poskytnout veškeré nezbytné technické informace v dostatečném předstihu před uvedením vozidla na trh, aby tito výrobci nástrojů mohli poskytovat odpovídající služby nezávislým opravám.

- (14) Kromě podmínek a postupů pro bezpečný přístup k informacím palubního diagnostického systému by toto nařízení mělo dále usnadnit přístup k informacím palubního diagnostického systému vozidla a k informacím o opravách a údržbě vozidla s přihlédnutím k technickému pokroku.
- (15) Katalog informací, které mají výrobci vozidel zpřístupnit, by se měl vyjasnit a aktualizovat zejména s ohledem na potřeby související s opravami a údržbou baterií vozidel a nových asistenčních systémů řidiče.
- (16) Kdykoli výrobci vozidel za účelem přístupu k informacím palubního diagnostického systému vozidla, diagnostiky, oprav a údržby, sledování a inspekce umožní přístup k datovému toku ve vozidle jiným způsobem než použitím sériového datového portu normalizovaného konektoru, měl by být stejný přístup a informace dostupné za nediskriminačních podmínek všem samostatným provozovatelům.
- (17) Vzhledem k úloze vydavatelů údajů při usnadňování oprav a údržby vozidel by se měly dále vyjasnit požadavky na sdílení informací ze strany výrobců vozidel.
- (18) Aby mohli nezávislé opravny přeprogramovat řídicí jednotky vozidla za stejných podmínek, jaké mají k dispozici výrobci vozidel a autorizované opravny, je nezbytné stanovit dodatečné požadavky na výrobce, aby zpřístupnili zvláštní software nebo informace nezávislým výrobcům diagnostických nástrojů.
- (19) Splnění těchto požadavků však vyžaduje, aby výrobci vozidel provedli důležitá přípravná opatření, a proto by uplatňování těchto požadavků mělo být odloženo a měla by být stanovena přiměřená lhůta.
- (20) Toto nařízení se použije, aniž je dotčeno nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/679⁸ a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/58/ES⁹. Povinnostmi výrobců, pokud jde o poskytování přístupu k informacím palubního diagnostického systému vozidla samostatným provozovatelům podle tohoto nařízení, zejména nejsou dotčena práva subjektů údajů a povinnosti výrobců vozidel, výrobců diagnostických nástrojů a samostatných provozovatelů podle uvedených právních předpisů.
- (21) V souladu s čl. 42 odst. 1 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1725¹⁰ byl konzultován evropský inspektor ochrany údajů, který vydal stanovisko dne 20. února 2026¹¹.
- (22) Nařízení (EU) 2018/858 by proto mělo být odpovídajícím způsobem změněno,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Příloha X nařízení (EU) 2018/858 se mění v souladu s přílohou tohoto nařízení.

⁸ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/679 ze dne 27. dubna 2016 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů a o zrušení směrnice 95/46/ES (obecné nařízení o ochraně osobních údajů) (Text s významem pro EHP), ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/2016-05-04>.

⁹ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/58/ES ze dne 12. července 2002 o zpracování osobních údajů a ochraně soukromí v odvětví elektronických komunikací (směrnice o soukromí a elektronických komunikacích), ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2002/58/2009-12-19>.

¹⁰ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1725 ze dne 23. října 2018 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů orgány, institucemi a jinými subjekty Unie a o volném pohybu těchto údajů, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1725/oj>.

¹¹ https://www.edps.europa.eu/data-protection/our-work/our-work-by-type/opinions_en

Článek 2

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne 23.3.2026

*Za Komisi
předsedkyně
Ursula VON DER LEYEN*