

Bruksela, 1 kwietnia 2026 r.  
(OR. en)

7952/26

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

**PISMO PRZEWODNIE**

---

Od: Sekretarz generalna Komisji Europejskiej (podpisała dyrektor Martine DEPREZ)

Data otrzymania: 23 marca 2026 r.

Do: Thérèse BLANCHET, sekretarz generalna Rady Unii Europejskiej

---

Nr dok. Kom.: C(2026) 1811 final

---

Dotyczy: ROZPORZĄDZENIE DELEGOWANE KOMISJI (UE) .../...  
z dnia 23.3.2026 r.  
zmieniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 w odniesieniu do znormalizowanego dostępu do informacji z pokładowego układu diagnostycznego oraz informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdów, a także wymogów i procedur w zakresie bezpiecznego dostępu do informacji z pokładowego układu diagnostycznego

---

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument C(2026) 1811 final.

Załącznik: C(2026) 1811 final

Bruksela, dnia 23.3.2026 r.  
C(2026) 1811 final

**ROZPORZĄDZENIE DELEGOWANE KOMISJI (UE) .../...**

**z dnia 23.3.2026 r.**

**zmieniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858  
w odniesieniu do znormalizowanego dostępu do informacji z pokładowego układu  
diagnostycznego oraz informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdów, a także  
wymogów i procedur w zakresie bezpiecznego dostępu do informacji z pokładowego  
układu diagnostycznego**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

## UZASADNIENIE

### 1. KONTEKST AKTU DELEGOWANEGO

Rozporządzenie (UE) 2018/858<sup>1</sup> wymaga, aby producenci zapewniali niezależnym podmiotom nieograniczony, znormalizowany i niedyskryminujący dostęp do informacji z pokładowego układu diagnostycznego (układu OBD) pojazdu, diagnostyki i innych urządzeń i narzędzi, w tym pełne odniesienia i dostępne pliki do pobrania odnośnego oprogramowania i informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdów. Szczegółowe wymogi i mające zastosowanie ustalenia regulujące ten dostęp określono w załączniku X do tego rozporządzenia.

Z drugiej strony w rozporządzeniu (UE) 2019/2144<sup>2</sup> (rozporządzenie w sprawie bezpieczeństwa ogólnego) zobowiązano producentów do zapewnienia, aby pojazdy, układy, komponenty i oddzielne zespoły techniczne były zgodne z odpowiednimi wymogami odnoszącymi się do zabezpieczenia przed cyberatakami<sup>3</sup>. Odpowiednie wymogi wprowadzono rozporządzeniem delegowanym Komisji (UE) 2022/1398<sup>4</sup> przez odniesienie do regulaminu ONZ nr 155. Wyżej wymieniony regulamin ONZ wyraźnie stanowi jednak, że odbywa się to „bez uszczerbku dla (...) regionalnych lub krajowych przepisów regulujących dostęp upoważnionych podmiotów do pojazdu, jego danych, funkcji i zasobów oraz warunki takiego dostępu”. W związku z tym stosowanie wspomnianych przepisów dotyczących cyberbezpieczeństwa nie może uzasadniać żadnego środka skutkującego ograniczeniem dostępu do informacji z OBD pojazdu, który to środek nie został wyraźnie przewidziany w rozporządzeniu (UE) 2018/858.

W wyroku w sprawie C-296/22, A.T.U. Auto-Teile-Unger i Carglass z 5 października 2023 r. Europejski Trybunał Sprawiedliwości potwierdził tę interpretację i orzekł, że producenci pojazdów nie mogą uzależniać dostępu do informacji z OBD pojazdu od warunków innych niż warunki przewidziane w rozporządzeniu (UE) 2018/858. Trybunał potwierdził również, że wymogi techniczne mające zastosowanie do cyberbezpieczeństwa pojazdów (regulamin ONZ nr 155) pozostają bez uszczerbku dla wymogów w zakresie homologacji typu dotyczących dostępu do danych pojazdu, takich jak załącznik X do rozporządzenia (UE) 2018/858.

Obowiązujące przepisy uniemożliwiają producentom pojazdów stosowanie skutecznych środków ochrony pojazdu przed cyberatakami związanymi z dostępem do informacji z OBD

---

<sup>1</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 oraz uchylające dyrektywę 2007/46/WE, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/2024-07-01>.

<sup>2</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/2144 z dnia 27 listopada 2019 r. w sprawie wymogów dotyczących homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, w odniesieniu do ich ogólnego bezpieczeństwa oraz ochrony osób znajdujących się w pojeździe i niechronionych uczestników ruchu drogowego, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/2026-01-07>.

<sup>3</sup> Art. 4 ust. 5 lit. d) rozporządzenia w sprawie bezpieczeństwa ogólnego.

<sup>4</sup> Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2022/1398 z dnia 8 czerwca 2022 r. zmieniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/2144 w celu uwzględnienia postępu technicznego i zmian regulacyjnych odnośnie do poprawek do regulaminów dotyczących pojazdów, przyjętych w kontekście Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_del/2022/1398/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_del/2022/1398/oj).

pojazdu. W związku z tym należy zmienić załącznik X do tego rozporządzenia, aby zapewnić bezpieczny dostęp do informacji z OBD przez określenie środków, które producenci pojazdów mogą wprowadzić w tym celu, z uwzględnieniem wymogów cyberbezpieczeństwa przewidzianych w rozporządzeniu (UE) 2019/2144.

Ponadto należy zaktualizować i doprecyzować przepisy załącznika X, aby uwzględnić postęp technologiczny oraz w szczególności ułatwić szybsze aktualizacje oprogramowania przez niezależne podmioty oraz naprawę i konserwację akumulatorów pojazdów i pojazdów wyposażonych w zaawansowane systemy wspomagania kierowcy, a także by zapewnić równy dostęp do informacji z OBD w inny sposób niż za pośrednictwem znormalizowanego złącza. Oczekuje się, że nowe środki znacznie poprawią możliwość naprawy i obniżą koszty naprawy pojazdów elektrycznych. Inicjatywę tę ogłoszono w niedawno przyjętym planie działania dla europejskiego przemysłu motoryzacyjnego, którego celem jest przyspieszenie upowszechnienia pojazdów bezemisyjnych.

## **2. KONSULTACJE PRZEPROWADZONE PRZED PRZYJĘCIEM AKTU**

Przygotowując niniejszy akt, Komisja przeprowadziła konsultacje z państwami członkowskimi i zainteresowanymi stronami, w tym z odpowiednimi unijnymi organizacjami niezależnych podmiotów, na posiedzeniach grupy roboczej ds. pojazdów silnikowych, które odbyły się w dniach 17 marca 2025 r., 12 czerwca 2025 r. i 19 stycznia 2026 r.

Przedstawiciele państw członkowskich zatwierdzili projekt aktu na posiedzeniu grupy ekspertów państw członkowskich (MSEG) w dniu 28 stycznia 2026 r.

Zgodnie z zasadami lepszego stanowienia prawa akt delegowany opublikowano na portalu „Wyraź swoją opinię”, wyznaczając na zgłaszanie uwag czterotygodniowy okres od 4 listopada 2025 r. do 2 grudnia 2025 r. Łącznie od zainteresowanych stron otrzymano 54 odpowiedzi. Komisja uważnie przeanalizowała i przyjęła do wiadomości wszystkie otrzymane uwagi.

## **3. ASPEKTY PRAWNE AKTU DELEGOWANEGO**

Podstawą prawną niniejszego aktu delegowanego jest art. 61 ust. 11 rozporządzenia (UE) 2018/858.

Rozporządzenie delegowane zmienia pkt 1, 2, 6 i 7 załącznika X w celu wyjaśnienia i sprecyzowania wymogów informacyjnych niezbędnych do naprawy i konserwacji akumulatorów pojazdów i zaawansowanych systemów wspomagania kierowcy, a także wymogów dotyczących wymiany odpowiednich informacji z wydawcami informacji technicznych. Umożliwia ono również przeprogramowywanie sterowników i udostępnianie informacji z OBD w sposób inny niż za pośrednictwem portu OBD.

Wprowadza ono również zmiany w obecnych dodatkach 2 i 3 oraz nowy dodatek 4, w szczególności określający warunki i procedury stosowania środków bezpieczeństwa w odniesieniu do dostępu do informacji z OBD.

## ROZPORZĄDZENIE DELEGOWANE KOMISJI (UE) .../...

z dnia 23.3.2026 r.

### **zmieniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 w odniesieniu do znormalizowanego dostępu do informacji z pokładowego układu diagnostycznego oraz informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdów, a także wymogów i procedur w zakresie bezpiecznego dostępu do informacji z pokładowego układu diagnostycznego**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 oraz uchylające dyrektywę 2007/46/WE<sup>5</sup>, w szczególności jego art. 61 ust. 11,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W rozporządzeniu (UE) 2018/858 nałożono na producentów pojazdów obowiązek zapewnienia niezależnym podmiotom nieograniczonego, znormalizowanego i niedyskryminującego dostępu do informacji z pokładowego układu diagnostycznego (OBD) pojazdu, diagnostyki i innych urządzeń i narzędzi, w tym pełnych odniesień i dostępnych plików do pobrania odnośnego oprogramowania i informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdów.
- (2) Art. 4 ust. 5 lit. d) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/2144<sup>6</sup> (unijne przepisy dotyczące cyberbezpieczeństwa) stanowi, że producenci muszą przestrzegać mających zastosowanie wymogów dotyczących ochrony pojazdów przed cyberatakami. Wymogi techniczne i procedury badań przyjęte w tym celu odnoszą się do wymogów regulaminu ONZ nr 155<sup>7</sup>.
- (3) Zgodnie z regulaminem ONZ nr 155 wymogi techniczne i procedury badań w nim przewidziane pozostają jednak bez uszczerbku dla przepisów Unii regulujących dostęp

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

<sup>6</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/2144 z dnia 27 listopada 2019 r. w sprawie wymogów dotyczących homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, w odniesieniu do ich ogólnego bezpieczeństwa oraz ochrony osób znajdujących się w pojeździe i niechronionych uczestników ruchu drogowego (Dz.U. L 325 z 16.12.2019, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj>).

<sup>7</sup> Dz.U. L 82 z 9.3.2021, s. 30, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/387/oj>.

upoważnionych osób do pojazdu, jego danych, funkcji i zasobów oraz warunków takiego dostępu:

- (4) Rozporządzenie (UE) 2018/858 uniemożliwia producentowi pojazdów uzależnienie dostępu niezależnych podmiotów do informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdów oraz do informacji z OBD, w tym dostępu z możliwością edycji tych informacji, od warunków innych niż te przewidziane w tym rozporządzeniu, takich jak warunki uzasadnione cyberbezpieczeństwem.
- (5) Unijne ramy prawne regulujące środki cyberbezpieczeństwa, które mają być stosowane w odniesieniu do dostępu do informacji z OBD pojazdu, nie są kompletne. Unijne przepisy dotyczące cyberbezpieczeństwa zobowiązują producentów do ochrony pojazdów przed cyberatakami, ale ograniczają skutki wymogów technicznych określających mające zastosowanie środki w odniesieniu do dostępu do danych dotyczących pojazdów. Z drugiej strony przepisy dotyczące dostępu do informacji z OBD pojazdu nie uwzględniają w wystarczającym stopniu cyberbezpieczeństwa. W rezultacie producenci pojazdów napotykać poważne ograniczenia prawne uniemożliwiające im stosowanie skutecznych środków ochrony pojazdu przed cyberatakami związanymi z dostępem do informacji z OBD pojazdu.
- (6) Należy zatem zapewnić producentom samochodów możliwość stosowania skutecznych i proporcjonalnych środków cyberbezpieczeństwa przy jednoczesnym zapewnieniu dostępu do informacji z OBD.
- (7) Wzrost zagrożeń dla cyberbezpieczeństwa i związane z tym przyjęcie przepisów unijnych nakładających na producentów pojazdów obowiązek ochrony pojazdów przed cyberatakami stanowią zmiany techniczne i regulacyjne uzasadniające takie zmiany w załączniku X.
- (8) Aby umożliwić producentom przeciwdziałanie tym zagrożeniom a jednocześnie utrzymać skuteczny dostęp niezależnych podmiotów do informacji z OBD pojazdów, rozporządzenie (UE) 2018/858 powinno zawierać warunki i procedury, które producenci pojazdów mogą stosować w celu zapewnienia niezależnym podmiotom bezpiecznego dostępu do informacji z OBD.
- (9) W zależności od charakteru i konsekwencji wnioskowanego dostępu producenci pojazdów powinni mieć możliwość wymagania od producentów narzędzi diagnostycznych wykorzystywanych do celów dostępu do informacji z OBD uwierzytelnienia narzędzia oraz niezależnego podmiotu ubiegającego się o dostęp lub jego pracownika, a także zapewnienia identyfikowalności przez rejestrowanie i przechowywanie odpowiednich informacji na temat takiego dostępu. W szczególnych przypadkach powinni oni również mieć możliwość wymagania podłączenia do serwera producenta pojazdu.
- (10) W celu ochrony równych warunków konkurencji informacje na temat niezależnych podmiotów ubiegających się o dostęp do informacji z OBD pojazdu powinny być pseudonimizowane.
- (11) Aby umożliwić producentom pojazdów zarządzanie zależnościami, zgodnie z wymogami mających zastosowanie przepisów dotyczących cyberbezpieczeństwa pojazdów, należy zezwolić im na weryfikowanie, czy narzędzia diagnostyczne i ich producenci spełniają odpowiednie normy cyberbezpieczeństwa i wdrażają środki bezpieczeństwa.
- (12) W przypadku cyberincydentów, poważnych nadużyć lub incydentów wiążących się z odpowiedzialnością producenta pojazdów producenci pojazdów powinni mieć

możliwość uzyskania informacji na temat konkretnych przypadków dostępu oraz możliwość tymczasowego zawieszenia, w stosownych przypadkach i pod kontrolą organu udzielającego homologacji, dostępu narzędzia oraz niezależnego podmiotu lub jego pracownika.

- (13) Producenci pojazdów powinni przekazywać wszystkie niezbędne informacje techniczne producentom standardowych narzędzi diagnostycznych z odpowiednim wyprzedzeniem przed wprowadzeniem pojazdu do obrotu, aby umożliwić tym producentom narzędzi świadczenie odpowiednich usług na rzecz niezależnych podmiotów zajmujących się naprawą.
- (14) Oprócz określenia warunków i procedur bezpiecznego dostępu do informacji z OBD niniejsze rozporządzenie powinno dodatkowo ułatwiać dostęp do informacji z OBD pojazdu oraz informacji dotyczących naprawy i konserwacji, z uwzględnieniem postępu technicznego.
- (15) Katalog informacji, które mają być udostępniane przez producentów pojazdów, powinien zostać doprecyzowany i zaktualizowany, w szczególności z uwzględnieniem potrzeb związanych z naprawą i konserwacją akumulatorów pojazdów oraz nowych systemów wspomagania kierowcy.
- (16) W każdym przypadku, gdy producenci pojazdów, na potrzeby uzyskania dostępu do informacji z OBD pojazdu, diagnostyki, naprawy i konserwacji, monitorowania i kontroli, umożliwiają dostęp do strumienia danych pokładowych pojazdu w inny sposób niż za pomocą portu szeregowego znormalizowanego złącza, taki sam dostęp i takie same informacje powinny być dostępne na niedyskryminacyjnych warunkach dla wszystkich niezależnych podmiotów.
- (17) Uznając rolę wydawców danych w ułatwianiu naprawy i konserwacji pojazdów, należy doprecyzować wymogi producentów pojazdów w zakresie wymiany informacji.
- (18) Aby umożliwić niezależnym podmiotom zajmującym się naprawami przeprogramowanie sterowników pojazdów na takich samych warunkach, jak te dostępne dla producentów pojazdów i autoryzowanych stacji obsługi, konieczne jest określenie dodatkowych wymogów dla producentów w zakresie udostępniania określonego oprogramowania lub informacji niezależnym producentom narzędzi diagnostycznych.
- (19) Spełnienie tych wymogów wymaga jednak od producentów pojazdów wdrożenia ważnych środków przygotowawczych, dlatego należy odroczyć stosowanie tych wymogów, aby zapewnić odpowiedni okres wdrażania.
- (20) Niniejsze rozporządzenie stosuje się bez uszczerbku dla rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679<sup>8</sup> oraz dyrektywy 2002/58/WE Parlamentu Europejskiego i Rady<sup>9</sup>. W szczególności obowiązki producentów w zakresie

---

<sup>8</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Tekst mający znaczenie dla EOG), ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/2016-05-04>.

<sup>9</sup> Dyrektywa 2002/58/WE parlamentu europejskiego i rady z dnia 12 lipca 2002 r. dotycząca przetwarzania danych osobowych i ochrony prywatności w sektorze łączności elektronicznej (dyrektywa o prywatności i łączności elektronicznej), ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2002/58/2009-12-19>.

zapewnienia niezależnym podmiotom dostępu do informacji z OBD pojazdu na podstawie niniejszego rozporządzenia pozostają bez uszczerbku dla praw osób, których dane dotyczą, oraz obowiązków producentów pojazdów, producentów narzędzi diagnostycznych i niezależnych podmiotów wynikających z tych aktów.

- (21) Zgodnie z art. 42 ust. 1 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1725<sup>10</sup> skonsultowano się z Europejskim Inspektorem Ochrony Danych, który wydał opinię 20 lutego 2026 r.<sup>11</sup>
- (22) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (UE) 2018/858,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

#### *Artykuł 1*

W załączniku X do rozporządzenia (UE) 2018/858 wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem do niniejszego rozporządzenia.

#### *Artykuł 2*

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 23.3.2026 r.

*W imieniu Komisji  
Przewodnicząca  
Ursula VON DER LEYEN*

---

<sup>10</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1725 z dnia 23 października 2018 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych przez instytucje, organy i jednostki organizacyjne Unii i swobodnego przepływu takich danych, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1725/oj>.

<sup>11</sup> [https://www.edps.europa.eu/data-protection/our-work/our-work-by-type/opinions\\_en](https://www.edps.europa.eu/data-protection/our-work/our-work-by-type/opinions_en).