

V Bruseli 1. apríla 2026  
(OR. en)

7952/26

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

### SPRIEVODNÁ POZNÁMKA

---

Od: Martine DEPREZOVÁ, riaditeľka, v zastúpení generálnej tajomníčky Európskej komisie

Dátum doručenia: 23. marca 2026

Komu: Thérèse BLANCHETOVÁ, generálna tajomníčka Rady Európskej únie

---

Č. dok. Kom.: C(2026) 1811 final

---

Predmet: DELEGOVANÉ NARIADENIE KOMISIE (EÚ) .../...  
z 23. 3. 2026,  
ktorým sa mení nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858, pokiaľ ide o štandardizovaný prístup k informáciám palubného diagnostického systému vozidla a informáciám o opravách a údržbe vozidiel a požiadavky a postupy pre bezpečný prístup k informáciám palubného diagnostického systému vozidla

---

Delegáciám v prílohe zasielame dokument C(2026) 1811 final.

---

Príloha: C(2026) 1811 final



V Bruseli 23. 3. 2026  
C(2026) 1811 final

**DELEGOVANÉ NARIADENIE KOMISIE (EÚ) .../...**

**z 23. 3. 2026,**

**ktorým sa mení nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858, pokiaľ ide o štandardizovaný prístup k informáciám palubného diagnostického systému vozidla a informáciám o opravách a údržbe vozidiel a požiadavky a postupy pre bezpečný prístup k informáciám palubného diagnostického systému vozidla**

(Text s významom pre EHP)

## DÔVODOVÁ SPRÁVA

### 1. KONTEXT DELEGOVANÉHO AKTU

V nariadení (EÚ) 2018/858<sup>1</sup> sa od výrobcov vyžaduje, aby nezávislým prevádzkovateľom poskytlí neobmedzený, štandardizovaný a nediskriminačný prístup k informáciám palubnej diagnostiky (OBD) vozidla, k diagnostickým a iným zariadeniam, k nástrojom vrátane úplných odkazov na príslušný softvér a jeho dostupných verzií na stiahnutie a k informáciám o opravách a údržbe vozidiel. Osobitné požiadavky a uplatniteľné opatrenia, ktorými sa tento prístup upravuje, sú stanovené v prílohe X k uvedenému nariadeniu.

Na druhej strane sa v nariadení (EÚ) 2019/2144<sup>2</sup> (nariadenie o všeobecnej bezpečnosti) od výrobcov vyžaduje, aby zabezpečili, že vozidlá, systémy, komponenty a samostatné technické jednotky spĺňajú uplatniteľné požiadavky týkajúce sa ochrany pred kybernetickými útokmi<sup>3</sup>. Príslušné požiadavky boli zavedené delegovaným nariadením Komisie (EÚ) 2022/1398<sup>4</sup> odkazom na predpis OSN č. 155. V tomto predpise OSN sa však výslovne stanovuje, že „nie sú dotknuté [...] regionálne ani vnútroštátne právne predpisy, ktorými sa upravuje prístup oprávnených strán k vozidlu, jeho údajom, funkciám a zdrojom a podmienky takéhoto prístupu“. Uplatňovanie uvedených pravidiel kybernetickej bezpečnosti preto nemohlo odôvodniť žiadne opatrenie vedúce k akémukoľvek obmedzeniu prístupu k informáciám systému OBD vozidla, ktoré nebolo výslovne stanovené v nariadení (EÚ) 2018/858.

Súdny dvor vo svojom rozsudku vo veci C-296/22, A.T.U. Auto-Teile-Unger a Carglass z 5. októbra 2023 tento výklad potvrdil a rozhodol, že výrobcovia vozidiel nemôžu podriaďiť prístup k informáciám systému OBD vozidla iným podmienkam, než sú podmienky stanovené v nariadení (EÚ) 2018/858. Súdny dvor takisto potvrdil, že technickými požiadavkami uplatniteľnými na kybernetickú bezpečnosť vozidiel (predpis OSN č. 155) nie sú dotknuté požiadavky na typové schválenie týkajúce sa prístupu k údajom vozidla, ako je príloha X k nariadeniu (EÚ) 2018/858.

Existujúce právne predpisy bránia výrobcom vozidiel uplatňovať účinné opatrenia na ochranu vozidla pred kybernetickými útokmi súvisiacimi s prístupom k informáciám systému OBD vozidla. Príloha X k tomuto nariadeniu sa preto musí zmeniť tak, aby sa zaisťoval bezpečný prístup k informáciám systému OBD, a to špecifikovaním opatrení, ktoré môžu výrobcovia vozidiel na tento účel prijať, a pri zohľadnení požiadaviek kybernetickej bezpečnosti stanovených v nariadení (EÚ) 2019/2144.

Okrem toho by sa mali aktualizovať a objasniť ustanovenia prílohy X, aby sa zohľadnil technologický pokrok, a najmä uľahčila rýchlejšia aktualizácia softvéru nezávislými prevádzkovateľmi a oprava a údržba batérií vozidiel a vozidiel s pokročilými asistenčnými systémami pre vodiča, ako aj zabezpečil rovnaký prístup k informáciám systému OBD inými

<sup>1</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858 z 30. mája 2018 o schvaľovaní motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, ako aj systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre takéto vozidlá a o dohľade nad trhom s nimi, ktorým sa menia nariadenia (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009 a zrušuje smernica 2007/46/ES, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/2024-07-01>

<sup>2</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/2144 z 27. novembra 2019 o požiadavkách na typové schvaľovanie motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel a systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá, pokiaľ ide o ich všeobecnú bezpečnosť a ochranu cestujúcich vo vozidle a zraniteľných účastníkov cestnej premávky, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/2026-01-07>

<sup>3</sup> Článok 4 ods. 5 písm. d) nariadenia o všeobecnej bezpečnosti.

<sup>4</sup> Delegované nariadenie Komisie (EÚ) 2022/1398 z 8. júna 2022, ktorým sa mení nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/2144 s cieľom zohľadniť technický pokrok a vývoj v oblasti regulácie, pokiaľ ide o zmeny predpisov o vozidlách prijatých v kontexte Európskej hospodárskej komisie Organizácie Spojených národov, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_del/2022/1398/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_del/2022/1398/oj)

prostriedkami než cez štandardizovaný konektor. Očakáva sa, že novými opatreniami sa výrazne zlepši opraviteľnosť a znížia náklady na opravu elektrických vozidiel. Táto iniciatíva bola oznámená v nedávno prijatom Odvetvovom akčnom pláne pre európsky automobilový priemysel, ktorého cieľom je urýchliť zavádzanie vozidiel s nulovými emisiami.

## **2. KONZULTÁCIE PRED PRIJATÍM AKTU**

Pri príprave tohto aktu Komisia na zasadnutiach pracovnej skupiny pre motorové vozidlá konzultovala s členskými štátmi a so zainteresovanými stranami vrátane relevantných organizácií nezávislých prevádzkovateľov z EÚ, ktoré sa konali 17. marca 2025, 12. júna 2025 a 19. januára 2026.

Zástupcovia členských štátov schválili návrh aktu na zasadnutí expertnej skupiny členských štátov, ktoré sa konalo 28. januára 2026.

Delegovaný akt bol v súlade s pravidlami lepšej právnej regulácie uverejnený na portáli Vyjadrite svoj názor počas štvortýždňového obdobia na poskytnutie spätnej väzby, a to od 4. novembra 2025 do 2. decembra 2025. Spättnú väzbu poskytlo celkovo 54 zainteresovaných strán. Komisia starostlivo zvažila všetky doručené pripomienky a vzala ich na vedomie.

## **3. PRÁVNE PRVKY DELEGOVANÉHO AKTU**

Právnym základom tohto delegovaného aktu je článok 61 ods. 11 nariadenia (EÚ) 2018/858.

Delegovaným nariadením sa menia body 1, 2, 6 a 7 prílohy X s cieľom objasniť a spresniť požiadavky na informácie potrebné na opravu a údržbu batérií vozidiel a pokročilých asistenčných systémov pre vodiča, ako aj požiadavky na výmenu príslušných informácií s vydavateľmi údajov. Umožňuje sa tým aj preprogramovanie riadiacich jednotiek a prístupenie informácií systému OBD inými prostriedkami než portom OBD.

Obsahuje aj zmeny súčasných dodatkov 2 a 3 a zavádza nový dodatok 4, v ktorom sa predovšetkým stanovujú podmienky a postupy uplatňovania bezpečnostných opatrení týkajúcich sa prístupu k informáciám systému OBD.

## DELEGOVANÉ NARIADENIE KOMISIE (EÚ) .../...

z 23. 3. 2026,

**ktorým sa mení nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858, pokiaľ ide o štandardizovaný prístup k informáciám palubného diagnostického systému vozidla a informáciám o opravách a údržbe vozidiel a požiadavky a postupy pre bezpečný prístup k informáciám palubného diagnostického systému vozidla**

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858 z 30. mája 2018 o schvaľovaní motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, ako aj systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre takéto vozidlá a o dohľade nad trhom s nimi, ktorým sa menia nariadenia (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009 a zrušuje smernica 2007/46/ES<sup>5</sup>, a najmä na jeho článok 61 ods. 11,

keďže:

- (1) V nariadení (EÚ) 2018/858 sa od výrobcov vozidiel vyžaduje, aby nezávislým prevádzkovateľom poskytli neobmedzený, štandardizovaný a nediskriminačný prístup k informáciám palubného diagnostického systému (OBD) vozidla, k diagnostickým a iným zariadeniam, k nástrojom vrátane úplných odkazov na príslušný softvér a jeho dostupných verzií na stiahnutie a k informáciám o opravách a údržbe vozidiel.
- (2) V článku 4 ods. 5 písm. d) nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/2144<sup>6</sup> (ďalej len „pravidlá Únie v oblasti kybernetickej bezpečnosti“) sa stanovuje, že výrobcovia sú povinní spĺňať uplatniteľné požiadavky na ochranu vozidiel pred kybernetickými útokmi. Technické požiadavky a skúšobné postupy prijaté na tento účel odkazujú na požiadavky predpisu OSN č. 155<sup>7</sup>.
- (3) Podľa predpisu OSN č. 155 sa technické požiadavky a skúšobné postupy, ktoré sú v ňom stanovené, uplatňujú bez toho, aby boli dotknuté právne predpisy Únie upravujúce prístup oprávnených strán k vozidlu, jeho údajom, funkciám a zdrojom a podmienky takéhoto prístupu.

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

<sup>6</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/2144 z 27. novembra 2019 o požiadavkách na typové schvaľovanie motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel a systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá, pokiaľ ide o ich všeobecnú bezpečnosť a ochranu cestujúcich vo vozidle a zraniteľných účastníkov cestnej premávky (Ú. v. EÚ L 325, 16.12.2019, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj>)

<sup>7</sup> Ú. v. EÚ L 82, 9.3.2021, s. 30, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/387/oj>

- (4) Nariadenie (EÚ) 2018/858 vylučuje, aby výrobca vozidla podriadil prístup nezávislých prevádzkovateľov k informáciám o opravách a údržbe vozidiel a k informáciám systému OBD vrátane prístupu k týmto informáciám na účely zápisu iným podmienkam, než sú podmienky, ktoré sú v ňom stanovené, ako sú podmienky motivované kybernetickou bezpečnosťou.
- (5) Právny rámec Únie upravujúci opatrenia v oblasti kybernetickej bezpečnosti, ktoré sa majú uplatňovať na prístup k informáciám systému OBD vozidla, nie je úplný. V pravidlách Únie v oblasti kybernetickej bezpečnosti sa od výrobcov vyžaduje, aby chránili vozidlá pred kybernetickými útokmi, ale obmedzuje sa nimi účinok technických požiadaviek, v ktorých sa špecifikujú uplatniteľné opatrenia z hľadiska prístupu k údajom o vozidle. Na druhej strane sa v pravidlách prístupu k informáciám systému OBD vozidla dostatočne nezohľadňuje kybernetická bezpečnosť. V dôsledku toho výrobcovia vozidiel čelia podstatným právnym obmedzeniam, ktoré im bránia uplatňovať účinné opatrenia na ochranu vozidla pred kybernetickými útokmi súvisiacimi s prístupom k informáciám systému OBD vozidla.
- (6) Preto treba zabezpečiť, aby výrobcovia automobilov mohli uplatňovať účinné a primerané opatrenia v oblasti kybernetickej bezpečnosti a zároveň poskytovať prístup k informáciám systému OBD.
- (7) Nárast kybernetických hrozieb a súvisiace prijatie pravidiel Únie, ktorými sa od výrobcov vozidiel vyžaduje, aby chránili vozidlá pred kybernetickými útokmi, predstavuje technický a regulačný vývoj, ktorý odôvodňuje takéto zmeny prílohy X.
- (8) S cieľom umožniť výrobcovi tieto hrozby riešiť a zároveň zachovať účinný prístup nezávislých prevádzkovateľov k informáciám systému OBD vozidla by nariadenie (EÚ) 2018/858 malo obsahovať podmienky a postupy, ktoré majú výrobcovia vozidiel povolené uplatňovať na zaistenie bezpečného prístupu nezávislých prevádzkovateľov k informáciám systému OBD.
- (9) V závislosti od povahy a dôsledkov požadovaného prístupu by výrobcovia vozidiel mali mať možnosť od výrobcov diagnostických nástrojov používaných na prístup k informáciám systému OBD požadovať, aby autentifikovali nástroj a nezávislého prevádzkovateľa alebo jeho zamestnanca, ktorý o prístup žiada, a aby zabezpečili vysledovateľnosť zaznamenávaním a uchovávaním príslušných informácií o takomto prístupe. Takisto by sa im malo povoliť, aby v osobitných prípadoch vyžadovali pripojenie k serveru výrobcu vozidla.
- (10) V záujme ochrany rovnakých podmienok hospodárskej súťaže by sa mali pseudonymizovať informácie o nezávislých prevádzkovateľoch, ktorí žiadajú o prístup k informáciám systému OBD vozidla.
- (11) S cieľom umožniť výrobcovi vozidiel riešiť závislosti, ako sa vyžaduje podľa uplatniteľných pravidiel kybernetickej bezpečnosti vozidiel, by sa im malo umožniť overiť, či diagnostické nástroje a ich výrobcovia spĺňajú príslušné normy kybernetickej bezpečnosti a vykonávajú bezpečnostné opatrenia.
- (12) V prípade kybernetických incidentov, závažného zneužitia alebo incidentov týkajúcich sa zodpovednosti výrobcu vozidla by výrobcovia vozidiel mali mať možnosť získať informácie o konkrétnych prípadoch prístupu a podľa potreby a pod kontrolou schvaľovacieho úradu dočasne pozastaviť prístup daného nástroja a nezávislého prevádzkovateľa alebo jeho zamestnanca.
- (13) Výrobcovia vozidiel by mali poskytnúť všetky potrebné technické informácie výrobcovi generických diagnostických nástrojov v dostatočnom predstihu pred

uvedením vozidla na trh, aby uvedení výrobcovia nástrojov mohli nezávislým prevádzkovateľom opráv poskytovať primeranú službu.

- (14) Okrem podmienok a postupov na účely bezpečného prístupu k informáciám systému OBD by sa týmto nariadením mal ešte viac uľahčiť prístup k informáciám systému OBD vozidla a informáciám o opravách a údržbe (RMI) s prihliadnutím na technický pokrok.
- (15) Mal by sa objasniť a aktualizovať katalóg informácií, ktoré majú sprístupniť výrobcovia vozidiel, a to najmä s prihliadnutím na potreby súvisiace s opravou a údržbou batérií vozidiel a nových asistenčných systémov pre vodiča.
- (16) Vždy, keď výrobcovia vozidiel na účely prístupu k informáciám systému OBD vozidla, diagnostiky, opráv a údržby, monitorovania a kontroly umožnia prístup k toku údajov vo vozidle inak než použitím sériového dátového portu na štandardizovanom konektore, mali by všetci nezávislí prevádzkovatelia za nediskriminačných podmienok mať rovnaký prístup a tie isté informácie.
- (17) Keďže sa uznáva úloha vydavateľov údajov pri uľahčovaní opravy a údržby vozidiel, mali by sa podrobnejšie objasniť požiadavky výrobcov vozidiel na výmenu informácií.
- (18) S cieľom umožniť nezávislým opravovňiam preprogramovať riadiace jednotky vozidla za rovnakých podmienok, aké majú k dispozícii výrobcovia vozidiel a autorizované opravovne, treba stanoviť dodatočné požiadavky na výrobcov, aby nezávislým výrobcom diagnostických nástrojov sprístupnili špecifický softvér alebo informácie.
- (19) Splnenie týchto požiadaviek si však vyžaduje, aby výrobcovia vozidiel vykonali dôležité prípravné opatrenia, a preto by sa uplatňovanie týchto požiadaviek malo odložiť, aby sa poskytol primeraný čas na prípravu.
- (20) Toto nariadenie sa uplatňuje bez toho, aby bolo dotknuté nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/679<sup>8</sup> ani smernica Európskeho parlamentu a Rady 2002/58/ES<sup>9</sup>. Konkrétne, povinnosťami výrobcov, pokiaľ ide o poskytovanie prístupu k informáciám systému OBD vozidla nezávislým prevádzkovateľom podľa tohto nariadenia, nie sú dotknuté práva dotknutých osôb ani povinnosti výrobcov vozidiel, výrobcov diagnostických nástrojov a nezávislých prevádzkovateľov podľa uvedených aktov.
- (21) V súlade s článkom 42 ods. 1 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1725<sup>10</sup> sa konzultovalo s európskym dozorným úradníkom pre ochranu údajov, ktorý vydal 20. februára 2026 stanovisko<sup>11</sup>.
- (22) Nariadenie (EÚ) 2018/858 by sa preto malo zodpovedajúcim spôsobom zmeniť,

---

<sup>8</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/679 z 27. apríla 2016 o ochrane fyzických osôb pri spracúvaní osobných údajov a o voľnom pohybe takýchto údajov, ktorým sa zrušuje smernica 95/46/ES (všeobecné nariadenie o ochrane údajov), ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/2016-05-04>

<sup>9</sup> Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2002/58/ES z 12. júla 2002, týkajúca sa spracovávaní osobných údajov a ochrany súkromia v sektore elektronických komunikácií (smernica o súkromí a elektronických komunikáciách), ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2002/58/2009-12-19>

<sup>10</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1725 z 23. októbra 2018 o ochrane fyzických osôb pri spracúvaní osobných údajov inštitúciami, orgánmi, úradmi a agentúrami Únie a o voľnom pohybe takýchto údajov, 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)

PRIJALA TOTO NARIADENIE:

*Článok 1*

Príloha X k nariadeniu (EÚ) 2018/858 sa mení v súlade s prílohou k tomuto nariadeniu.

*Článok 2*

Toto nariadenie nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Bruseli 23. 3. 2026

*Za Komisiu  
predsedníčka  
Ursula VON DER LEYEN*