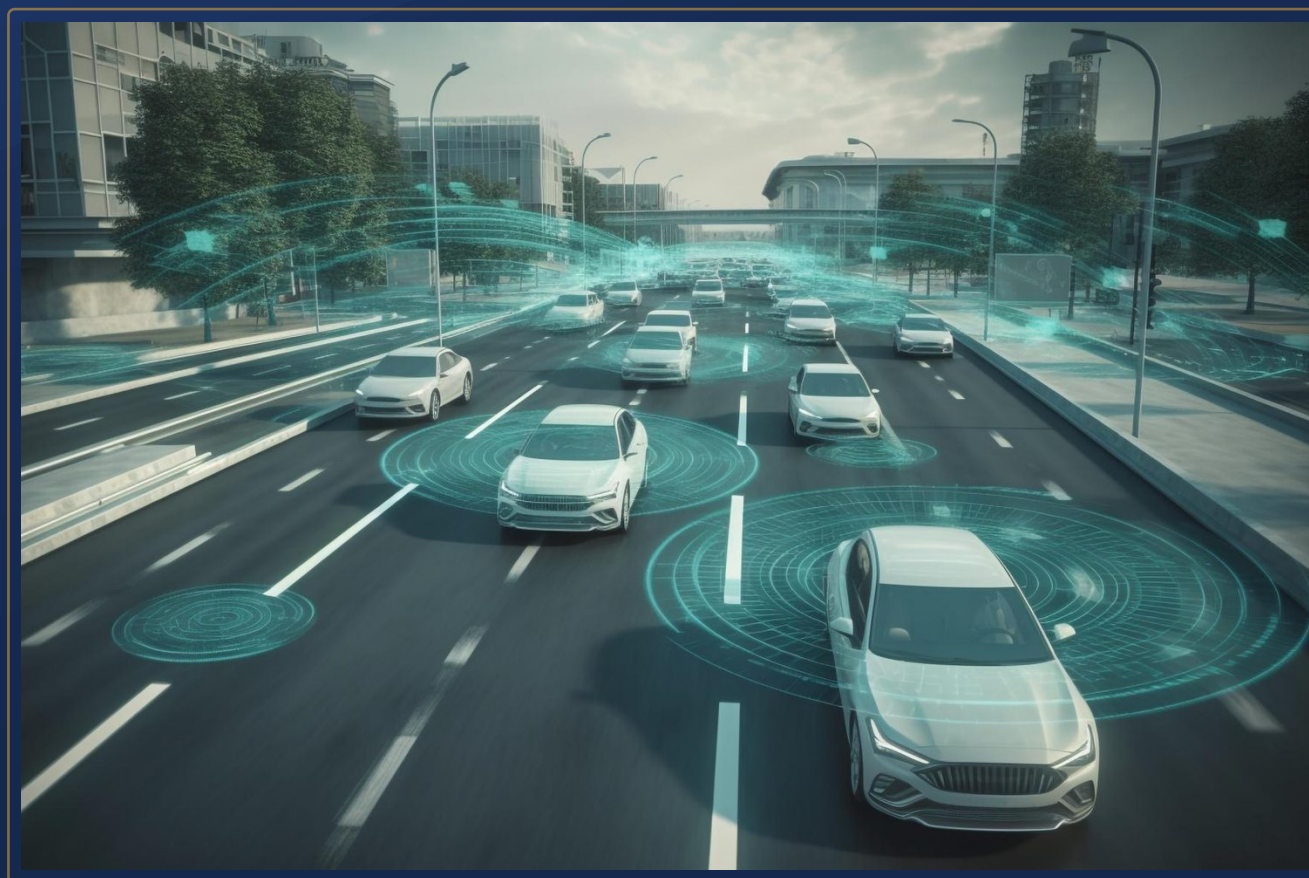


ANALIZA REGULACYJNA · PAŹDZIERNIK 2026

Digital Omnibus a niezależny rynek motoryzacyjny

Jak zmiany w Data Act przesądzą o przyszłości dostępu do danych pojazdowych.

Siedem analiz jednego pakietu legislacyjnego. Za każdym pozornie technicznym zapisem stoi to samo pytanie: czy niezależny warsztat w Warszawie, Brukseli, Paryżu czy Berlinie będzie miał realny dostęp do danych niezbędnych do serwisowania nowoczesnych pojazdów.



ZAWARTOŚĆ NUMERU

Spis treści

—	Wprowadzenie	3
—	Eksperci	4
01	Cyfrowy Omnibus jedzie przez Brukselę	5
02	Udostępnię dane, ale w PDF-ie	8
03	Tajemnica handlowa jako klucz do sejfu	11
04	Kto tak naprawdę kontroluje dane generowane przez pojazd?	14
05	Cennik danych jak czarna skrzynka	17
06	Zanim zostanie narzucona kara na firmę dostarczającą dane, sprawdźmy, czy w ogóle weszła na rynek!	20
07	Zapisy artykułu 8 Data Act	23
—	Podsumowanie — sześć pytań, sześć tez	26

WPROWADZENIE

Jeden pakiet, który może przesądzić o przyszłości warsztatów

Komisja Europejska zaproponowała Digital Omnibus jako narzędzie porządkujące. Jeden pakiet, wiele obszarów prawa cyfrowego, jedno postępowanie. Zamiast rozproszonych regulacji prawnych, dyrektyw i rozporządzeń, spójny cyfrowy kodeks, który ma uprościć i odchudzić europejskie prawo nowych technologii. Brzmi rozsądnie. Problem w tym, że wewnątrz tego pakietu kryją się zmiany w Data Act, czyli w rozporządzeniu, które od momentu przyjęcia miało być tarczą niezależnego rynku motoryzacyjnego w sporze o dostęp do danych z pojazdów.

Ten raport składa się z szerokiej analizy przygotowanych zapisów prawnych. Każdy rozdział bierze pod lupę jeden fragment tej układanki: definicję dostępu, format danych, tajemnicę handlową, kontrolę użytkownika nad danymi, przejrzystość cen, kary dla pośredników danych oraz artykuł 8 Data Act, który zadecyduje, czy cała reszta ma praktyczne znaczenie. Wspólny mianownik jest jeden. Za każdym pozornie technicznym zapisem stoi bardzo konkretne pytanie: czy za kilka lat niezależny warsztat w Warszawie, Brukseli, Paryżu czy Berlinie będzie miał realny dostęp do danych niezbędnych do serwisowania nowoczesnych pojazdów, czy też zostanie z tego rynku stopniowo wypchnięty.

Głos w tych analizach zabierają eksperci rynku motoryzacyjnego z Polski i z Europy. Ich sylwetki prezentujemy w jednym miejscu, na kolejnych stronach. W treści poszczególnych rozdziałów posługujemy się już tylko ich nazwiskami.



GŁOSY W RAPORCIE

Eksperci

Głos w analizach zabierają eksperci rynku motoryzacyjnego z Polski i z Europy. W treści poszczególnych rozdziałów posługujemy się już tylko ich nazwiskami.

AF**Alfred Franke**

Założyciel Fundacji Horyzont Mobilności, jeden z najbardziej doświadczonych obserwatorów europejskiego rynku motoryzacyjnego.

PT**Pierre Thibaudat**

Dyrektor Generalny międzynarodowej organizacji ADPA (Automotive Data Publishers' Association).

BP**Bogumił Papierniok**

Ekspert branży motoryzacyjnej, udziałowiec i prezes EVorkshop.com, firmy zajmującej się serwisem baterii do pojazdów elektrycznych oraz magazynów energii (BESS).

AB**Andrzej Budziszewski**

Country Manager Poland w Original Birth, ekspert Fundacji Horyzont Mobilności.

SO**Sławomir Olszowski**

BETIS – Biuro Ekspertyz Technicznych i Szkoleń, ekspert Fundacji Horyzont Mobilności.

JR**Jan Rychlewski**

Prezes Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Szkół Branżowych i Techników, wiceprezes Fundacji Horyzont Mobilności oraz członek zarządu Xpertis.

ROZDZIAŁ 01

01

Cyfrowy Omnibus jedzie przez Brukselę.

Niezależne warsztaty, lepiej nie przegapcie tego kursu!



Komisja Europejska lubi porządek. Przynajmniej w teorii. Od lat unijne prawo cyfrowe rośnie jak las bez planu urządzania. Kolejne dyrektywy, rozporządzenia i wytyczne nakładały się na siebie, tworząc gąszcz, przez który coraz trudniej było się przebić nawet wytrawnym prawnikom. W pewnym momencie Unia Europejska doszła do wniosku, że coś z tym trzeba zrobić. I zaproponowała Digital Omnibus, czyli cyfrowy kodeks, który ma posprzątać w europejskim prawie nowych technologii. Jeden dokument, wiele obszarów, jedno postępowanie.

Pozornie brzmi rozsądnie. Ale jednak warto czytać to dokładnie.

Kiedy uproszczenie komplikuje

Wielu mechaników i właścicieli warsztatów, słysząc „Digital Omnibus”, wzrusza ramionami. Nie ma w tym nic dziwnego, bo nazwa nie kojarzy się z niczym, co dzieje się na podnośniku ani przy diagnostyce układu ADAS. Tymczasem związek między tym pakietem legislacyjnym a codzienną pracą warsztatu jest bezpośredni i bardzo poważny. Tyle tylko, że żeby go dostrzec, trzeba przebić się przez kilka warstw unijnego języka i zrozumieć, jak działa mechanizm tworzenia prawa w Unii.

Digital Omnibus to nie jeden zapis prawny. To pakiet zmian, który jednocześnie dotyka kilku dużych obszarów unijnego prawa cyfrowego. Po pierwsze, upraszcza wymogi wynikające z AI Act dla małych i średnich przedsiębiorstw, czyli teoretycznie odciąża mniejsze firmy z części biurokratycznych obowiązków związanych ze sztuczną inteligencją. Po drugie, modyfikuje RODO w kwestii definicji danych osobowych, wprowadza uproszczenia dotyczące zgód na pliki cookies, reformuje mechanizmy raportowania incydentów cyberbezpieczeństwa. A po trzecie, i tu zaczyna się robić interesująco dla branży motoryzacyjnej, proponuje zmiany w Data Act, czyli unijnym rozporządzeniu o danych, które od momentu przyjęcia miało być tarczą niezależnego rynku w sporze o dostęp do danych z pojazdów.

To właśnie zmiany w Data Act sprawiają, że Digital Omnibus przestaje być abstrakcją, a staje się bardzo konkretnym zagrożeniem lub szansą, zależnie od tego, w którą stronę pójść negocjacje.

Machina ruszyła i nie czeka

Prace legislacyjne w Brukseli mają swoją specyficzną dynamikę. Toczą się powoli, ale konsekwentnie i zaskakująco często finalizują się wtedy, gdy mniej

uważni obserwatorzy mają wrażenie, że to już wakacje i „to jeszcze potrwa”. Z początkiem maja 2026 roku Rada UE i Parlament Europejski osiągnęły pierwsze wstępne porozumienie w zakresie przepisów dotyczących sztucznej inteligencji zawartych w pakiecie Digital Omnibus. To porozumienie nie ma jeszcze mocy aktu prawa powszechnie obowiązującego, ma charakter polityczny i musi przejść formalne zatwierdzenie przez obie instytucje. Ale właśnie ta warstwa polityczna jest najważniejsza.

Kiedy Rada i Parlament osiągną wstępne porozumienie polityczne, oznacza to, że najważniejsze decyzje merytoryczne zostały już podjęte. Dalsze etapy procedury mają charakter w dużej mierze formalny. Dlatego moment, w którym branża może realnie wpłynąć na kształt regulacji, jest zazwyczaj wcześniej, podczas trialogu i konsultacji, a nie po jego zakończeniu.

W kontekście Digital Omnibus ten moment trwa, ale okno szybko się zamyka. Każde kolejne porozumienie polityczne, nawet jeśli dotyczy tylko jednego fragmentu pakietu, zmienia dynamikę całości i utrudnia rewizję pozostałych elementów.

Jedna definicja, wielkie konsekwencje

Kluczowy problem, który sprawia, że branża motoryzacyjna powinna uważnie śledzić Digital Omnibus, kryje się w pozornie technicznym szczególe, czyli w zmianie definicji pojęcia „dostęp” w Data Act. Proponowane przez niektórych uczestników procesu legislacyjnego brzmienie sugeruje, że dostęp do danych może polegać wyłącznie na możliwości korzystania z nich pod określonymi warunkami, bez konieczności ich przeglądania, przesyłania czy pobierania.

Żeby zrozumieć, dlaczego ta zmiana jest tak poważna, warto na chwilę wyjść z języka prawniczego i wejść w realia warsztatu. Nowoczesny samochód generuje ogromne ilości danych nieosobowych o charakterze technicznym, w tym dane diagnostyczne, dane o stanie komponentów, logi błędów, informacje kalibracyjne. Żeby niezależny warsztat mógł wykonać naprawę, regenerację czy kalibrację zaawansowanych systemów, potrzebuje do tych danych dostępu realnego, umożliwiającego ich przetworzenie i zastosowanie.

Jeśli producent auta może spełnić obowiązek „zapewnienia dostępu” poprzez udostępnienie danych w trybie wyłącznie przeglądania, bez możliwości pobrania czy transmisji, to warsztat (lub dowolny pod-

miot wyżej w łańcuchu wartości) technicznie ma dostęp, ale praktycznie nie może nic z nim zrobić. Można to przyrównać do sytuacji, w której mechanik dostaje instrukcję naprawy, ale może ją tylko pooglądać przez szybę, nie może jej dotknąć ani dokładnie przeanalizować, wie tylko, że ona jest.

Alfred Franke zna tę grę od środka i nie ma złudzeń co do jej stawki.

Taka definicja znacząco zmieniłaby praktyczne znaczenie dostępu i mogłaby podważyć skuteczność Data Act. W szczególności mogłaby umożliwić posiadaczom danych ograniczanie dostępu jedynie do przeglądania, ale już nie pobierania. Uniezwolniłoby to niezależnym firmom przetwarzanie, łączenie lub przechowywanie danych. Ponadto otwierałoby furtkę do nakładania ograniczeń technicznych skutecznie utrudniających rozwój konkurencyjnych usług cyfrowych.

♦ ALFRED FRANKE

Co to oznacza w praktyce dla warsztatów

Setki tysięcy warsztatów w Unii Europejskiej, od jednoosobowych, lokalnych serwisów po wieloosobowe firmy obsługujące floty, tworzy gęstą sieć usług, która od ponad trzydziestu lat buduje swoją pozycję na rynku w oparciu o kompetencje, dostępność i cenę.

Ta sieć serwisów i warsztatów nie była budowana w legislacyjnej próżni. Kolejne unijne regulacje, od rozporządzenia GVO po rozporządzenie o homologacji, od RODO po Data Act, kształtowały warunki, w których funkcjonuje. Każda zmiana w tych warunkach przekłada się bezpośrednio na to, czy właściciel warsztatu, w dowolnym europejskim mieście, ma realną możliwość serwisowania nowoczesnych pojazdów, czy też jest stopniowo wypychany z rynku przez brak dostępu do niezbędnych danych i narzędzi.

Digital Omnibus nie jest abstrakcją. Dla mechanika pracującego przy samochodach z coraz bardziej rozbudowanymi systemami elektronicznymi kwestia dostępu do danych jest tak samo niezbędna jak dostęp do literatury technicznej. Jeśli definicja „dostępu” zostanie zmieniona w sposób, który ograniczy re-

alne możliwości korzystania z danych, skutki będą odczuwalne przy każdym trudniejszym przypadku.

Wszystkie ręce na pokład i to dosłownie teraz

Prace legislacyjne tylko pozornie zatrzymują się na czas wakacji, bo faktyczny lobbying trwa cały czas. Właśnie dlatego środowisko niezależnych serwisów motoryzacyjnych nie może pozwolić sobie na czekanie, aż wynik negocjacji stanie się faktem dokonanym.

Konsultacje publiczne, stanowiska organizacji branżowych, bezpośredni kontakt z parlamentarzystami to narzędzia, które istnieją i działają. Wymagają zaangażowania, czasu i często wiedzy techniczno-

prawnej, której w małym warsztacie może brakować. Właśnie dlatego organizacje takie jak Fundacja Horyzont Mobilności pełnią ważną funkcję, tłumacząc zarówno język polityków na realia warsztatu, jak i realia warsztatu na język legislacyjnego procesu.

Stawka jest wysoka. Definicja dostępu do danych wpisana do rozporządzenia unijnego będzie obowiązywać przez lata i będzie interpretowana przez producentów aut, dostawców platform, sądy i organy nadzorcze. Zapisy przyjęte teraz, pod presją uproszczenia i odciążenia administracyjnego, mogą okazać się niezwykle trudne do zmiany w przyszłości.

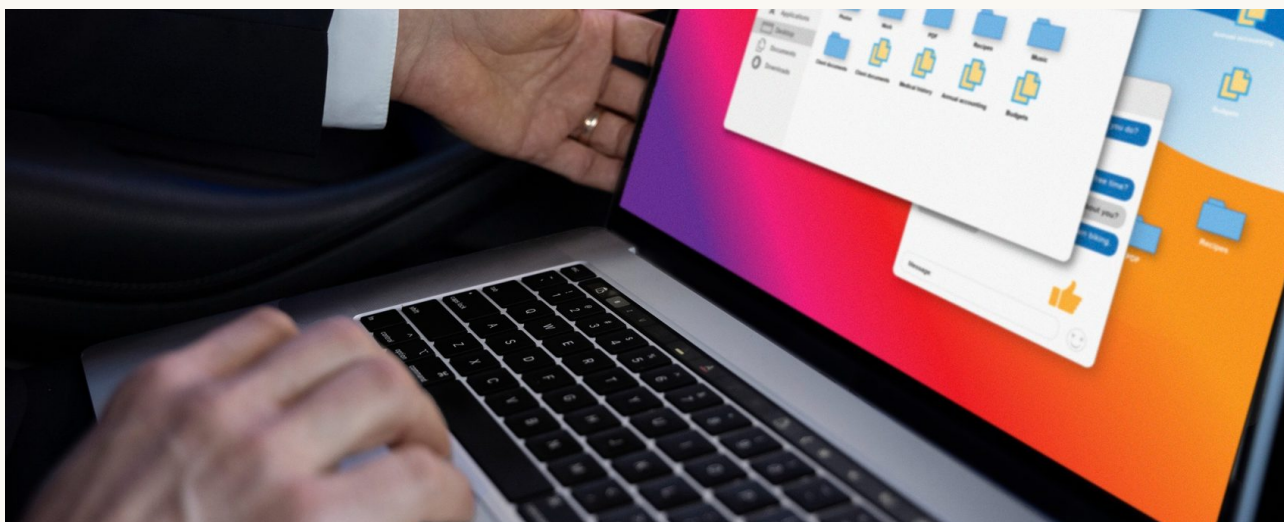
Cyfrowy omnibus jedzie. I warto mieć pewność, że nie jedzie po torach, które ktoś inny ułożył wyłącznie z myślą o sobie.

ROZDZIAŁ 02

02

Udostępnię dane, ale w PDF-ie.

Historia pewnego manewru, który może kosztować warsztaty bardzo wiele



Wyobraźmy sobie taką scenę. Negocjacje. Przy stole siedzą przedstawiciele producentów samochodów i reprezentanci niezależnego rynku motoryzacyjnego. Tematem jest dostęp do danych pojazdów. Po długich dyskusjach producenci mówią: dobrze, zgadzamy się. Udostępnimy dane. Jest ulga, jest uścisk dłoni, jest komunikat prasowy i piękne zdjęcia w mediach społecznościowych.

A potem, nieco później, w załączniku technicznym do umowy pojawia się drobny druk: dane będą dostępne w formacie PDF.

To oczywiście uproszczenie, bo rzeczywistość jest bardziej złożona i mniej dosłowna. Ale mechanizm jest dokładnie taki sam. Można spełnić literę prawa dotyczącego dostępu do danych, jednocześnie czyniąc ten dostęp całkowicie bezużytecznym. Wystarczy zadbać o odpowiedni format. I właśnie o to toczy się dziś jedna z kluczowych bitew w ramach Digital Omnibus, batalia o definicję „formatu możliwego do odczytu maszynowego”.

Dane są, ale problem w tym, że nie można z nimi nic zrobić

Nim wejdziemy w szczegóły legislacyjne, warto zaznaczyć się przy realiach. Co to w praktyce znaczy, że

dane są udostępniane w formacie „nieodczytywalnym maszynowo”?

Nowoczesny warsztat motoryzacyjny to nie jest już miejsce, gdzie intuicja i doświadczenie wystarczają do obsługi większości przypadków. Coraz więcej aut, nawet tych z segmentu popularnego, jest wyposażonych w zaawansowane systemy elektroniczne, takie jak ADAS, adaptacyjne zawieszenia, elektroniczne systemy zarządzania skrzynią biegów, zintegrowane systemy połączone z architekturą CAN. Serwisowanie takich pojazdów wymaga dostępu do danych diagnostycznych, i to nie tylko do odczytu kodów błędów, ale do szczegółowych logów, parametrów kalibracyjnych, historii zdarzeń systemowych.

Jeśli te dane są dostępne tylko w formacie PDF, jako statyczny dokument, który można co najwyżej przejrzeć na ekranie, to nie można ich zaimportować do systemu diagnostycznego, porównać z bazą danych, przetworzyć algorytmem predykcyjnym ani zintegrować z oprogramowaniem serwisowym. Są jak książka za szybą biblioteki, do której nie można wejść: istnieje, ale jest bezużyteczna.

W branży motoryzacyjnej nie jest to scenariusz hipotetyczny. Spory o format udostępnianych danych technicznych i informacji serwisowych mają już swoją historię i trafiły na wokandę Trybunału Sprawiedliwości UE.

Komisja dostrzega problem i proponuje definicję

Komisja Europejska, przygotowując Digital Omnibus, dostrzegła to zagrożenie. W pakiecie legislacyjnym zaproponowano wprowadzenie definicji „formatu możliwego do odczytu maszynowego”, czyli precyzyjnego określenia, w jakim standardzie dane muszą być udostępniane, by prawo dostępu było realne, a nie iluzoryczne.

To podejście jest co do zasady słuszne. Jasna definicja ustawowa usuwa niejasności interpretacyjne i zamyka furtkę dla praktyk polegających na technicznym spełnieniu wymogu przy jednoczesnym faktycznym uniemożliwieniu korzystania z danych. Dokumenty udostępniane wyłącznie w formacie PDF, skany nienadające się do automatycznego przetwarzania, dane w zastrzeżonych formatach własnościowych nieobsługiwanych przez niezależne oprogramowanie, to wszystko mogłoby zostać objęte wymogiem zmiany, jeśli definicja jest sformułowana wystarczająco precyzyjnie.

Bogumił Papierniok wskazuje na szerszy wymiar tego problemu:

W sektorze motoryzacyjnym podobne kwestie doprowadziły już do istotnych sporów prawnych dotyczących dostępu do informacji technicznych. Spory te wymagały ostatecznie wyjaśnienia przez Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej w ramach unijnego systemu homologacji pojazdów. Ustanowienie jasnej definicji pomogłoby uniknąć podobnych sytuacji w przyszłości i przyczyniłoby się do większej pewności prawa dla wszystkich uczestników rynku.

◆ BOGUMIŁ PAPIERNIOK

Jasna definicja to mniejsze ryzyko sporu, niższe koszty dla firm, które muszą dziś walczyć o swoje prawa przed sądami, i przede wszystkim realna gwarancja, że prawo dostępu do danych ma treść, a nie tylko nazwę.

Pułapka rozszerzonej definicji

I tu właśnie pojawia się komplikacja, której nie można przeoczyć. Definicja „formatu możliwego do odczytu maszynowego” ma swoje granice, a przekroczenie tych granic może przynieść więcej szkody niż pożytku.

Część interesariuszy zaangażowanych w prace nad Digital Omnibus zaproponowała, by rozszerzyć tę definicję tak, żeby obejmowała nie tylko sam format danych, ale również sposoby dostępu do nich, czyli transmisję przez interfejsy urządzeń (na przykład przez złącze OBD w pojeździe) lub przez zdalne serwery (dostęp przez internet do platform producentów).

Argument za rozszerzeniem jest pozornie logiczny: dane są danymi niezależnie od tego, czy uzyskujemy do nich dostęp lokalnie przy pojeździe, czy zdalnie przez serwer. Jeśli prawo chroni dostęp do danych, powinno obejmować wszystkie kanały tego dostępu.

Problem polega na tym, że definicja formatu i regulacja sposobów dostępu to dwie zupełnie różne rzeczy, a mieszanie ich w jednym przepisie tworzy wielkie pole do nadużyć.

Alfred Franke wyjaśnia, dlaczego ta pozornie drobna różnica ma ogromne znaczenie:

Pojęcie formatu danych powinno pozostać odrębne od sposobów uzyskiwania dostępu lub transmisji danych. Zacieranie granicy między tymi elementami stwarzać będzie niepewność prawną i mogłoby otworzyć drogę do niekorzystnych interpretacji przez posiadaczy danych, osłabiając tym samym skuteczne wykonywanie praw dostępu do danych.

◆ ALFRED FRANKE

Dlaczego nieprecyzyjne prawo zawsze działa na korzyść silniejszego

To jest jedna z fundamentalnych prawd o regulacjach rynkowych: jeśli przepis jest niejasny, zawsze korzysta na tym strona silniejsza. W sporze o dostęp do danych pojazdowych stroną silniejszą są producenci samochodów i dostawcy wielkich platform danych, czyli podmioty dysponujące zasobami prawnymi.

mi i negocjacyjnymi, które pozwalają im eksploatować każdą lukę w regulacjach przez lata.

Jeśli definicja „formatu możliwego do odczytu maszynowego” zostanie rozszerzona tak, by obejmowała sposób dostępu, producenci aut zyskają nowy argument: że udostępniają dane w odpowiednim formacie, ale dostęp do nich wymaga korzystania z konkretnej, ich własnej platformy. A ta platforma może mieć dowolne warunki, opłaty, ograniczenia techniczne i zasady korzystania.

W efekcie definicja, która miała chronić niezależny rynek, stanie się narzędziem, które pozwoli go skuteczniej kontrolować.

Co mówią już istniejące precedensy

Spory o format danych i dostęp do informacji technicznych nie są w motoryzacji nowością. Kilka lat temu podobne konflikty dotyczyły dostępu do danych niezbędnych do przeprowadzania okresowych przeglądów technicznych i homologacji pojazdów. Producenci argumentowali, że udostępniają dane, tyle że w formatach i za pośrednictwem platform, które były w ich pełnej kontroli. Niezależne podmioty nie mogły tych danych efektywnie przetwarzać ani integrować z własnymi systemami.

Ostateczne rozstrzygnięcia tych sporów wymagały interwencji Trybunału Sprawiedliwości UE i zajęły lata. Lata, w których niezależny rynek działał w warunkach

niepewności, a producenci utrzymywali przewagę wynikającą ze statusu quo.

Właśnie dlatego precyzja definicji w Digital Omnibus jest tak ważna. Nie jest akademicką kwestią poprawności legislacyjnej, ale praktycznym zabezpieczeniem przed powtórzeniem tego scenariusza w znacznie szerszej skali.

Wąska definicja jako najlepsza ochrona

Wniosek, który płynie z tej analizy, jest pozornie paradoksalny. Wychodzi na to, że najlepszą ochroną dla niezależnego rynku motoryzacyjnego jest definicja wąska i precyzyjna, taka, która jednoznacznie określa, że dane muszą być udostępniane w formacie nadającym się do automatycznego przetwarzania, ale nie próbuje przy okazji regulować całej architektury dostępu.

Każda próba rozszerzenia tej definicji, choćby z dobrymi intencjami, tworzy nowe pole do interpretacji i nowe narzędzia dla tych, którzy chcieliby spełnić prawo po swojemu.

Gra o dane pojazdowe toczy się na wielu frontach jednocześnie. Format to jeden z nich. Pozornie techniczny, w rzeczywistości fundamentalny, bo bez danych w użytecznym formacie całe prawo dostępu pozostaje martwą literą. A martwa litera nigdy nikomu nie naprawiła samochodu.

ROZDZIAŁ 03

03

Tajemnica handlowa jako klucz do sejfu.

Kto decyduje, że jest on zamknięty i czy ktokolwiek to sprawdza?



W prawie istnieje pojęcie „klauzuli generalnej”, przepisu sformułowanego tak szeroko, że może obejmować prawie wszystko. Klauzule generalne są niezbędne tam, gdzie życie jest zbyt złożone, by dało się je opisać katalogiem zamkniętych przypadków. Ale wiadomo też, że im szersza klauzula, tym większe ryzyko nadużycia. Bo „prawie wszystko” zbyt łatwo zamienia się w „cokolwiek, co mi odpowiada”.

W sporze o dostęp do danych pojazdowych taką klauzulą generalną staje się powoli tajemnica handlowa. I właśnie dlatego propozycje pojawiające się w ramach Digital Omnibus, które mogłyby poszerzyć jej zakres lub osłabić mechanizmy kontroli, powinny budzić niepokój każdego, kto zależy od realnego dostępu do danych w warsztacie.

Jak Data Act rozwiązał problem odmowy

Kiedy Data Act powstawał, jedną z najtrudniejszych kwestii do uregulowania było pytanie o odmowę dostępu. Oczywiście było, że prawo musi chronić uzasadnione tajemnice handlowe i nikt rozsądny nie postuluje, żeby producent samochodu był zmuszony ujawniać algorytmy sterowania silnikiem czy formuły

chemiczne zastosowanych materiałów. Ale równie oczywiste było, że bez żadnych ograniczeń pojęcie „tajemnicy handlowej” stanie się wytrychem, którym można otworzyć lub zamknąć każde drzwi.

Rozwiązanie, które przyjął Data Act, opiera się na trzech filarach. Pierwszy filar można opisać tak, że dostęp do danych jest zasadą, a odmowa jest wyjątkiem. Drugi to, że wyjątek musi być uzasadniony konkretnie, a nie ogólnikowo, a zatem posiadacz danych musi wykazać, że ujawnienie spowoduje rzeczywistą, a nie hipotetyczną szkodę. Trzeci to, że posiadacz danych, który odmawia, ma obowiązki raportowania, czyli musi udokumentować swoje odmowy i ich podstawę w sposób umożliwiający weryfikację przez organy nadzorcze lub w ramach postępowań sądowych.

Ten trzeci filar, czyli obowiązek raportowania, jest niestety często pomijany w dyskusjach jako techniczny szczegół. W rzeczywistości jest on kluczowy dla całego systemu.

Dlaczego raportowanie jest ważniejsze niż się wydaje

Wyobraźmy sobie rynek bez obowiązku raportowania odmów dostępu do danych. Producent auta może

odmawiać udostępnienia danych diagnostycznych niezależnym warsztatom, powołując się na tajemnicę handlową. Warsztat nie otrzymuje danych. Może ewentualnie złożyć skargę do organu nadzorczego, ale by to zrobić, musi wiedzieć, że odmowa była nieuzasadniona. Skąd ma to wiedzieć, skoro nie ma wglądu w metodologię odmowy ani w to, czy innym podmiotom dane zostały udostępnione?

Obowiązek raportowania rozwiązuje ten problem strukturalnie. Jeśli posiadacz danych musi dokumentować każdą odmowę i jej podstawy, organ nadzorczy może z własnej inicjatywy sprawdzić, czy odmowy są uzasadnione i proporcjonalne. Może identyfikować wzorce, na przykład sytuacje, gdy dany producent odmawia dostępu wyłącznie niezależnym podmiotom, a własnej sieci autoryzowanej te same dane udostępnia bez ograniczeń. Może reagować, zanim poszkodowane firmy zdążą zapukać do drzwi z oficjalną skargą.

Andrzej Budziszewski nie pozostawia wątpliwości co do roli tego mechanizmu:

Obowiązki raportowania zostały wprowadzone właśnie po to, aby zniechęcać do nieuzasadnionych odmów i zapewniać przejrzystość w stosowaniu ograniczonych wyjątków przewidzianych w Data Act. Rozporządzenie ustanawia jasną zasadę: dostęp do danych powinien być regułą, natomiast odmowa powinna pozostawać ściśle ograniczona do wyjątkowych i dobrze uzasadnionych okoliczności.

◆ ANDRZEJ BUDZISZEWSKI

Co chcą zmienić i dlaczego to problem

W toku prac nad Digital Omnibus pojawiły się propozycje idące w dwóch kierunkach jednocześnie i obydwa budzą poważne wątpliwości.

Pierwszy kierunek to osłabienie obowiązków raportowania. Coraz głośniejszą słychać argumentację, że obowiązki te nakładają zbędne ciężary administracyjne na posiadaczy danych, a ewentualne spory można rozstrzygać na bieżąco w ramach istniejących mechanizmów skargowych. Po co dokumento-

wać z góry, skoro można reagować na konkretne skargi?

Odpowiedź jest prosta, ale wymaga rozumienia asymetrii rynkowej. Skargę może złożyć ten, kto wie, że został poszkodowany, i kto ma zasoby, by przez potencjalnie długie postępowanie ją popierać. Mały warsztat, któremu odmówiono dostępu do danych diagnostycznych, zazwyczaj nie spełnia żadnego z tych warunków. Nie wie, czy odmowa była uzasadniona, bo nie ma wglądu w politykę danych producenta. I nie ma zasobów, żeby latami procesować się z korporacją.

Drugi kierunek to poszerzenie katalogu podstaw odmowy, tak by posiadacze danych mogli łatwiej powoływać się na ryzyko bezpieczeństwa, ochronę przed transferem danych do państw trzecich czy inne ogólne klauzule, które odpowiednio zinterpretowane mogłyby obejmować niemal każdą sytuację.

Alfred Franke wyjaśnia, jak realnie wyglądają konsekwencje takich zmian:

Oslabienie lub usunięcie obowiązków raportowania groziłoby podważeniem fundamentalnej zasady Data Act poprzez umożliwienie odmów dostępu bez wystarczającej przejrzystości lub nadzoru. W praktyce mogłoby to opóźnić lub ograniczyć możliwość wykonywania przez użytkowników i zewnętrznych dostawców usług ich uzasadnionych praw dostępu do danych, szczególnie tam, gdzie terminowy dostęp jest kluczowy dla świadczenia usług naprawczych, konserwacyjnych i innych usług rynku wtórnego.

◆ ALFRED FRANKE

Artykuły 4(8) i 5(11), szczegóły, za którymi stoi duże ryzyko

W dyskusjach branżowych coraz częściej padają numery konkretnych przepisów: art. 4(8) i art. 5(11) Data Act. Warto je zapamiętać, bo regulują one właśnie kwestię tajemnicy handlowej jako podstawy odmowy dostępu do danych.

Artykuł 4(8) dotyczy sytuacji, gdy posiadacz danych odmawia dostępu do danych nieosobowych, powołując się na tajemnicę handlową. Przepis wyraża-

nie określa granice tego wyjątku: odmowa musi być uzasadniona, a tajemnica handlowa rzeczywista i konkretna, nie hipotetyczna.

Artykuł 5(11) reguluje analogiczną kwestię w kontekście obowiązku udostępniania danych przez posiadacza danych na żądanie użytkownika.

Każda próba rozszerzenia zakresu tych przepisów, nawet jeśli będzie prezentowana jako „doprecyzowanie” lub „uelastycznienie”, niesie ryzyko, że tajemnica handlowa stanie się domyślnym uzasadnieniem odmowy, a nie starannie wyważonym wyjątkiem. A jeśli obowiązki raportowania zostaną przy tym osłabione lub zniesione, weryfikacja tego, czy odmowy są uzasadnione, stanie się praktycznie niemożliwa.

Historia, która pokazuje, czym to grozi

Spory o dostęp do danych technicznych w motoryzacji mają bogatą historię. Przez długie lata producenci samochodów skutecznie ograniczali dostęp niezależnych serwisów do dokumentacji technicznej, powołując się między innymi na tajemnicę handlową i prawa własności intelektualnej. Regulacje unijne, od rozporządzenia 1400/2002 przez kolejne wersje GVO aż po obecne przepisy homologacyjne, były próbą zmiany tej sytuacji.

Efekty były, ale rzadko natychmiastowe. Każdorazowo producenci znajdowali nowe sposoby na utrzymanie faktycznej kontroli, nawet gdy prawo formalne szło w kierunku większej otwartości. Format danych, warunki licencji, wymogi rejestracyjne dla niezależnych podmiotów, opłaty dostępowe, każde z tych na-

rzędzi było używane, by spełniać literę prawa przy jednoczesnym utrudnianiu jego stosowania.

Poszerzenie podstaw odmowy i osłabienie raportowania w Data Act byłoby krokiem wstecz, to znaczy powrotem do świata, w którym „dostęp do danych” jest prawem zapisanym w rozporządzeniu, ale faktycznie trudno dostępnym w codziennej pracy warsztatu.

Wniosek: zasada jest jedna i musi zostać zachowana

Data Act wyznaczył zasadę, że dostęp jest regułą, a odmowa jest wyjątkiem. Ta zasada ma sens nie tylko moralny, ale czysto ekonomiczny. Rynek usług motoryzacyjnych, takich jak serwis, naprawa, diagnostyka, kalibracja zaawansowanych systemów, może funkcjonować efektywnie tylko wtedy, gdy dane niezbędne do wykonywania tych usług są dostępne dla wszystkich uprawnionych podmiotów na równych warunkach.

Tajemnica handlowa powinna chronić to, co rzeczywiście jest tajemnicą: know-how produkcyjny, formuły, algorytmy sterowania. Nie powinna chronić przed możliwością naprawiania samochodów przez kompetentny warsztat.

Utrzymanie obecnych ram raportowania jest niezbędne dla zachowania tej równowagi. Bo bez przejrzystości nie ma kontroli. A bez kontroli nie ma gwarancji, że prawo dostępu do danych ma jakiegokolwiek praktyczne znaczenie.

ROZDZIAŁ 04

04

Kto tak naprawdę kontroluje dane generowane przez pojazd?

Pozornie proste pytanie, za którym kryje się przyszłość niezależnych serwisów



Kiedy kierowca wyjeżdża z salonu nowym samochodem, zabiera ze sobą coś więcej niż pojazd. Zabiera generator danych. Od chwili pierwszego uruchomienia silnika, a coraz częściej już od chwili, gdy auto zostaje podłączone do systemu producenta przez aplikację mobilną, pojazd zaczyna produkować informacje. O tym, jak jeździsz. Jak hamujesz. Jak często uruchamiasz silnik na zimno. Które systemy bezpieczeństwa się aktywowały. Jak szybko zużywają się poszczególne komponenty w twoim stylu jazdy.

W ciągu roku eksploatacji nowoczesny samochód generuje ilości danych, które jeszcze dekadę temu byłyby nie do pomyślenia. I tu pojawia się pytanie, które przez długi czas było filozoficzne, a dziś jest bardzo konkretnie prawne: kto tak naprawdę kontroluje dane generowane przez pojazd?

Data Act dał odpowiedź i postawił użytkownika w centrum

Data Act, czyli unijne rozporządzenie o danych, odpowiedziało na to pytanie w sposób, który powinien być fundamentem całego ekosystemu, stwierdzając, że użytkownik jest centralnym podmiotem. Właściciel

lub leasingobiorca pojazdu ma prawo decydować o tym, kto może otrzymać dostęp do danych generowanych przez jego auto i na jakich warunkach. Posiadacz danych, czyli producent pojazdu lub operator platformy, może te dane przetwarzać, ale wyłącznie w granicach wyznaczonych przez stosunek umowny z użytkownikiem.

Ten fundament nie jest przypadkowy. Wynika z dobrze rozpoznanej asymetrii, bo to producent ma infrastrukturę do zbierania i przetwarzania danych, ale to użytkownik jest tym, kto je generuje swoim zachowaniem, swoim pojazdem, swoim stylem życia. Bez użytkownika dane nie istnieją. Dlatego to użytkownik powinien mieć nad nimi kontrolę.

Artykuł 4(13) Data Act realizuje tę zasadę konkretnie. Możliwość wykorzystywania przez posiadacza danych informacji nieosobowych generowanych przez pojazd jest powiązana ze stosunkiem umownym z użytkownikiem. Innymi słowy, jeżeli chcesz używać danych z mojego auta do celów wykraczających poza bezpośrednie świadczenie mi usługi, to potrzebujesz mojej zgody lub co najmniej wyraźnej podstawy umownej.

Propozycja, która zmienia reguły gry

W ramach prac nad Digital Omnibus pojawiły się propozycje, które chcą ten fundament naruszyć. Konkretnie mowa tu o propozycji połączenia art. 4(13) i 4(14) Data Act i wprowadzenia dodatkowych podstaw prawnych umożliwiających posiadaczom danych – w naszym przypadku producentom pojazdów – korzystanie z danych nieosobowych poza ustaleniami umownymi z użytkownikiem.

Trzeba przyznać, że uzasadnienia brzmią przekonująco, a mianowicie badania i rozwój, doskonalenie produktów, kontrola jakości, bezpieczeństwo. Kto mógłby być przeciwko doskonaleniu produktów? Kto kwestionowałby znaczenie bezpieczeństwa?

Ale diabeł tkwi w szczegółach, a szczegółem w tym przypadku jest słowo „poza”. Poza ustaleniami umownymi z użytkownikiem.

Alfred Franke wyjaśnia, co kryje się za tym pozornie niewinnym rozszerzeniem:

Prawo pozwalające posiadaczom danych wykorzystywać dane nieosobowe niezależnie od ustaleń umownych z użytkownikiem groziłoby osłabieniem podejścia skoncentrowanego na użytkowniku oraz podważeniem zasady, zgodnie z którą użytkownicy powinni decydować o tym, w jaki sposób dane przez nich generowane są wykorzystywane i udostępniane.

◆ ALFRED FRANKE

Pionowa integracja: dlaczego to właśnie tutaj jest najbardziej niebezpieczne

Żeby zrozumieć, dlaczego takie zmiany w art. 4 są szczególnie istotne dla niezależnego rynku motoryzacyjnego, trzeba przyrzeć się strukturze rynku.

Producenci samochodów nie są już tylko producentami aut. Od lat budują pozycję zintegrowanych pionowo dostawców usług mobilności, serwisują swoje pojazdy przez autoryzowane sieci, oferują ubezpieczenia, produkty finansowe, usługi telematyczne, a coraz częściej subskrypcyjne modele dostępu do funkcji pojazdu. W tym ekosystemie dane z po-

jazdu są nie tylko produktem ubocznym sprzedaży auta, ale strategicznym zasobem, który przekłada się bezpośrednio na przewagę konkurencyjną na każdym z tych rynków.

Producent, który ma dostęp do zagregowanych danych z milionów pojazdów, wzorców zużycia komponentów, historii usterek, korelacji między stylem jazdy a awaryjnością, ma olbrzymią przewagę nad niezależnym serwisem, który takich danych nie ma. Może optymalizować swoje usługi serwisowe, dokładniej kalkulować ryzyko ubezpieczeniowe, lepiej projektować kampanie produktowe.

Jeśli producent zyska prawo do korzystania z tych danych bez zgody użytkownika i poza ramami umownymi, to ta przewaga stanie się strukturalna. Nie do nadrobienia przez żaden niezależny warsztat, choćby miał najlepszych mechaników i najnowocześniejsze wyposażenie diagnostyczne.

Utrzymanie obecnych ram gwarantuje, że użytkownicy zachowują możliwość decydowania o tym, kto może uzyskiwać dostęp do danych generowanych przez produkty, które posiadają lub wynajmują, czyli przez ich pojazdy, oraz kto może z nich korzystać. W tym możliwość przyznawania praw użytkowania stronom trzecim bez automatycznego przyznawania równoważnych praw posiadaczowi danych.

◆ PIERRE THIBAUDAT

To ostatnie zdanie jest kluczowe. Użytkownik powinien móc zdecydować, że dane ze swojego pojazdu udostępnia niezależnemu warsztatowi bez automatycznego efektu ubocznego w postaci przyznania tych samych danych producentowi auta. Innymi słowy: kontrola użytkownika ma sens tylko wtedy, gdy jest prawdziwa, gdy możliwość udostępnienia danych jednej stronie nie oznacza automatycznie udostępnienia ich każdej innej.

Konkretny scenariusz: kto traci, gdy zasada upada?

Wyobraźmy sobie właścicielkę Volkswagena Passata z 2023 roku. Auto jest na gwarancji, ale właścicielka woli korzystać z niezależnego serwisu w pobliżu domu: szybszego w obsłudze, tańszego, z mecha-

kiem, któremu ufa. Żeby serwis mógł wykonywać naprawy, potrzebuje danych diagnostycznych z pojazdu.

Przy obecnym brzmieniu Data Act właścicielka auta może wyrazić zgodę na udostępnienie tych danych niezależnemu serwisowi i producent nie może tego zablokować. Jej wola ma moc.

Jeśli zostanie wprowadzona dodatkowa podstawa prawna umożliwiająca producentowi korzystanie z danych nieosobowych z pojazdu poza ustaleniami umownymi z użytkownikiem, to producent zyska dostęp do tych samych danych bez pytania o zgodę. Co oznacza, że wie o stanie pojazdu dokładnie tyle samo co niezależny serwis, a często więcej, bo ma dostęp do zagregowanych danych porównawczych z całej floty podobnych aut.

W tym momencie asymetria informacyjna, która jest jednym z fundamentów rynkowej siły producentów, zostaje utrwalona przepisem prawa. Niezależny serwis nie ma argumentu, którym mógłby ją nadrobić.

Użytkownik jako beneficjent konkurencji

Jest jeszcze jeden wymiar tej dyskusji, który łatwo może umknąć, czyli perspektywa konsumenta. Właściciel samochodu, który ma realną kontrolę nad danymi ze swojego pojazdu, ma też realną możliwość wyboru. Może zdecydować, że chce korzystać z niezależnego serwisu i udostępnia mu dane diagnostyczne. Może porównać oferty, sprawdzić warunki dostępu, negocjować.

Jeśli zasada kontroli użytkownika zostanie osłabiona, czyli jeśli producent samochodu zyska prawo do

korzystania z danych bez zgody użytkownika, to ta możliwość wyboru zmniejsza się. Nie natychmiast i nie drastycznie. Ale stopniowo, w miarę jak producenci budują coraz bardziej zamknięte ekosystemy danych, z których korzystanie jest warunkiem pełnej funkcjonalności pojazdu.

To jest właśnie definicja rynku antykonkurencyjnego. Nie ma na nim formalnego zakazu wyboru, ale warunki są skonstruowane tak, że wybór jest ekonomicznie i informacyjnie utrudniony do tego stopnia, że staje się iluzją.

Właśnie dlatego ochrona art. 4(13) Data Act jest istotna nie tylko dla niezależnych warsztatów i serwisów oraz ich wielomarkowego łańcucha wartości. Jest istotna dla każdego kierowcy, który chce mieć rzeczywisty, a nie tylko teoretyczny wybór, komu powierza swój samochód.

Zasada musi pozostać nienaruszona

Nie można popierać propozycji wprowadzenia dodatkowych podstaw prawnych umożliwiających posiadaczom danych (producentom pojazdów) korzystanie z danych nieosobowych poza ustaleniami umownymi z użytkownikiem. Takie rozszerzenie byłoby de facto zmianą filozofii Data Act, z modelu skoncentrowanego na użytkowniku na model, w którym posiadacz danych zyskuje autonomiczne prawo do dysponowania informacjami, których nie byłoby bez użytkownika.

Zasada jest prosta: gdy dane generuje użytkownik, to użytkownik powinien decydować, co się z nimi dzieje. Każde inne rozwiązanie to nie uproszczenie regulacji, tylko oddanie pola tym, którzy od zawsze chcieli to pole kontrolować.

ROZDZIAŁ 05

05

Cennik danych jak czarna skrzynka.

Dlaczego brak przejrzystości wynagrodzeń jest cichą formą monopolu



Jest taki rodzaj dyskryminacji, który najtrudniej udowodnić i najtrudniej zwalczać. Nie polega na formalnym wykluczeniu z rynku. Nie polega na zakazie dostępu. Polega na cenach ustalanych arbitralnie, bez uzasadnienia, bez możliwości weryfikacji. Jeśli producent auta będzie pobierał od niezależnego warsztatu opłatę za dostęp do danych diagnostycznych pojazdu, wielokrotnie wyższą niż stawka dla własnej sieci autoryzowanej, a warsztat niezależny nie będzie miał żadnego narzędzia, by to porównać, sprawdzić ani zaskarżyć, to efekt będzie identyczny jak przy zamkniętym rynku.

Właśnie dlatego art. 9(7) i art. 20(2) Data Act, czyli przepisy nakładające na posiadaczy danych obowiązek ujawniania metodologii obliczania wynagrodzenia za dostęp do danych, są tak ważne. I właśnie dlatego propozycje ich uchylecia, które pojawiają się w ramach Digital Omnibus, powinny spotkać się ze zdecydowaną odpowiedzią branży.

Co mówią przepisy i dlaczego to ma znaczenie

Artykuły 9(7) i 20(2) Data Act ustanawiają konkretny wymóg, że posiadacz danych, który żąda wynagrodzenia za udostępnienie danych, musi ujawnić metodologię stosowaną do obliczania tej opłaty. Nie musi publikować konkretnych kwot dla wszystkich kontra-

hentów. Nie musi ujawniać wrażliwych komercyjnie szczegółów umów. Musi jednak wyjaśnić, na jakiej podstawie i przy użyciu jakich kryteriów wylicza cenę, której żąda.

Ta różnica między obowiązkiem ujawnienia metodologii a obowiązkiem ujawnienia konkretnych cen jest fundamentalna i często nierozumiana w debacie publicznej.

Metodologia jest odpowiedzią na pytania: jakie składniki kosztów są brane pod uwagę? Czy cena zależy od wolumenu danych, częstotliwości dostępu, kategorii danych? Czy stosowane są różne stawki dla różnych typów odbiorców i na jakiej podstawie? Czy opłata zawiera marżę, a jeśli tak, to w jakiej wysokości?

Bez znajomości metodologii odbiorca danych, czyli warsztat, jego dostawcy wielomarkowych części i usług, firma flotowa, niezależny dostawca usług mobilności, działa w ciemno. Nie może ocenić, czy cena jest uczciwa. Nie może porównać oferty z innymi posiadaczami danych. Nie może negocjować, bo nie wie, z jakiego punktu startuje. I nie może zaskarżyć dyskryminacyjnej opłaty, bo nie ma czego skarżyć, gdy metodologia jest poufna.

Pierre Thibaudat wyjaśnia ten mechanizm bez ogródek:

Usunięcie wymogów przejrzystości znacząco ograniczyłoby możliwość oceny przez odbiorców danych, czy żądane wynagrodzenie jest uzasadnione. Utrudniałoby to również właściwym organom lub podmiotom rozstrzygającym spory weryfikację zgodności z Data Act.

◆ PIERRE THIBAUDAT

Przejrzystość dotyczy metody kalkulacji, a nie ujawniania wrażliwych strategicznie informacji handlowych wykraczających poza zakres niezbędny do oceny uczciwości żadanego wynagrodzenia. Nie chodzi o to, żeby producent ujawniał swoje wewnętrzne ceny transferowe. Chodzi o to, żeby odbiorca danych wiedział, według jakich zasad jest wyceniany.

◆ BOGUMIŁ PAPIERNIOK

Uzasadnienia dla uchylecia przepisów i dlaczego nie są przekonujące

Propozycje uchylecia art. 9(7) i 20(2) nie pojawiają się bez argumentacji. Zwolennicy zmian wskazują na dwa główne uzasadnienia.

Pierwsze to, że przejrzystość metodologii cenowej może naruszać poufność umowną lub unijne prawo konkurencji. Producenci obawiają się, że ujawnienie metodologii ujawni informacje wrażliwe handlowo i da konkurentom wgląd w strategię cenową.

Drugie to, że wymogi te są zbędnym obciążeniem administracyjnym, a jeśli jakiś podmiot uważa, że cena za dane jest nieuzasadniona, może złożyć skargę do organu nadzorczego.

Obydwa argumenty mają poważne słabości.

Warto zauważyć, że w kwestii poufności wymóg ujawnienia metodologii obliczania wynagrodzenia nie jest tożsamy z wymogiem ujawnienia konkretnych cen wynegocjowanych z poszczególnymi kontrahentami. Metodologia to ogólna zasada kalkulacji, a nie tajemnica handlowa o szczególnej wartości. Data Act wyraźnie ustanowił ten obowiązek jako element regulacji rynku dostępu do danych, co oznacza, że ustawodawca świadomie uznał go za proporcjonalny i nienaruszający uzasadnionych interesów posiadaczy danych.

Bogumił Papierniok stawia tę kwestię precyzyjnie:

W kwestii mechanizmu skargowego wykorzystywany jest ten sam argument, który pojawia się przy propozycjach uchylecia obowiązków raportowania odmów dostępu, i ma te same słabości. Mały warsztat, któremu zaproponowano wygórowaną cenę za dostęp do danych diagnostycznych, rzadko kiedy ma zasoby, by wszczynać postępowanie przed organem nadzorczym. A nawet jeśli je ma, bez dostępu do metodologii cenowej producenta trudno będzie mu wykazać, że cena jest dyskryminacyjna lub nieuzasadniona.

Dyskryminacja cenowa niszczy rynek z zewnątrz, ale w sposób niewidoczny

Wyobraźmy sobie rynek, na którym dany towar jest dostępny dla wszystkich, ale ceny różnią się drastycznie zależnie od tego, kto kupuje. Kupujący, który płaci mniej, nie ma powodu skarżyć się. Kupujący, który płaci więcej, nie wie, że płaci więcej, bo nie zna cen stosowanych wobec innych. I nikt nie sprawdza, czy ta różnica jest uzasadniona.

To jest dokładnie model, który umożliwia brak przejrzystości metodologii cenowej w dostępie do danych motoryzacyjnych. Producent auta może stosować różne stawki wobec własnej sieci serwisowej, wobec dużych niezależnych sieci, wobec małych, lokalnych warsztatów oraz wobec wielomarkowych dostawców rozwiązań, i to bez żadnego zewnętrznego punktu odniesienia, który pozwoliłby zidentyfikować dyskryminację.

Skutek jest podwójny. Po pierwsze, małe i średnie warsztaty płacą za dostęp do danych więcej, niż to rynkowo uzasadnione, co bezpośrednio podnosi ich koszty operacyjne i osłabia pozycję konkurencyjną. Po drugie, brak przejrzystości zniechęca do inwesto-

wania w rozwiązania oparte na danych, bo firma, która nie ma szans prognozować, ile będzie kosztował dostęp do danych za rok czy dwa, nie może racjonalnie planować ani inwestować.

To nie jest wyłącznie teoria – to już się dzieje. Przykładowo rozporządzenie homologacyjne (UE) 2018/858 wymaga, aby opłaty za dostęp do informacji dotyczących napraw i obsługi technicznej pojazdów były „rozsądne i proporcjonalne”. Mimo to na przestrzeni lat niektórzy producenci pojazdów podnieśli te opłaty dziesięciokrotnie, dwunastokrotnie, a nawet pięćdziesięciokrotnie w przypadku wydawców informacji technicznych. To firmy, które agregują i ujednolicają informacje od wielu producentów pojazdów w jednym produkcie – z jedną wyszukiwarką, spójną terminologią i wspólną metodologią – oszczędzając warsztatom czas i pieniądze. Dlatego nie wystarczy, by przepisy jedynie ramowo określały te opłaty: muszą to robić jasno i jednoznacznie, nie pozostawiając miejsca na nadużycia.

Przejrzystość jako warunek uczciwej konkurencji

Jest paradoks w stanowisku tych, którzy chcieliby uchylić wymogi przejrzystości cenowej pod hasłem odciążenia administracyjnego. Data Act, regulacja, która ma gwarantować uczciwy dostęp do danych, bez mechanizmu przejrzystości cenowej staje się prawem formalnie otwartym, ale faktycznie zamkniętym dla tych, których na dostęp nie stać lub którzy nie są w stanie ocenić, czy cena jest uczciwa.

Otwartość rynku danych nie polega wyłącznie na formalnym braku zakazu dostępu. Polega na tym, że warunki dostępu są transparentne i weryfikowalne.

Że firma mogąca skorzystać z danych może to ocenić na podstawie rzeczywistych, zrozumiałych informacji o kosztach, a nie na podstawie oferty cenowej wziętej z sufitu przez podmiot posiadający pełnię informacji i monopol na jej dostarczenie.

Właśnie dlatego utrzymanie art. 9(7) i 20(2) Data Act jest dla niezależnego rynku motoryzacyjnego kwestią fundamentalną. Nie jest to biurokratyczny szczegół, tylko mechanizm, który decyduje o tym, czy rynek danych będzie prawdziwie otwarty dla tysięcy warsztatów i ich łańcucha wartości w Polsce i Europie, czy tylko na papierze.

Przejrzystość jest warunkiem, nie opcją

Niezależny rynek motoryzacyjny w Unii Europejskiej liczy około 500 tysięcy podmiotów. Zdecydowana większość z nich to małe firmy: kilku pracowników, kilka podnośników, kilkadziesiąt napraw miesięcznie. To firmy, które nie mają ani zasobów na prawników specjalizujących się w prawie regulacyjnym, ani siły negocjacyjnej wobec wielkich korporacji motoryzacyjnych.

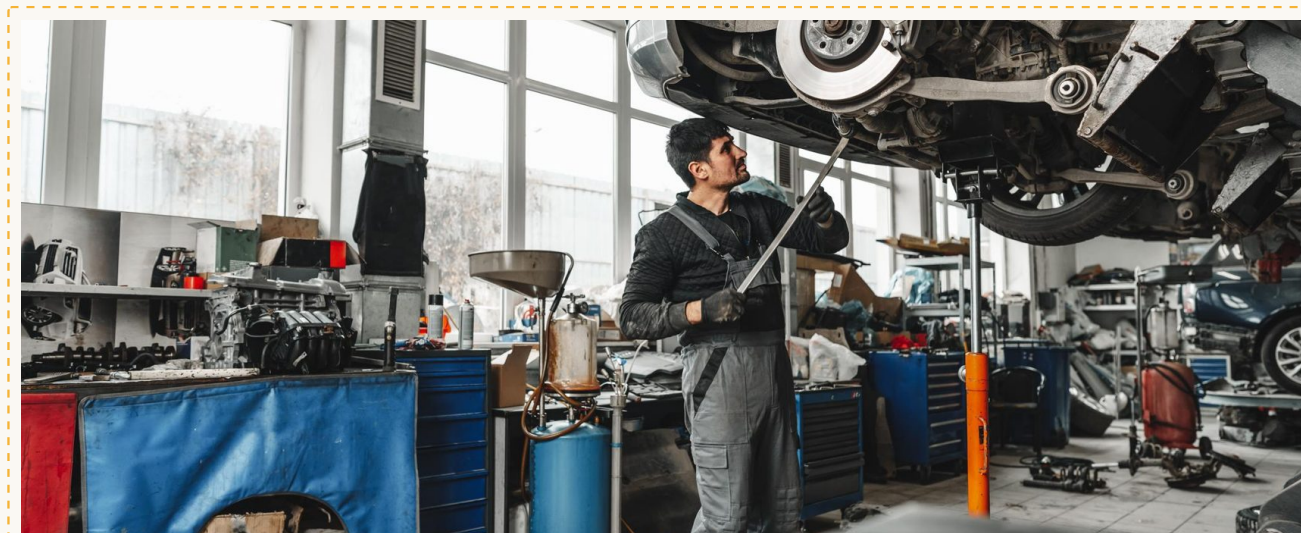
Właśnie dla tych firm przejrzystość metodologii cenowej ma największe znaczenie. Nie dlatego, że każda z nich będzie analizować kalkulacje producenta, ale dlatego, że jej obecność w prawie jest sygnałem rynkowym, że dane muszą być wyceniane uczciwie, bo metoda wyceny jest dostępna do weryfikacji.

Zniesienie tego wymogu to nie uproszczenie. To wyłączenie reflektora, który przez chwilę oświetlał ciemny kąt rynku, gdzie wiele się dzieje, a niewiele jest widoczne dla tych, którzy mieliby najważniejszy interes, by to zobaczyć.

ROZDZIAŁ 06

06

Zanim zostanie narzucona kara na firmę dostarczającą dane, sprawdźmy, czy w ogóle weszła na rynek!



Jest pewna prawidłowość w tworzeniu regulacji rynkowych, która pojawia się na tyle regularnie, że można ją nazwać prawem nieintencjonalnych konsekwencji: im bardziej restrykcyjne są wymogi wobec uczestników rynku, tym mniej uczestników decyduje się wejść. Dotyczy to licencji, certyfikatów, wymogów kapitałowych i kar finansowych. Każde dodatkowe ryzyko regulacyjne zmniejsza atrakcyjność danej działalności dla potencjalnych nowych graczy.

Właśnie to ryzyko rodzi propozycja, która pojawiła się w ramach prac nad Digital Omnibus: rozszerzenie systemu kar finansowych przewidzianych w art. 40 Data Act na dostawców usług pośrednictwa danych oraz organizacje altruizmu danych. Intencją jest uszczelnienie systemu, zapewnienie spójności sankcji. Możliwy efekt to wybudowanie kolejnej bariery na wejściu do i tak już wymagającego rynku, który dla niezależnej motoryzacji mógłby być kluczowym sojusznikiem.

Kim są pośrednicy danych i dlaczego rynek motoryzacyjny na nich czeka

Pojęcie „pośrednik danych” brzmi abstrakcyjnie. W kontekście motoryzacyjnego rynku wtórnego nabiera bardzo konkretnego znaczenia.

Wyobraźmy sobie niezależny warsztat, który potrzebuje dostępu do danych diagnostycznych z pojazdu i informacji o stanie komponentów, historii błędów, parametrach kalibracyjnych. Z jednej strony mamy producenta auta lub operatora platformy, który te dane posiada. Z drugiej strony warsztat, który ich potrzebuje. Problem polega na tym, że producent samochodów i warsztat zwykle nie mają równej siły negocjacyjnej, nie zawsze mówią tym samym technicznym językiem i nie zawsze mają takie same motywatory do zawarcia porozumienia.

Pośrednik danych to podmiot, który staje między nimi i jest neutralny, niepowiązany kapitałowo z żadną ze stron, działający na zasadach jawnych i niedyskryminacyjnych. Jego rolą jest ułatwienie wymiany danych w sposób, który chroni uzasadnione interesy posiadacza danych (np. poufność pewnych kategorii

informacji), gwarantuje użytkownikowi i niezależnym serwisom realny dostęp i zapewnia, że cały proces odbywa się w transparentnych ramach prawnych.

W Europie ten ekosystem pośredników danych dopiero raczkuje. Motoryzacja jest jednym z sektorów, gdzie mógłby rozwinąć się najszybciej, bo potrzeba jest oczywista, dane są generowane w gigantycznych ilościach, a rynek usług serwisowych i posprzedażowych jest ogromny. Ale właśnie dlatego warto być ostrożnym z regulacjami, które mogłyby ten rozwój zahamować, zanim na dobre się zacznie.

Pierre Thibaudat wskazuje na strategiczne znaczenie tych podmiotów:

Usługi pośrednictwa w zakresie danych mają odegrać istotną rolę w umożliwieniu tworzenia opartych na zaufaniu i neutralnych mechanizmów udostępniania danych, również w sektorze motoryzacyjnym. Będzie to szczególnie ważne dla motoryzacyjnego rynku wtórnego, na którym wiele przedsiębiorstw to małe i średnie firmy zależne od wielomarkowego, uczciwego, przystępnego cenowo, wygodnego i efektywnego dostępu do danych generowanych przez pojazdy.

◆ PIERRE THIBAUDAT

Istniejące ramy są już surowe i skutecznie działają

Zanim przejdziemy do analizy propozycji rozszerzenia kar, warto jasno powiedzieć: dostawcy usług pośrednictwa danych nie funkcjonują w regulacyjnej próżni. Są objęci szczegółowymi przepisami wynikającymi z Data Governance Act, czyli europejskiego rozporządzenia o zarządzaniu danymi.

Data Governance Act nakłada na pośredników danych szereg wymogów: obowiązek rejestracji w odpowiednim organie krajowym, ścisłe zasady neutralności i braku konfliktu interesów, zakaz komercyjnego wykorzystywania danych, którymi pośredniczą, we własnej działalności. Pośrednik danych, który narusza te zasady, może zostać wyrejestrowany, a to w praktyce oznacza utratę statusu uznanego dostawcy i w wielu przypadkach koniec możliwości prowadzenia tej działalności.

Wyrejestrowanie to sankcja twarda i bardzo konkretna. Może stanowić szczególnie dotkliwą karę, ponieważ może uniemożliwić podmiotowi dalsze prowadzenie działalności i potencjalnie doprowadzić do zamknięcia przedsiębiorstwa. Nie jest to sankcja nominalna, tylko egzystencjalna.

Dodatkowe kary finansowe: po co i dla kogo?

Na tym tle pytanie o sens dodatkowych kar finansowych staje się poważne. Jeśli istniejące narzędzia nadzorcze, włącznie z możliwością wyrejestrowania, są już wystarczająco dotkliwe, jaką lukę mają wypełnić dodatkowe sankcje pieniężne?

Propozycja rozszerzenia systemu kar z art. 40 Data Act, czyli przepisów stworzonych z myślą o sankcjonowaniu naruszeń przez posiadaczy danych, głównie przez producentów i operatorów platform, na pośredników danych mogłaby w praktyce prowadzić do nałożenia na te podmioty podwójnych ram sankcyjnych. Zarówno tych wynikających z Data Governance Act (nadzór rejestracyjny i ryzyko wyrejestrowania), jak i z Data Act (kary finansowe za naruszenia w procesie wymiany danych).

Alfred Franke wskazuje, jak to przełoży się na decyzje rynkowe:

Istniejące ramy już zapewniają silne bodźce do przestrzegania przepisów, jednocześnie umożliwiając rozwój usług pośrednictwa danych, które mogą wspierać konkurencyjne i innowacyjne usługi rynku wtórnego. Wprowadzanie dodatkowych kar finansowych mogłoby zniechęcać potencjalnych pośredników do aktywnej obecności na rynku i ograniczać innowację, spowalniając tym samym rozwój szerszego ekosystemu udostępniania danych.

◆ ALFRED FRANKE

Bariera wejścia działa jak filtr, ale nie ten, który chcemy

Kiedy rynek jest obciążony wysokim ryzykiem regulacyjnym, pierwsi rezygnują z wejścia na niego mali i

średni gracze, czyli innowacyjne startupy, regionalne firmy technologiczne, podmioty, które nie mają zasobów na obsługę złożonej ekspozycji prawnej. Zostają duże korporacje, które mają działy prawne i działy compliance zdolne zarządzać każdym poziomem regulacyjnego ryzyka.

Dla niezależnego rynku motoryzacyjnego oznacza to konkretny problem: jeśli ekosystem pośrednictwa danych w motoryzacji zostanie zdominowany przez wielkie korporacje powiązane z producentami pojazdów lub dużymi platformami technologicznymi, neutralność pośrednictwa, czyli fundament, na którym opiera się cały sens tego mechanizmu, stanie się fikcją.

Mały warsztat w Polsce potrzebuje dostępu do danych przez podmiot, który nie ma żadnych interesów po stronie producenta ani żadnej zachęty, by faworyzować konkretne marki, sieci czy usługi. Potrzebuje prawdziwego pośrednika, nie platformy dystrybucyjnej podpisanej pod strategię korporacyjną. Regulacje, które zniechęcają niezależnych pośredników do wejścia na rynek, de facto spychają cały ekosystem w kierunku modelu, który branży niezależnej nie służy.

Organizacje altruizmu danych to szczególny przypadek

Propozycja rozszerzenia kar dotyczy również organizacji altruizmu danych, czyli podmiotów non-profit, które gromadzą i udostępniają dane w celach ogólnospołecznych. W kontekście motoryzacyjnym mogłyby to być organizacje zbierające zagregowane dane o wzorcach eksploatacji pojazdów dla celów bezpieczeństwa, dane o emisjach dla badań środowiskowych czy dane serwisowe dla celów edukacyjnych.

Nałożenie na takie organizacje dodatkowych kar finansowych, tożsamy z sankcjami dla komercyj-

nych posiadaczy danych, jest paradoksem. Podmioty, które poświęcają własny czas i zasoby, by działać na rzecz branży i szerzej pojętego interesu publicznego, nie powinny być penalizowane ryzykiem regulacyjnym, które może je skutecznie zniechęcić do działania.

Rozszerzony system kar, zamiast uszczelniać rynek, mógłby w praktyce prowadzić do ograniczenia liczby podmiotów działających na rzecz otwartości i dostępności danych, a to jest efekt dokładnie odwrotny od tego, który zakładają cele Data Act i całego cyfrowego pakietu.

Właściwa reakcja to proporcjonalność zamiast automatyzmu

Optymalnym podejściem jest utrzymanie istniejących ram sankcyjnych dla pośredników danych, czyli surowości wynikającej z Data Governance Act, bez nakładania dodatkowych kar finansowych na mocy Data Act. Ewentualne naruszenia ze strony pośredników powinny być oceniane przez właściwe organy nadzorcze w kontekście konkretnych okoliczności, z zastosowaniem zasady proporcjonalności.

Sankcje powinny służyć budowaniu zaufania do ekosystemu danych, a nie straszeniu podmiotów, które mogłyby go tworzyć. Równowaga między surowością prawa a atrakcyjnością rynku jest krucha i wymaga ostrożności.

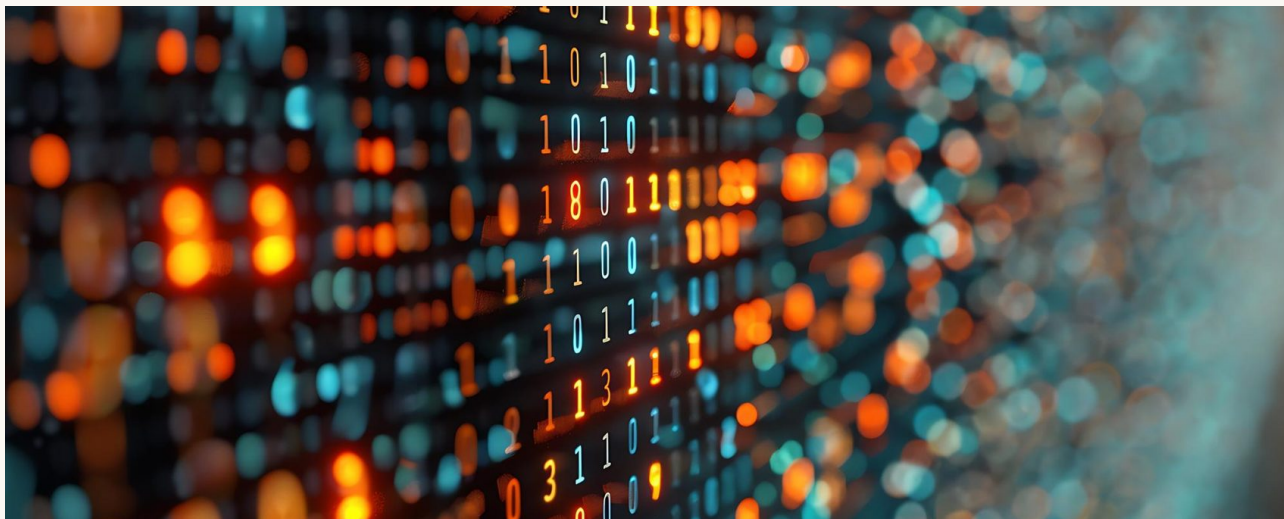
Niezależny rynek motoryzacyjny potrzebuje pośredników danych. Ale żeby pośrednicy mogli zaistnieć i działać, muszą mieć ku temu warunki ekonomiczne i regulacyjne. Dokładanie im kolejnych ciężarów, zanim zdążą okrzepnąć, to nie uszczelnianie systemu. To kopanie dołu pod fundamentem, który warto byłoby zbudować.

ROZDZIAŁ 07

07

Zapisy artykułu 8 Data Act.

Jeden przepis, który zadecyduje, czy niezależny serwis ma przyszłość



Są regulacje, które brzmią dobrze na papierze, a w praktyce okazują się nieegzekwowalne. I są takie, które przy pierwszym czytaniu wydają się skromnie, ale to właśnie one decydują o tym, czy cała reszta ma jakiś sens.

W przypadku Data Act tym przepisem jest artykuł 8. Artykuł 4 daje użytkownikowi prawo do danych, artykuł 5 pozwala te dane przekazać wybranej przez użytkownika stronie trzeciej, np. warsztatowi, ale to artykuł 8 mówi, na jakich warunkach dane muszą być faktycznie udostępniane. Jeśli zostanie zignorowany lub zinterpretowany zbyt miękko, cała architektura Data Act stanie się martwym prawem. Jeśli będzie egzekwowany rygorystycznie, zmieni reguły gry na rynku usług motoryzacyjnych.

Krótki kontekst dla tych, którzy nie śledzą na co dzień

Data Act jest stosowany od 12 września 2025 roku. Nakłada na producentów pojazdów połączonych obowiązek udostępniania danych generowanych przez pojazdy na warunkach uczciwych, rozsądnych i bez dyskryminacji. Kierowca może żądać dostępu do danych ze swojego auta i przekazać je wybranemu przez siebie dostawcy usług.

To brzmi jak przełom. I może nim być, ale pod warunkiem, że artykuł 8 nie okaże się przepisem tylko z nazwy.

Zakaz dyskryminacji jest silniejszy niż wygląda

Serce artykułu 8 to ustęp 3 i warto dobrze zrozumieć jego praktyczne znaczenie. Wyjaśnia to Alfred Franke:

Producent samochodu nie może stosować różnych warunków dostępu do danych dla porównywalnych kategorii odbiorców, w tym dla własnej sieci autoryzowanej. Nie może oferować własnym ASO pełnego zestawu danych diagnostycznych za symboliczną opłatę, a niezależnym serwisom udostępniać okrojonej wersji za cenę, która czyni dostęp nieopłacalnym. Nie może budować dla autoryzowanej sieci sprawnych, szybkich kanałów dostępu, a dla reszty rynku procedur tak uciążliwych, że skutecznie zniechęcają do korzystania z prawa.

◆ ALFRED FRANKE

Co więcej, jeśli niezależny dostawca usług uzna, że jest traktowany gorzej niż inne podmioty, producent samochodu, na uzasadniony wniosek, będzie musiał niezwłocznie dostarczyć informacje potwierdzające brak dyskryminacji. Ciężar dowodu spoczywa po stronie posiadacza danych, a nie po stronie dostawcy usług.

To jest istotna zmiana logiki. Przez lata to niezależny serwis musiał udowadniać, że jest dyskryminowany, co było praktycznie niemożliwe, bo producent nigdy nie ujawniał, na jakich warunkach dane trafiają do innych odbiorców. Teraz producent pojazdu musi wykazać, że dyskryminacji nie ma.

Jeden z komentatorów branżowych ujął to precyzyjnie: z perspektywy niezależnego rynku motoryzacyjnego to treść art. 8 będzie papierkiem lakmusem skuteczności unijnego prawa. Jeśli organy unijne i krajowe nie dopilnują rygorystycznej interpretacji technicznych warunków udostępniania danych oraz proporcjonalności w powoływaniu się na tajemnicę handlową, Data Act pozostanie wydmuszką. Dlatego analizując przyszłość aftermarketu, musimy patrzeć na te przepisy łącznie, choć to art. 8 zadecyduje, czy rynek motoryzacyjny pozostanie konkurencyjny, czy zamknie się w autoryzowanych ekosystemach koncernów samochodowych.

Tajemnica handlowa to uzasadniony wyjątek, nie domyślna odmowa

Ustęp 6 artykułu 8 zawiera przepis, który przy złej interpretacji może okazać się najskuteczniejszym narzędziem obchodzenia całego rozporządzenia. Mówi on, że obowiązek udostępnienia danych nie zobowiązuje do ujawnienia tajemnic handlowych. Samo w sobie brzmi to rozsądnie.

Nikt nie oczekuje, że producent ujawni algorytmy sterowania jednostką napędową czy struktury materiałów zastosowanych w nadwoziu. Problem polega na tym, że w dotychczasowych sporach o dostęp do danych technicznych pojęcie „tajemnicy handlowej” bywało rozciągane do absurdalnych rozmiarów, obejmując dane diagnostyczne o błędach czujników, parametry kalibracyjne czy kody błędów, bez których niezależny serwis po prostu nie może wykonać naprawy.

◆ SŁAWOMIR OLSZOWSKI

Data Act odpowiada na tę praktykę konkretnie. Tajemnica handlowa może być podstawą odmowy, ale musi być proporcjonalna i oparta na dowodach. Nie jest automatycznym wetem. Producent, który odmawia dostępu do danych, powołując się na tajemnicę handlową, musi wykazać, że ujawnienie tych konkretnych danych spowoduje konkretną, wymierną szkodę, i tu nie wystarczy ogólne powołanie się na ochronę interesów handlowych.

To rozróżnienie między danymi, które naprawdę chronią know-how producenta pojazdu, a danymi, które są po prostu niezbędne do serwisowania pojazdu, będzie jedną z najważniejszych linii interpretacyjnych w najbliższych latach.

Sprytne klauzule umowne przestają działać

Artykuł 8 zamyka jeszcze jedną furtkę, z której przez lata korzystali producenci i operatorzy platform danych. Ustęp 2 mówi wprost, że postanowienie umowne dotyczące dostępu do danych nie jest wiążące,

jeżeli stanowi nieuczciwe postanowienie umowne lub jeżeli wyłącza czy ogranicza prawa użytkownika wynikające z rozdziału II Data Act.

W praktyce oznacza to koniec scenariusza, który mógł być wykorzystywany, to znaczy: producent samochodu formalnie zgadza się udostępniać dane, ale w umowie dopisuje warunki czyniące ten dostęp bezużytecznym, np. kilkuletnie okresy wypowiedzenia, zakaz przetwarzania danych poza własną platformą, wymogi techniczne skrojone wyłącznie pod własne narzędzia, klauzule wyłączności blokujące integrację z niezależnym oprogramowaniem serwisowym, odstraszające opłaty.

Takie postanowienia, jeśli ograniczają prawa wynikające z Data Act, są po prostu nieważne. Prawo jest silniejsze niż umowa, która próbuje je obejść.

Gdzie teoria napotyka rzeczywistość

Data Act jest regulacją młodą i jak każda młoda regulacja wymaga wdrożenia. Dopiero za jakiś czas dowiemy się, czy art. 8 stanie się realnym narzędziem ochrony konkurencji, czy pozostanie zapisem, do którego nikt się skutecznie nie odwołuje.

Dla środowiska niezależnych serwisów motoryzacyjnych oznacza to jedno: sama treść przepisu nie wystarczy. Potrzebna jest gotowość do korzystania z narzędzi, które daje artykuł 8, czyli składania uzasadnionych wniosków o wyjaśnienie warunków dostępu, dokumentowania odmów, zgłaszania przypadków podejrzanego dyskryminacji do organu nadzorczego. Prawo egzekwuje się przez używanie, nie przez samo istnienie.

Gotowość, o której mowa, ma jednak jeszcze jeden wymiar, w debacie regulacyjnej niemal nieobecny. Dane, nawet najlepiej udostępnione, nie obsłużą się same.

W dyskusji o dostępie do danych traktujemy problem tak, jakby był wyłącznie prawny i techniczny. Tymczasem to w równym stopniu kwestia kompetencji. Najlepiej napisany artykuł 8 nie pomoże nikomu na niezależnym rynku motoryzacyjnym tam, gdzie nikt nie potrafi odczytać i wykorzystać danych z nowoczesnego samochodu. Otwarty dostęp do danych i dobrze wykształcony mechanik to dwie strony tej samej monety. Jeśli wywalczymy pierwsze, a zaniedbamy drugie, za dekadę zostaniemy z prawem, z którego nie ma kto skorzystać. Dlatego przyszłość niezależnego rynku rozstrzyga się nie tylko w Brukseli, ale też w szkołach branżowych i technikach, które kształcą ludzi zdolnych pracować z autem jako urządzeniem cyfrowym.

♦ JAN RYCHLEWSKI

Artykuł 4 otwiera drzwi, a artykuł 8 decyduje, czy za nimi jest coś wartego uwagi

Niezależny rynek motoryzacyjny od lat walczy o dostęp do danych, i to w sądach, w instytucjach europejskich, w konsultacjach regulacyjnych. Data Act jest regulacją, która dziś teoretycznie ten dostęp gwarantuje wprost, bez odsyłania do skomplikowanych procedur homologacyjnych czy dobrowolnych porozumień branżowych.

Ale gwarancja jest tak silna, jak mechanizmy jej egzekwowania. Artykuł 8, wraz z zakazem dyskryminacji, wymogiem proporcjonalności tajemnicy handlowej i nieważnością nieuczciwych klauzul, jest właśnie tymi mechanizmami. Bez niego Data Act to prawo, które daje warsztatom mapę, ale nie gwarantuje, że drogi na niej narysowane faktycznie istnieją.

Dlatego właśnie art. 8 jest papierkiem lakmusowym. I dlatego jego interpretacja oraz egzekwowanie będą ważniejsze niż sam fakt uchwalenia rozporządzenia. Digital Omnibus nie powinien go osłabiać, obniżać jego ambicji ani ograniczać jego egzekwowalności.

PODSUMOWANIE

Sześć pytań, sześć tez

Siedem rozdziałów tego raportu analizuje siedem pozornie odrębnych zapisów Digital Omnibus. Łączy je jednak wspólny mianownik, a za każdym z nich stoi to samo pytanie o realną, a nie tylko papierową, przyszłość niezależnego warsztatu. Poniżej sprowadzamy tę analizę do sześciu pytań i sześciu tez, które wypowiada wielu ekspertów.

01

PYTANIE 1

Czym naprawdę jest „dostęp” do danych – możliwością realnego z nich korzystania, czy jedynie prawem do ich oglądania?

TEZA

Digital Omnibus nie jest odległą abstrakcją z brukselskich gabinetów. Rozstrzyga się w nim los każdego trudniejszego auta na podnośniku. Dla mechanika pracującego z pojazdem naszpikowanym elektroniką dostęp do danych jest dziś równie niezbędnym narzędziem pracy jak dokumentacja techniczna czy tester diagnostyczny. Jeśli definicja „dostępu” zostanie zawężona do samego wglądu, bez prawa do pobrania, przetworzenia i wpięcia danych w systemy, warsztat formalnie dostęp otrzyma, a praktycznie zostanie z niczym. Skutki tej pozornie technicznej zmiany będą odczuwalne przy każdym poważniejszym przypadku.

02

PYTANIE 2

Czy prawo do danych cokolwiek znaczy, jeśli trafiają one do warsztatu w formacie, z którym nie da się nic zrobić?

TEZA

Gra o dane pojazdowe toczy się jednocześnie na wielu frontach, a format jest jednym z najbardziej podstępnych. Pozornie to detal techniczny, w rzeczywistości fundament, bo można w pełni legalnie udostępnić komplet informacji serwisowych i w tej samej chwili uczynić je bezużytecznymi, podając je w postaci, której nie wczyta niezależne oprogramowanie diagnostyczne. Dlatego definicja formatu odczytywalnego maszynowo musi pozostać wąska i precyzyjna, ograniczona do samego formatu, a nie rozciągnięta na sposoby dostępu. Bez danych w użytecznym formacie całe prawo dostępu pozostaje martwą literą. A martwa litera nigdy nikomu nie naprawiła samochodu.

03

PYTANIE 3

Gdzie kończy się uzasadniona ochrona tajemnicy handlowej, a zaczyna jej nadużywanie jako pretekstu do zamknięcia rynku?

TEZA

Tajemnica handlowa powinna chronić to, co rzeczywiście jest tajemnicą, czyli produkcyjne know-how, formuły i algorytmy sterowania. Nie powinna natomiast chronić producenta przed tym, że kompetentny, niezależny warsztat naprawi samochód. Kiedy tym pojęciem zasłania się zwykle kody błędów czy parametry kalibracyjne, wyjątek zamienia się w regułę, a Data Act w pustą deklarację. Utrzymanie zasady, że dostęp jest regułą, a odmowa wyjątkiem konkretnie uzasadnionym, udokumentowanym i podlegającym weryfikacji, jest warunkiem, bez którego reszta rozporządzenia traci sens.

04

PYTANIE 4

Do kogo należą dane, które generuje samochód — do kierowcy, który je wytwarza, czy do koncernu, który je zbiera?

TEZA

Nie można popierać propozycji dających posiadaczom danych dodatkowe podstawy prawne do korzystania z danych nieosobowych poza ustaleniami umownymi z użytkownikiem. Takie rozszerzenie byłoby de facto zmianą całej filozofii Data Act, odejściem od modelu skoncentrowanego na użytkowniku na rzecz modelu, w którym posiadacz danych zyskuje autonomiczne prawo do dysponowania informacjami, których bez użytkownika by nie było. Zasada jest prosta. Skoro dane generuje kierowca, to kierowca powinien decydować, komu i na jakich warunkach je powierza. Wszystko inne to nie uproszczenie, lecz oddanie pola tym, którzy od zawsze chcieli je kontrolować.

05

PYTANIE 5

Czy dostęp do danych może być naprawdę równy, jeśli cena za niego jest ustalana za zamkniętymi drzwiami?

TEZA

To właśnie dla setek tysięcy małych przedsiębiorstw rynku wtórnego w Unii Europejskiej przejrzystość metodologii cenowej ma największe znaczenie. Nie dlatego, że każde z nich będzie samodzielnie analizowało kalkulacje producenta, ale dlatego, że sama jej obecność w prawie jest sygnałem rynkowym, iż dane muszą być wyceniane uczciwie, bo metoda wyceny podlega weryfikacji. Ujawnienie metodologii to nie to samo co ujawnienie konkretnych stawek. To informacja o tym, według jakich zasad liczona jest cena. Zniesienie tego wymogu nie jest uproszczeniem, tylko wyłączeniem reflektora, który przez chwilę oświecił najciemniejszy kąt rynku.

06

PYTANIE 6

Czy rynek, który dopiero raczkuje, należy obłożyć dodatkowymi karami, zanim w ogóle zdąży powstać?

TEZA

Optymalnym podejściem jest utrzymanie istniejących ram sankcyjnych dla pośredników danych, czyli surowości wynikającej z Data Governance Act, z wyrejestrowaniem włącznie, bez nakładania dodatkowych kar finansowych na mocy Data Act. Ewentualne naruszenia po stronie pośredników powinny być oceniane przez właściwe organy nadzorcze w kontekście konkretnych okoliczności, z zastosowaniem zasady proporcjonalności. Niezależny rynek motoryzacyjny potrzebuje neutralnych pośredników bardziej niż ktokolwiek inny, bo tylko oni mogą wyrównać szanse między pojedynczym warsztatem a globalnym koncernem. Dokładanie im kolejnych ciężarów, zanim zdąży okrzepnąć, niczego nie uszczelni. Po prostu odstraszy uczciwych graczy.

//

*Cyfrowy omnibus jedzie. I warto mieć pewność,
że nie jedzie po torach, które ktoś inny ułożył
wyłącznie z myślą o sobie.*

RAPORT PRZYGOTOWALI

**ADPA – Automotive Data Publishers’
Association**
Fundacja Horyzont Mobilności
MotoFocus.pl

EKSPERCI CYTOWANI W RAPORCIE

Alfred Franke, Pierre Thibaudat, Bogumił Papierniok,
Andrzej Budziszewski, Sławomir Olszowski, Jan
Rychlewski

DATA WYDANIA

Październik 2026 · Wydanie 01

PARTNERZY RAPORTU

