Warszawa, 19 października 2026 r.

Zachowanie skutecznego dostępu do danych w ramach pakietu „Digital Omnibus”

Rekomendacje koalicji niezależnych dostawców usług dotyczące kompromisowych poprawek do Data Act (2025/0360(COD))

Kim jesteśmy

Koalicja niezależnych dostawców usług (ISP) zrzesza szerokie grono stowarzyszeń reprezentujących konsumentów i operatorów z europejskiego ekosystemu motoryzacyjnego i usług mobilnościowych. Krajowi przedstawiciele Koalicji podpisani pod poniższym apelem w pełni popierają postulaty i działają na rzecz wspierania konkurencyjnego i innowacyjnego europejskiego ekosystemu mobilności cyfrowej, w którym niezależni operatorzy mogą rozwijać i świadczyć usługi na sprawiedliwych warunkach.

Nasze postulaty

Koalicja dostawców usług popiera podstawowe zasady Data Act: skuteczną kontrolę użytkowników nad danymi generowanymi przez produkty podłączone do sieci, prawo do udostępniania tych danych wybranej przez użytkownika stronie trzeciej oraz jasne obowiązki podmiotów posiadających dane w zakresie zapewnienia do nich dostępu. W sektorze motoryzacyjnym i mobilności zasady te mają zasadnicze znaczenie dla konkurencji, innowacji, wyboru konsumentów oraz rozwoju przystępnych cenowo i zrównoważonych usług.

Zapis	Stanowisko Koalicji
Definicja dostępu Art. 2(4c)	**Poparcie usunięcia proponowanej definicji.** Stwierdzając, że dostęp nie „oznacza koniecznie przesyłania lub pobierania danych”, definicja ta mogłaby ograniczyć dostęp do rozwiązań umożliwiających wyłącznie przeglądanie, uniemożliwiając pobieranie i ponowne wykorzystanie danych.
Środki ochrony tajemnic handlowych Art. 4(8) i 5(11)	**Zadbanie o to, by mechanizm ochrony tajemnicy handlowej pozostał środkiem stosowanym wyłącznie w wyjątkowych przypadkach i nie mógł być wykorzystywany do podważania celu Data Act, jakim jest zapewnienie skutecznego dostępu do danych.** W przeciwnym razie mogłoby stać się to rutynową podstawą odmowy. Odmowa powinna opierać się na obiektywnych dowodach, dotyczyć wyłącznie konkretnych danych, o których mowa oraz podlegać weryfikacji przez właściwy organ w wyznaczonym terminie.
Sprawiedliwe wynagrodzenie Art. 9(1) i 2(61)	**Dodanie w art. 9 ust. 1 sformułowania „Marża nie może przekraczać rozsądnego zwrotu z inwestycji”, z zachowaniem definicji Komisji zawartej w art. 2 (61).** Art. 9 (1) dopuszcza marżę, ale nie określa jej górnej granicy. Ograniczenie tej marży zapobiega nadmiernemu wzrostowi cen, które mogłyby utrudniać dostęp.

Podmioty zaangażowane w działalność European Data Innovation Board Motyw 26b, Art. 41a(2) I 42	**Zapewnienie znaczącego zaangażowania zainteresowanych stron, których dotyczy ta kwestia.** Użytkownicy, małe i średnie przedsiębiorstwa oraz podmioty branżowe jako pierwsi napotykają przeszkody w praktyce. Ich zrównoważony udział pomaga organom władzy wcześnie wykrywać problemy i konsekwentnie egzekwować przepisy Data Act.
Sektorowe ramy regulacyjne dla pojazdów Nowy art. 5(1a)	**Wprowadzenie uprawnienia umożliwiającego stworzenie systemu dostosowanego do potrzeb w zakresie danych, funkcji i zasobów generowanych przez pojazdy.** Dane dotyczące pojazdów budzą konkretne wątpliwości dotyczące bezpieczeństwa, ochrony i interoperacyjności. Akt delegowany uzupełniający przepisy dotyczące homologacji typu (rozporządzenie (UE) 2018/858) określiłby kategorie danych, warunki dostępu oraz środki bezpieczeństwa bez konieczności ponownego rozpatrywania Data Act.
Definicja „produktów połączonych" Art. 2(5)	**Odrzucenie wszelkich prób zmiany definicji „produktu podłączonego do sieci" i pozostawienie bez zmian art. 2(5) Data Act.** (Poprawka zgłoszona przez Parlament Europejski) Test „funkcji podstawowej" wykluczyłby pojazdy, których główną funkcją jest transport, oraz wiele innych powiązanych produktów. Obecna definicja sprawdza się i Komisja nie proponuje jej zmiany.
Skuteczny dostęp w czasie rzeczywistym do danych o produktach Nowy art. 3(1a)	**Zapewnienie użytkownikom skutecznego dostępu w czasie rzeczywistym do danych dotyczących produktów.** (Poprawka wprowadzona przez Parlament Europejski) Dostęp w czasie rzeczywistym jest wymagany w przypadku danych udostępnianych na żądanie (art. 4 i 5), ale nie dotyczy domyślnej ścieżki dostępu (art. 3(1)). Poprawka ta wypełnia tę lukę, chyba że posiadacz danych wyjaśni, dlaczego nie jest to technicznie wykonalne.

Wnioski

Zadaniem pakietu „Digital Omnibus" powinno być uproszczenie Data Act bez jednoczesnego osłabiania praw, które dopiero co zaczęły obowiązywać. Koalicja wzywa do zapewnienia skutecznego dostępu do danych w czasie rzeczywistym, oferowanego w uczciwych cenach, utrzymania pojazdów w zakresie regulacji oraz zapewnienia, aby wyjątki od zasad pozostały wyjątkami. Jednocześnie Koalicja deklaruje gotowość do na rzecz wypracowania skutecznych rozwiązań w tym zakresie.

Sygnatariusze:

Polski Związek Przemysłu Oponiarskiego (PZPO) - organizacja zrzeszająca producentów opon. Reprezentuje branżę przemysłową wytwarzającą ponad 36 mln szt. produktów wysokich technologii każdego roku, dziennie to ponad 140 tys. opon. Tylko bezpośrednio producenci zatrudniają ponad 11.000 pracowników w 6 fabrykach i spółkach handlowych. Branża jest też znaczącym eksporterem wysyłającym na wszystkie kontynenty opony za ponad 10 mld PLN, co stanowi ok 1% polskiego eksportu. Tylko w ostatnich 3 latach producenci opon zainwestowali w Polsce niemal 1 mld PLN w rozwój technologii i miejsc pracy. PZPO jest głosem przemysłu oponiarskiego w sprawach związanych z gospodarką, a także w zakresie bezpieczeństwa drogowego i standardów technicznych, środowiska, klimatu i energii.

Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych (SDCM) - blisko 250 największych graczy rynku przemysłu części motoryzacyjnych, reprezentujących przemysł, handel i usługi, o łącznej wartości około 140 mld zł rocznie i tworzących ponad 330 000 miejsc pracy. Członek kluczowych organizacji europejskich: CLEPA i FIGIEFA, oraz FAAS i APRA odpowiedzialnych za tematy gospodarki cyrkularnej. Na poziomie krajowym członek Związku Przedsiębiorców i Pracodawców (ZPP).

Stowarzyszenie Techniki Motoryzacyjnej (STM) – organizacja zrzeszająca głównie producentów, dostawców urządzeń, narzędzi oraz części zamiennych do warsztatów i serwisów pojazdów samochodowych. Celem STM jest reprezentowanie interesów środowiska techniki motoryzacyjnej wobec innych podmiotów i organów państwowych i samorządowych. Przyczyniania się to do tworzenia warunków dla właściwego rozwoju motoryzacji oraz inspirowania, wspomagania i promowania nowoczesnej myśli technicznej, także w polskim wydaniu.