

Βρυξέλλες, 16 Απριλίου 2026  
(OR. en)

8293/26  
ADD 1

ENT 75  
MI 351  
IND 254  
COMPET 441  
TRANS 228  
CONSOM 123  
ENV 368

#### ΔΙΑΒΙΒΑΣΤΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ

---

Αποστολέας:	Για τη Γενική Γραμματέα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η κα Martine DEPREZ, Διευθύντρια
Ημερομηνία Παραλαβής:	14 Απριλίου 2026
Αποδέκτης:	κα Thérèse BLANCHET, Γενική Γραμματέας του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης
Αριθ. εγγρ. Επιτρ.:	D(2026) 114401 annex
Θέμα:	ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ του κανονισμού (ΕΕ) .../... της Επιτροπής για την τροποποίηση και τη διόρθωση του κανονισμού (ΕΕ) 2017/1151 όσον αφορά τις διαδικασίες έγκρισης τύπου εκπομπών για ελαφρά επιβατηγά και εμπορικά οχήματα για τις καταληκτικές ημερομηνίες των οχημάτων Euro 6 και ορισμένες ειδικές τεχνικές απαιτήσεις

---

Διαβιβάζεται συνημμένως στις αντιπροσωπίες το έγγραφο [...] (2026) XXX draft –  
D 114401/1 ANNEXES.

---

σνημμ.: [...] (2026) XXX draft - D 114401/1 ANNEXES.

Βρυξέλλες, XXX  
D114401/01  
[...] (2026) XXX draft

ANNEXES 1 to 2

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

του

κανονισμού (ΕΕ) .../... της Επιτροπής

για την τροποποίηση και τη διόρθωση του κανονισμού (ΕΕ) 2017/1151 όσον αφορά τις διαδικασίες έγκρισης τύπου εκπομπών για ελαφρά επιβατηγά και εμπορικά οχήματα για τις καταληκτικές ημερομηνίες των οχημάτων Euro 6 και ορισμένες ειδικές τεχνικές απαιτήσεις

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

Τα παραρτήματα Ι, ΙΙΑ και ΧΧ του κανονισμού (ΕΕ) 2017/1151 τροποποιούνται ως εξής:

1) Το παράρτημα Ι τροποποιείται ως εξής:

α) στο σημείο 2.4.1 σχήμα Ι.2.4, η καταχώριση «Εκπομπές CO<sub>2</sub>, κατανάλωση καυσίμου, κατανάλωση ηλεκτρικής ενέργειας και ηλεκτρική αυτονομία» αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Εκπομπές CO <sub>2</sub> , κατανάλωση καυσίμου, κατανάλωση ηλεκτρικής ενέργειας και ηλεκτρική αυτονομία	Ναι	Ναι	Ναι	Ναι <sup>(9)</sup>	Ναι (και τα δύο καύσιμα)	Ναι (και τα δύο καύσιμα)	Ναι (βενζίνη), Ναι <sup>(9)</sup> (υδρογόνο)	Ναι (και τα δύο καύσιμα)	Ναι	Ναι	Ναι	Ναι <sup>(10)</sup> »
--	-----	-----	-----	--------------------	--------------------------	--------------------------	--	--------------------------	-----	-----	-----	-----------------------

β) στο σχήμα Ι.2.4, στον κατάλογο των σημειώσεων πίνακα, προστίθενται οι ακόλουθες σημειώσεις πίνακα <sup>(9)</sup> και <sup>(10)</sup>:

«<sup>(9)</sup> Όταν το όχημα λειτουργεί με υδρογόνο καθορίζεται μόνο η κατανάλωση καυσίμου.

<sup>(10)</sup> Δεν απαιτείται μέτρηση των εκπομπών CO<sub>2</sub>.»

γ) τα σημεία 4.6 και 4.7 απαλείφονται·

δ) ο πίνακας 1 του προσαρτήματος 6 τροποποιείται ως εξής:

i) οι καταχωρίσεις EB, EC, AX, AY και AZ αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«EB	Euro 6e-bis	Euro 6-2	M1, N1	PI, CI	1.1.2025	1.1.2026	28.11.2027
ED	Euro 6e-bis	Euro 6-2	M1, N1 SVM <sup>(3)</sup>	PI, CI	1.1.2025	1.1.2026	31.12.2027
EB	Euro 6e-bis	Euro 6-2	M2, N2	PI, CI	1.1.2025	1.1.2026	31.12.2027
EC	Euro 6e-bis-FCM	Euro 6-2	M1, N1	PI, CI			28.11.2027
EC	Euro 6e-bis-FCM	Euro 6-2	M2, N2	PI, CI	1.1.2027	1.1.2028	28.5.2029
EE	Euro 6e-bis-FCM		M1, N1 SVM <sup>(3)</sup>	PI, CI	1.1.2027	1.1.2028	30.6.2030
EE	Euro 6e-bis-FCM		M2, N2 SVM <sup>(4)</sup>	PI, CI	1.1.2027	1.1.2028	30.6.2031

AX	ά.α.	ά.α.	M1, N1	Συσσωρευτή ς πλήρως ηλεκτρικός			28.11.2027
AX	ά.α.	ά.α.	M2, N2	Συσσωρευτή ς πλήρως ηλεκτρικός			28.5.2029
AS	ά.α.	ά.α.	M1, N1 SVM ( <sup>3</sup> )	Συσσωρευτή ς πλήρως ηλεκτρικός			30.6.2030
AS	ά.α.	ά.α.	M2, N2 SVM ( <sup>4</sup> )	Συσσωρευτή ς πλήρως ηλεκτρικός			30.6.2031
AY	ά.α.	ά.α.	M1, N1	Κυψέλη καυσίμου			28.11.2027
AY	ά.α.	ά.α.	M2, N2	Κυψέλη καυσίμου			28.5.2029
AT	ά.α.	ά.α.	M1, N1 SVM ( <sup>3</sup> )	Κυψέλη καυσίμου			30.6.2030
AT	ά.α.	ά.α.	M2, N2 SVM ( <sup>4</sup> )	Κυψέλη καυσίμου			30.6.2031
AZ	ά.α.	ά.α.	Οχήματα των κατηγοριών M1 και N1 που χρησιμοποιού ν πιστοποιητικά σύμφωνα με το σημείο 2.1.1 του παραρτήματος I	PI, CI			30.6.2030
AZ	ά.α.	ά.α.	Οχήματα των κατηγοριών M2 και N2 που χρησιμοποιού ν πιστοποιητικά σύμφωνα με το σημείο 2.1.1 του παραρτήματος I	PI, CI			30.6.2031»

ii) στον κατάλογο των σημειώσεων πίνακα, προστίθενται οι ακόλουθες σημειώσεις πίνακα (<sup>3</sup>) και (<sup>4</sup>):

«(<sup>3</sup>) Οχήματα των κατηγοριών M1 και N1 που κατασκευάζονται από κατασκευαστές με μικρό όγκο παραγωγής, όπως ορίζονται στο άρθρο 3 σημείο 48) του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1257, ή από

κατασκευαστές με πολύ μικρό όγκο παραγωγής, όπως ορίζονται στο άρθρο 3 σημείο 49) του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1257.

(<sup>4</sup>) Οχήματα των κατηγοριών M2 και N2 που κατασκευάζονται από κατασκευαστές με μικρό όγκο παραγωγής, όπως ορίζονται στο άρθρο 3 σημείο 48) του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1257, ή από κατασκευαστές με πολύ μικρό όγκο παραγωγής, όπως ορίζονται στο άρθρο 3 σημείο 49) του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1257.»

- ε) στο προσάρτημα 7, το πρώτο εδάφιο μετά το στοιχείο «Πιστοποιεί ότι» αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«— Οι τύποι οχήματος που απαριθμούνται στο έγγραφο που επισυνάπτεται στο παρόν Πιστοποιητικό συμμορφώνονται με τις διατάξεις του σημείου 7 του παραρτήματος 1 του παραρτήματος Γ5 του κανονισμού αριθ. 154 του ΟΗΕ\* όσον αφορά την απόδοση κατά τη χρήση του συστήματος OBD υπό όλες τις ευλόγως προβλέψιμες συνθήκες οδήγησης.

---

\*Κανονισμός αριθ. 154 του ΟΗΕ — Ενιαίες διατάξεις σχετικά με την έγκριση ελαφρών επιβατικών και επαγγελματικών οχημάτων όσον αφορά τις εκπομπές βάσει κριτηρίων, τις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα και την κατανάλωση καυσίμου και/ή τη μέτρηση της κατανάλωσης ηλεκτρικής ενέργειας και της ηλεκτρικής αυτονομίας (WLTP), σειρά τροποποιήσεων 02 (ΕΕ L 290 της, 10.11.2022, σ. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2022/2124/oj>).»

- 2) Το παράρτημα IIIA τροποποιείται ως εξής:

- α) το πρώτο εδάφιο του σημείου 3.3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Δεν απαιτούνται δοκιμές PEMS για κάθε “τύπο οχήματος όσον αφορά τις εκπομπές”. Ο κατασκευαστής του οχήματος μπορεί να συνδυάσει διάφορους τύπους εκπομπών οχημάτων για να διαμορφώσει μια «οικογένεια δοκιμών PEMS» σύμφωνα με τις απαιτήσεις του σημείου 3.3.1, η οποία επικυρώνεται σύμφωνα με τις απαιτήσεις του σημείου 3.4.»

- β) το προσάρτημα 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

- 3) «Προσάρτημα 1

Όταν γίνεται αναφορά σε «φορητό σύστημα μέτρησης εκπομπών» ή «PEMS», εφαρμόζονται οι απαιτήσεις που ορίζονται στο παράρτημα 4 του κανονισμού αριθ. 168 του ΟΗΕ\*.

---

\*Κανονισμός αριθ. 168 του ΟΗΕ — Ενιαίες διατάξεις σχετικά με την έγκριση ελαφρών επιβατικών και επαγγελματικών οχημάτων όσον αφορά τις εκπομπές σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης (RDE) (ΕΕ L, 2024/211, 12.1.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/211/oj>).»

- γ) το προσάρτημα 7 τροποποιείται ως εξής:

- i) το σημείο 5.1. αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

#### «5.1. Διόρθωση μετατόπισης

Η διόρθωση μετατόπισης υπολογίζεται σύμφωνα με το σημείο 5.0 του παραρτήματος 7 του κανονισμού αριθ. 168 του ΟΗΕ.»

ii) το σημείο 7.3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

**«7.3. Μέθοδος υπολογισμού με τη χρήση της ροής μάζας αέρα και του λόγου αέρα/καυσίμου**

Ο στιγμιαίος ρυθμός ροής μάζας υπολογίζεται σύμφωνα με το σημείο 7.3 του παραρτήματος 7 του κανονισμού αριθ. 168 του ΟΗΕ.»

iii) στο σημείο 8, το εισαγωγικό εδάφιο αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Οι στιγμιαίες εκπομπές μάζας [g/s] προσδιορίζονται πολλαπλασιάζοντας τη στιγμιαία συγκέντρωση του εξεταζόμενου ρύπου [ppm] με τον στιγμιαίο ρυθμό ροής μάζας καυσαερίων [kg/s], εφόσον οι δύο τιμές διορθωθούν και ευθυγραμμιστούν βάσει του χρόνου μετατροπής, και την αντίστοιχη τιμή  $u$  του πίνακα A7/1. Εάν μετριοούνται σε ξηρή βάση, εφαρμόζεται η διόρθωση για ξηρή/υγρή βάση, σύμφωνα με το σημείο 5.2, στις στιγμιαίες συγκεντρώσεις του συστατικού πριν γίνει οποιοσδήποτε περαιτέρω υπολογισμός. Κατά περίπτωση, οι αρνητικές στιγμιαίες τιμές εκπομπών λαμβάνονται υπόψη σε κάθε μεταγενέστερη αξιολόγηση δεδομένων. Οι τιμές παραμέτρων χρησιμοποιούνται για τον υπολογισμό των στιγμιαίων εκπομπών [g/s] όπως αναγράφονται στον αναλυτή, το όργανο μέτρησης ροής, τον αισθητήρα ή τη μονάδα ECU. Εφαρμόζεται η ακόλουθη εξίσωση:».

3) Στο παράρτημα XX,

το σημείο 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

**«1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ**

Το παρόν παράρτημα ορίζει τις απαιτήσεις μέτρησης:

α) καθαρή ισχύς κινητήρα·

β) καθαρή ισχύς και η μέγιστη ισχύς στα 30 λεπτά των ηλεκτρικών συστημάτων κίνησης.

Για τα ηλεκτρικά συστήματα κίνησης που αποτελούνται από ελεγκτές και κινητήρες οι οποίοι χρησιμοποιούνται ως μοναδικός τρόπος πρόωσης για μέρος του χρόνου, οι απαιτήσεις για τη μέτρηση της καθαρής ισχύος και της μέγιστης ισχύος στα 30 λεπτά των ηλεκτρικών συστημάτων κίνησης εφαρμόζονται επίσης επιπλέον των απαιτήσεων για τη μέτρηση της καθαρής ισχύος του κινητήρα.».

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

Τα παραρτήματα Ι και ΙΙΑ του κανονισμού (ΕΕ) 2017/1151 διορθώνονται ως εξής:

- 1) Στο παράρτημα Ι σημείο 3.5.2.2, η εξίσωση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

$$\langle (E) = |(V_2 - V_1)| / V_1 \rangle.$$

- 2) Το προσάρτημα 9 του παραρτήματος ΙΙΑ διορθώνεται ως εξής:

- α) στο σημείο 3.1.2, η τρίτη εξίσωση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

$$\langle (v \times a)_i = \frac{v_i \times a_i}{3,6} \rangle.$$

- β) στο σημείο 3.1.3.1, το τέταρτο εδάφιο αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Ο αριθμός των συνόλων δεδομένων με τιμές επιτάχυνσης  $a_i > 0,1 \text{ m/s}^2$  είναι μεγαλύτερος ή ίσος με 100 σε κάθε κατηγορία ταχυτήτων.»

- γ) στο σημείο 4.1.1, ο αριθμός «31,365» αντικαθίσταται από τον αριθμό «31,635».