Rada
Unii Europejskiej

Bruksela, 16 kwietnia 2026 r.
(OR. en)

8293/26
ADD 1

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

PISMO PRZEWODNIE

Od:	Sekretarz generalna Komisji Europejskiej (podpisała dyrektor Martine DEPREZ)
Data otrzymania:	14 kwietnia 2026 r.
Do:	Thérèse BLANCHET, sekretarz generalna Rady Unii Europejskiej
Nr dok. Kom.:	D(2026) 114401 annex
Dotyczy:	ZAŁĄCZNIKI do rozporządzenia Komisji (UE) .../... w sprawie zmiany i sprostowania rozporządzenia (UE) 2017/1151 dotyczącego procedur homologacji typu w zakresie emisji zanieczyszczeń dla lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych w odniesieniu do dat końcowych pojazdów Euro 6 oraz niektórych szczegółowych wymogów technicznych

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument […](2026) XXX draft - D 114401/1 ANNEXES.

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

KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia XXX r.
D114401/01
[…](2026) XXX draft

ANNEXES 1 to 2

ZAŁĄCZNIKI

do

rozporządzenia Komisji (UE) .../...

w sprawie zmiany i sprostowania rozporządzenia (UE) 2017/1151 dotyczącego procedur homologacji typu w zakresie emisji zanieczyszczeń dla lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych w odniesieniu do dat końcowych pojazdów Euro 6 oraz niektórych szczegółowych wymogów technicznych

ZAŁĄCZNIK I

W załącznikach I, IIIA i XX do rozporządzenia (UE) 2017/1151 wprowadza się następujące zmiany:

(1) W załączniku I wprowadza się następujące zmiany:

(a) w pkt 2.4.1 rysunek I.2.4 pozycja „Emisje CO_2, zużycie paliwa, zużycie energii elektrycznej oraz zasięg pojazdu przy zasilaniu energią elektryczną” otrzymuje brzmienie:

„Emisje CO_2, zużycie paliwa, zużycie energii elektrycznej oraz zasięg przy zasilaniu energią elektryczną	Tak	Tak	Tak	Tak ([9])	Tak (oba paliwa)	Tak (oba paliwa)	Tak (benzyna) Tak ([9]) (wodór)	Tak (oba paliwa)	Tak	Tak	Tak	Tak ([10]) ”;

(b) na rysunku I.2.4 w wykazie przypisów dodaje się przypisy ([9]) i ([10]) w brzmieniu:

„([9]) Jeżeli pojazd jest zasilany wodorem, należy określić jedynie zużycie paliwa.

([10]) Pomiar emisji CO_2 nie jest wymagany.”;

(c) skreśla się pkt 4.6 i 4.7;

(d) w tabeli 1 w dodatku 6 wprowadza się następujące zmiany:

(i) litery EB, EC, AX, AY i AZ otrzymują brzmienie:

„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 ([3])	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 ([3])	PI, CI	1.1.2027	1.1.2028	30.6.2030
EE	Euro 6e-bis-FCM		M2, N2 SVM ([4])	PI, CI	1.1.2027	1.1.2028	30.6.2031
AX	nd.	nd.	M1, N1	W pełni elektryczny			28.11.2027

				akumulator			
AX	nd.	nd.	M2, N2	W pełni elektryczny akumulator			28.5.2029
AS	nd.	nd.	M1, N1 SVM ([3])	W pełni elektryczny akumulator			30.6.2030
AS	nd.	nd.	M2, N2 SVM ([4])	W pełni elektryczny akumulator			30.6.2031
AY	nd.	nd.	M1, N1	Ogniwo paliwowe			28.11.2027
AY	nd.	nd.	M2, N2	Ogniwo paliwowe			28.5.2029
AT	nd.	nd.	M1, N1 SVM ([3])	Ogniwo paliwowe			30.6.2030
AT	nd.	nd.	M2, N2 SVM ([4])	Ogniwo paliwowe			30.6.2031
AZ	nd.	nd.	Pojazdy kategorii M1 i N1 korzystające ze świadectw zgodnie z pkt 2.1.1 załącznika I	PI, CI			30.6.2030
AZ	nd.	nd.	Pojazdy kategorii M2 i N2 korzystające ze świadectw zgodnie z pkt 2.1.1 załącznika I	PI, CI			30.6.2031”;

(ii) w wykazie przypisów dodaje się przypisy ([3]) i ([4]) w brzmieniu:

„([3]) Pojazdy kategorii M1 i N1 produkowane przez drobnych producentów zdefiniowanych w art. 3 pkt 48 rozporządzenia (UE) 2024/1257 lub przez bardzo drobnych producentów zdefiniowanych w art. 3 pkt 49 rozporządzenia (UE) 2024/1257.

([4]) Pojazdy kategorii M2 i N2 produkowane przez drobnych producentów zdefiniowanych w art. 3 pkt 48 rozporządzenia (UE) 2024/1257 lub przez bardzo drobnych producentów zdefiniowanych w art. 3 pkt 49 rozporządzenia (UE) 2024/1257.”;

(e) w dodatku 7 tiret pierwsze po słowach „Poświadcza, że” otrzymuje brzmienie:

„—Typy pojazdów wymienione w załączniku do niniejszego świadectwa są zgodne z przepisami pkt 7 dodatku 1 do załącznika C5 do regulaminu ONZ nr 154* dotyczącymi rzeczywistego

działania układu OBD we wszystkich racjonalnie przewidywalnych warunkach jazdy.

_____

* Regulamin ONZ nr 154 – Jednolite przepisy dotyczące homologacji lekkich pojazdów osobowych i użytkowych w odniesieniu do emisji objętych kryteriami, emisji dwutlenku węgla i zużycia paliwa lub pomiaru zużycia energii elektrycznej i zasięgu przy zasilaniu energią elektryczną (WLTP), seria poprawek 02 (Dz.U. L 290 z 10.11.2022, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2022/2124/oj).”;

(2) w załączniku IIIA wprowadza się następujące zmiany:

(a) pkt 3.3 akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„Badania PEMS nie są wymagane dla każdego *typu pojazdu w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń*. Producent pojazdu może zestawić kilka kategorii emisyjnych pojazdów razem w celu utworzenia zgodnie z wymogami pkt 3.3.1 »rodziny badań PEMS«, która podlega walidacji zgodnie z wymogami pkt 3.4.”;

(b) Dodatek 1 otrzymuje brzmienie:

„Dodatek 1

W przypadku odniesienia do »przewoźnego systemu pomiaru emisji« lub »PEMS« zastosowanie mają wymogi określone w załączniku 4 do regulaminu ONZ nr 168*.”;

_____

*Regulamin ONZ nr 168 – Jednolite przepisy dotyczące homologacji lekkich pojazdów osobowych i użytkowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy (RDE), Dz.U. L, 2024/211, 12.1.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/211/oj)

(c) w dodatku 7 wprowadza się następujące zmiany:

(i) pkt 5.1 otrzymuje brzmienie:

„**5.1. Korekta ze względu na pełzanie**

Korektę ze względu na pełzanie oblicza się zgodnie z pkt 5.0 załącznika 7 do regulaminu ONZ nr 168.”;

(ii) pkt 7.3 otrzymuje brzmienie:

„**7.3. Metoda obliczania z zastosowaniem masowego przepływu powietrza i stosunku ilości powietrza do paliwa**

Chwilowe masowe natężenie przepływu można obliczać zgodnie z pkt 7.3 załącznika 7 do regulaminu ONZ nr 168.”;

(iii) w pkt 8 akapit wprowadzający otrzymuje brzmienie:

„Chwilowe masowe natężenie emisji [g/s] ustala się, mnożąc chwilowe stężenie danego zanieczyszczenia [ppm] przez chwilowe masowe natężenie przepływu spalin [kg/s], obie wartości skorygowane i wyrównane dla czasu przemiany, oraz odpowiednią wartość u w tabeli A7/1. Jeżeli pomiaru dokonano w stanie suchym, przed wykonaniem jakichkolwiek dalszych obliczeń stosuje się korektę ze stanu suchego na wilgotny w odniesieniu do chwilowych stężeń składników zgodnie z pkt 5.2. W stosownych przypadkach do wszystkich kolejnych ocen danych

wprowadza się ujemne chwilowe wartości emisji. Wartości parametrów należy wprowadzić do obliczenia chwilowego natężenia emisji [g/s] zarejestrowanego przez analizator, przyrząd do pomiaru przepływu, czujnik lub ECU. Stosuje się następujące równanie:”;

(3) w załączniku XX

pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1. WPROWADZENIE

Niniejszy załącznik określa wymogi dotyczące pomiaru:

a) mocy silnika netto;

b) mocy netto i mocy maksymalnej uzyskiwanej przez 30-minut przez elektryczne układy napędowe.

W przypadku elektrycznych układów napędowych składających się ze sterowników i silników, które są używane jako jedyny sposób napędu przez część czasu, oprócz wymogów dotyczących pomiaru mocy netto silnika stosuje się również wymogi dotyczące pomiaru mocy netto oraz mocy maksymalnej uzyskiwanej przez 30 minut przez elektryczne układy napędowe.”.

ZAŁĄCZNIK II

W załącznikach I i IIIA do rozporządzenia (UE) 2017/1151 wprowadza się następujące sprostowania:

(1) w pkt 3.5.2.2 załącznika I równanie otrzymuje brzmienie:

„$(E) = \left| (V_2 - V_1) \right| / V_1$ ”;

(2) w dodatku 9 do załącznika IIIA wprowadza się następujące zmiany:

(a) pkt 3.1.2 równanie trzecie otrzymuje brzmienie:

„$(v \times a)_i = \frac{v_i \times a_i}{3,6}$”;

(b) w sekcji 3.1.3.1 akapit czwarty otrzymuje brzmienie:

„Liczba zbiorów danych o wartościach przyspieszenia $a_i > 0,1$ m/s^2 musi wynosić co najmniej 100 w każdym przedziale prędkości.”;

(c) w pkt 4.1.1 liczbę „31,365” zastępuje się liczbą „31,635”.