



2026/1791

24.7.2026

ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (UE) 2026/1791

z dnia 23 lipca 2026 r.

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

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 czerwca 2007 r. w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) ⁽¹⁾, w szczególności jego art. 5 ust. 3 i art. 14 ust. 3,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzenie (WE) nr 715/2007 reguluje homologację typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do ich emisji zanieczyszczeń. Szczegółowe przepisy techniczne niezbędne do wykonania tego rozporządzenia są określone w rozporządzeniu Komisji (UE) 2017/1151 ⁽²⁾.
- (2) W następstwie wejścia w życie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1257 ⁽³⁾ oraz aby ułatwić wykonanie i zapewnić wspólne i zharmonizowane praktyki na szczeblu organów krajowych w odniesieniu do rejestracji nowych pojazdów, w rozporządzeniu (UE) 2017/1151 należy odzwierciedlić ostatnie daty rejestracji pojazdów Euro 6.
- (3) Analogicznie konieczne jest dostosowanie metodyki światowej zharmonizowanej procedury badania pojazdów lekkich określonej w rozporządzeniu (UE) 2017/1151 do regulaminu ONZ ⁽⁴⁾ nr 154 dotyczącego pojazdów napędzanych wodorem, w szczególności w odniesieniu do pomiaru emisji CO₂.

⁽¹⁾ Dz.U. L 171 z 29.6.2007, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2007/715/oj>.

⁽²⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) 2017/1151 z dnia 1 czerwca 2017 r. uzupełniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów, zmieniające dyrektywę 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady, rozporządzenie Komisji (WE) nr 692/2008 i rozporządzenie Komisji (UE) nr 1230/2012 oraz uchylające rozporządzenie Komisji (WE) nr 692/2008 (Dz.U. L 175 z 7.7.2017, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2017/1151/oj>).

⁽³⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1257 z dnia 24 kwietnia 2024 r. w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych i silników oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do takich pojazdów, w odniesieniu do emisji i trwałości akumulatora (Euro 7), zmieniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 oraz uchylające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady i rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009, rozporządzenie Komisji (UE) nr 582/2011, rozporządzenie Komisji (UE) 2017/1151, rozporządzenie Komisji (UE) 2017/2400 oraz rozporządzenie Komisji (UE) 2022/1362 (Dz.U. L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj>).

⁽⁴⁾ 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) [2022/2124], (Dz.U. L 290 z 10.11.2022, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2022/2124/oj>), seria poprawek 02.

- (4) Aby zapewnić spójność ze światowymi normami zharmonizowanymi i dostosowanie do nich, konieczna jest zmiana obecnych przepisów zgodnie z regulaminem ONZ nr 154. W szczególności w przypadku badania zgodności pojazdu w odniesieniu do emisji par i pokładowego układu diagnostycznego pierwszeństwo powinno mieć odniesienie do regulaminu ONZ nr 154 w zakresie badania emisji par (badanie typu 4) i pokładowych układów diagnostycznych, a wymogi w zakresie zgodności produkcji określone w pkt 4.6 i 4.7 załącznika I do rozporządzenia (UE) 2017/1151 należy usunąć. W związku z tym załączniki I i IIIA do rozporządzenia Rady (UE) 2017/1151 powinny zostać odpowiednio skorygowane.
- (5) Aby zapewnić spójność ze światowymi normami zharmonizowanymi i dostosowanie do nich, konieczna jest zmiana obecnych przepisów zgodnie z regulaminem ONZ nr 168 ⁽³⁾. Należy zmienić dodatek 1 do załącznika IIIA do rozporządzenia (UE) 2017/1151 w celu zapewnienia, aby odniesienia do „przewoźnego systemu pomiaru emisji” były zgodne z wymogami określonymi w załączniku 4 do regulaminu ONZ nr 168. Ponadto należy zaktualizować dodatek 7, aby odzwierciedlić obliczenia korekty ze względu na pełzanie zgodnie z pkt 5.0 załącznika 7 do regulaminu ONZ nr 168 oraz metodę obliczania z zastosowaniem masowego przepływu powietrza i stosunku ilości powietrza do paliwa zgodnie z pkt 7.3 załącznika 7 do regulaminu ONZ nr 168.
- (6) W celu doprecyzowania możliwości zastosowania pomiaru mocy elektrycznych układów napędowych należy ustalić, że zarówno moc netto silnika, jak i maksymalna moc uzyskiwana przez 30 minut powinny być określone, gdy takie elektryczne układy napędowe składają się ze sterowników i silników, które są wykorzystywane jako jedyny tryb napędu przez część czasu (pojazdy hybrydowe).
- (7) W celu zapewnienia jasności i dostosowania do regulaminów ONZ nr 154 i 168 konieczne jest skorygowanie niektórych wykrytych błędów w postaci nieprawidłowych wspólnych odniesień oraz zapewnienie dostosowania art. 2 oraz załączników I i IIIA do rozporządzenia (UE) 2017/1151 do wspomnianych regulaminów ONZ.
- (8) Należy zatem odpowiednio zmienić i sprostować rozporządzenie (UE) 2017/1151.
- (9) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu Technicznego ds. Pojazdów Silnikowych,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Zmiany w rozporządzeniu (UE) 2017/1151

W załącznikach I, IIIA i XX do rozporządzenia (UE) 2017/1151 wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem I do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 2

Sprostowania rozporządzenia (UE) 2017/1151

Załączniki I i IIIA do rozporządzenia (UE) 2017/1151 zostają sprostowane zgodnie z załącznikiem II do niniejszego rozporządzenia.

⁽³⁾ Regulamin ONZ nr 168 – Jednolite przepisy dotyczące homologacji lekkich pojazdów osobowych i użytkowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy (RDE) [2024/211] (Dz.U. L, 2024/211, 12.1.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/211/oj>).

Artykuł 3

Wejście w życie

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 23 lipca 2026 r.

W imieniu Komisji
Przewodnicząca
Ursula VON DER LEYEN

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 CO₂, 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 paliw- a)	Tak (oba paliw- a)	Tak (ben- zyna) Tak ⁽⁹⁾ (wodór)	Tak (oba paliw- a)	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 CO₂ 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 akumulator			28.11.2027
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 „Poświadczają, 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) [2022/2124] (Dz.U. L 290 z 10.11.2022, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2022/2124/oj>), seria poprawek 02.”;

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 zestawiać 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:

(3) 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) [2024/211] (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:

$$„(E) = | (V_2 - V_1) | / V_1”;$$

- 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 $a_i > 0,1 \text{ m/s}^2$ musi wynosić co najmniej 100 w każdym przedziale prędkości.”;

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