



ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (UE) 2026/361

z dnia 19 lutego 2026 r.

zmieniające rozporządzenie (UE) nr 582/2011 w odniesieniu do homologacji typu w zakresie emisji z pojazdów ciężkich wyposażonych w pokładowe przyrządy do pomiaru zużycia paliwa i energii

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 z dnia 18 czerwca 2009 r. dotyczące homologacji typu pojazdów silnikowych i silników w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z pojazdów ciężarowych o dużej ładowności (Euro VI) i zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i dyrektywę 2007/46/WE oraz uchylające dyrektywy 80/1269/EWG, 2005/55/WE i 2005/78/WE⁽¹⁾, w szczególności jego art. 5 ust. 4 lit. e),

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Chociaż w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 582/2011⁽²⁾ określono wymogi dotyczące homologacji pojazdów ciężkich w odniesieniu do emisji, a w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) 2025/2161⁽³⁾ określono wymogi techniczne dotyczące określania emisji CO₂ i zużycia paliwa oraz pokładowego monitorowania masy pojazdów ciężkich na drogach, deklaracja zgodności pokładowego przyrządu do pomiaru zużycia paliwa i energii (OBFCM) i pokładowego układu monitorowania masy (OBMM) powinna być częścią systemu homologacji typu ustanowionego rozporządzeniem (UE) nr 582/2011. Konieczne jest zatem zapewnienie powiązania między homologacją typu w zakresie emisji a zgodnością z wymogami OBFCM oraz określenie nowych znaków homologacji emisji spalin, aby umożliwić identyfikację pojazdów wyposażonych w przyrządy OBFCM.
- (2) Chociaż pokładowe monitorowanie zużycia paliwa powinno być częścią systemu homologacji typu silnika ustanowionego rozporządzeniem (UE) nr 582/2011, wymóg dotyczący określenia całkowitej masy pojazdu na pokładzie pojazdu może zostać spełniony przez producenta silnika lub producenta odpowiedzialnego za homologację typu pojazdu. Jeżeli producent silnika nie przewiduje określenia całkowitej masy pojazdu zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym (UE) 2025/2161, odpowiedzialność za monitorowanie masy na pokładzie pojazdu powinna spoczywać na producencie odpowiedzialnym za instalację silnika w pojeździe.
- (3) Ponieważ wartości zużycia paliwa i emisji CO₂ pojazdów ciężkich wynikające z regulacyjnych procedur badań na podstawie rozporządzenia Komisji (UE) 2017/2400⁽⁴⁾ są uzupełniane informacjami zapisanymi przez przyrząd OBFCM zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym (UE) 2025/2161 dotyczącymi średniego rzeczywistego zużycia paliwa lub energii elektrycznej przez pojazdy w ruchu drogowym, i ponieważ takie informacje są niezbędne do oceny, czy procedury regulacyjne odpowiednio odzwierciedlają średnie rzeczywiste emisje CO₂ oraz ilość zużytego paliwa i energii elektrycznej, dokładność tych przyrządów OBFCM należy weryfikować podczas badań drogowych.

⁽¹⁾ Dz.U. L 188 z 18.7.2009, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2009/595/oj>.

⁽²⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 582/2011 z dnia 25 maja 2011 r. wykonujące i zmieniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z pojazdów ciężarowych o dużej ładowności (Euro VI) oraz zmieniające załączniki I i III do dyrektywy 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 167 z 25.6.2011, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/582/oj>).

⁽³⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2025/2161 z dnia 27 października 2025 r. w sprawie wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 w odniesieniu do wymogów technicznych dotyczących pokładowych przyrządów do pomiaru i rejestrowania zużycia paliwa i energii oraz przebiegu niektórych pojazdów ciężkich, a także do określania i rejestrowania ich obciążenia użytkowego lub masy całkowitej (Dz.U. L, 2025/2161, 31.10.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/2161/oj).

⁽⁴⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) 2017/2400 z dnia 12 grudnia 2017 r. w sprawie wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 w odniesieniu do określania emisji CO₂ i zużycia paliwa przez pojazdy ciężkie i zmieniające dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2007/46/WE oraz rozporządzenie Komisji (UE) nr 582/2011 (Dz.U. L 349 z 29.12.2017, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2017/2400/oj>).

- (4) Należy rejestrować niezbędne informacje dotyczące zużycia paliwa i emisji pochodzące z procedury badania przenośnych systemów pomiaru emisji (PEMS) w celu oceny dokładności przyrządu OBFCM zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym (UE) 2025/2161.
- (5) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (UE) nr 582/2011.
- (6) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu Technicznego ds. Pojazdów Silnikowych,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

W rozporządzeniu (UE) nr 582/2011 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 3 dodaje się ust. 15 i 16 w brzmieniu:

„15. Aby uzyskać homologację typu UE pojazdu z homologowanym układem silnika w odniesieniu do emisji bądź homologację typu UE pojazdu w odniesieniu do emisji, producent zapewnia spełnienie wymogów określonych w art. 2 rozporządzenia Komisji (UE) 2025/216 (*)¹ w odniesieniu do danej grupy pojazdów.

Od producenta nie wymaga się jednak oświadczenia, że wymogi określone w art. 2 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2025/2161 są spełnione, jeżeli producent ten wskaże w deklaracji zgodności określonej w pkt 6.2 załącznika I do tego rozporządzenia wykonawczego, że nowe pojazdy typu, który ma być homologowany, nie będą rejestrowane, wprowadzane do obrotu ani dopuszczane do ruchu w Unii w odpowiednim dniu określonym w tabeli 1 w załączniku I do tego rozporządzenia wykonawczego lub po tym dniu.

16. Aby uzyskać homologację typu UE układu silnika lub rodziny silników jako oddzielnej jednostki technicznej, producent zapewnia spełnienie wymogów określonych w art. 2 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2025/2161.

Od producenta nie wymaga się jednak oświadczenia, że wymogi określone w art. 2 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2025/2161 są spełnione, jeżeli producent ten wskaże w deklaracji zgodności określonej w pkt 6.1 załącznika I do tego rozporządzenia wykonawczego, że nowe silniki typu, który ma być homologowany, nie będą rejestrowane, wprowadzane do obrotu ani dopuszczane do ruchu w Unii w odpowiednim dniu określonym w tabeli 1 w załączniku I do tego rozporządzenia wykonawczego lub po tym dniu.

(*) Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2025/2161 z dnia 27 października 2025 r. w sprawie wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 w odniesieniu do wymogów technicznych dotyczących pokładowych przyrządów do pomiaru i rejestrowania zużycia paliwa i energii oraz przebiegu niektórych pojazdów ciężkich, a także do określania i rejestrowania ich obciążenia użytkowego lub masy całkowitej (Dz.U. L, 2025/2161, 31.10.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/2161/oj).”;

- 2) w art. 6 ust. 1a dodaje się literę e) w brzmieniu:

„e) wymogi określone w art. 2 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2025/2161 są spełnione, z wyjątkiem przypadków, gdy producent wskazał w deklaracji zgodności określonej w pkt 6.1 załącznika I do tego rozporządzenia wykonawczego, że nowe silniki typu, który ma być homologowany, nie będą rejestrowane, sprzedawane ani wprowadzanych do użytku w Unii w odpowiednim dniu określonym w tabeli 1 w załączniku I do tego rozporządzenia wykonawczego lub po tym dniu.”;

3) w art. 8 ust. 1a dodaje się lit. f) w brzmieniu:

„f) wymogi określone w art. 2 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2025/2161 są spełnione, z wyjątkiem przypadków, gdy producent wskazuje w deklaracji zgodności określonej w pkt 6.2 załącznika I do tego rozporządzenia wykonawczego, że nowe pojazdy typu, który ma być homologowany, nie będą rejestrowane, sprzedawane ani wprowadzanych do użytku w Unii w odpowiednim dniu określonym w tabeli 1 w załączniku I do tego rozporządzenia wykonawczego lub po tym dniu.”;

4) w art. 10 ust. 1a dodaje się lit. f) w brzmieniu:

„f) wymogi określone w art. 2 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2025/2161 są spełnione, z wyjątkiem przypadków, gdy producent wskazuje w deklaracji zgodności określonej w pkt 6.2 załącznika I do tego rozporządzenia wykonawczego, że nowe pojazdy typu, który ma być homologowany, nie będą rejestrowane, sprzedawane ani wprowadzanych do użytku w Unii w dniach określonych w tabeli 1 w załączniku I do tego rozporządzenia wykonawczego lub po tych dniach.”;

5) art. 13 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Na żądanie organu udzielającego homologacji oraz po przeprowadzeniu badań eksploatacyjnych zgodnie z art. 12 niniejszego rozporządzenia lub po przeprowadzeniu badań weryfikacyjnych OBFCM lub OBMM zgodnie z art. 4 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2025/2161, producent przedkłada takiemu organowi plan środków zaradczych nie później niż 60 dni roboczych po otrzymaniu powiadomienia od organu udzielającego homologacji. W przypadku gdy producent może wykazać w sposób zadowalający dla organu udzielającego homologacji, że zbadanie przyczyny braku zgodności w celu przedłożenia planu środków zaradczych wymaga więcej czasu, termin może zostać przedłużony.”;

6) w art. 17a dodaje się ust. 5 i 6 w brzmieniu:

„5. Ze skutkiem od dnia 1 lipca 2027 r. organy krajowe, w przypadku nowych pojazdów objętych zakresem rozporządzenia wykonawczego (UE) 2025/2161, które nie spełniają wymogów niniejszego rozporządzenia zmienionego rozporządzeniem Komisji (UE) 2026/361 (*), uznają, że świadectwa zgodności wydane w odniesieniu do tych pojazdów nie są już ważne do celów art. 48 rozporządzenia (UE) 2018/858 oraz, ze względów dotyczących emisji, zabraniają rejestracji, udostępniania na rynku i dopuszczania do ruchu takich pojazdów.

6. Ze skutkiem od dnia 29 maja 2029 r. organy krajowe, w przypadku nowych pojazdów i silników, uznają, że świadectwa zgodności wydane w odniesieniu do tych pojazdów nie są już ważne do celów art. 48 rozporządzenia (UE) 2018/858 oraz, ze względów dotyczących emisji, zakazują rejestracji, udostępniania na rynku i dopuszczania do ruchu takich pojazdów, z wyjątkiem silników zamiennych przeznaczonych do użytkowanych pojazdów, oraz silników do pojazdów produkowanych przez drobnych producentów, zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1257 (**).

Na zasadzie odstępstwa od akapitu pierwszego, ze skutkiem od dnia 29 listopada 2027 r., w przypadku nowych pojazdów kategorii M₁ i N₁ objętych zakresem rozporządzenia (UE) 595/2009 organy krajowe uznają, że świadectwa zgodności wydane w odniesieniu do tych pojazdów nie są już ważne do celów art. 48 rozporządzenia (UE) 2018/858 oraz, ze względów dotyczących emisji, zabraniają rejestracji, udostępniania na rynku i dopuszczania do ruchu takich pojazdów.

Na zasadzie odstępstwa od akapitu pierwszego, ze skutkiem od dnia 1 lipca 2030 r., w przypadku nowych pojazdów kategorii M₁ i N₁ zbudowanych przez drobnych producentów określonych w rozporządzeniu (UE) 2024/1257 organy krajowe uznają, że świadectwa zgodności wydane w odniesieniu do tych pojazdów nie są już ważne do celów art. 48 rozporządzenia (UE) 2018/858 oraz, ze względów dotyczących emisji, zabraniają rejestracji, udostępniania na rynku i dopuszczania do ruchu takich pojazdów.

Na zasadzie odstępstwa od akapitu pierwszego, ze skutkiem od dnia 1 lipca 2031 r., w przypadku nowych pojazdów kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃ zbudowanych przez drobnych producentów określonych w rozporządzeniu (UE) 2024/1257 organy krajowe uznają, że świadectwa zgodności wydane w odniesieniu do tych pojazdów nie są już ważne do celów art. 48 rozporządzenia (UE) 2018/858 oraz, ze względów dotyczących emisji, zabraniają rejestracji, udostępniania na rynku i dopuszczania do ruchu takich pojazdów.

- (*) Rozporządzenie Komisji (UE) 2026/361 z dnia 19 lutego 2026 r. zmieniające rozporządzenie (UE) nr 582/2011 w odniesieniu do homologacji typu w zakresie emisji z pojazdów ciężkich wyposażonych w pokładowe przyrządy do pomiaru zużycia paliwa i energii (Dz.U. L, 2026/361, 20.2.2026, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2026/361/oj>).
- (**) 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>).

Artykuł 2

W załącznikach I, II i VI do rozporządzenia (UE) nr 582/2011 wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 3

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 19 lutego 2026 r.

W imieniu Komisji
Przewodnicząca
Ursula VON DER LEYEN

ZAŁĄCZNIK

1. W dodatku 9 do załącznika I do rozporządzenia (UE) nr 582/2011 wprowadza się następujące zmiany:
wprowadza się następujące zmiany:

- a) akapit otrzymuje brzmienie:

„Sekcja 3 numeru homologacji typu WE, wydanego zgodnie z art. 6 ust. 1, art. 8 ust. 1 i art. 10 ust. 1, składa się z numeru wykonawczego aktu prawnego lub ostatniego zmieniającego aktu prawnego, mającego zastosowanie do homologacji typu WE. Po numerze następuje znak alfabetyczny odzwierciedlający wymogi systemów OBD i SCR zgodnie z tabelą 1 lub znak alfabetyczny i typograficzny odzwierciedlający wymogi dotyczące systemów OBD, SCR i OBFCM zgodnie z tabelą 1.”;

- b) w tabeli 1 wiersz szósty otrzymuje brzmienie:

„E	Wiersz „wymogi ogólne” w tabeli 1 lub tabeli 2	Wiersz „wymogi ogólne” w tabeli 1	Wiersz „wymogi ogólne” w tabeli 2	Ogólne ⁽¹³⁾	Ogólne ⁽¹⁴⁾	Tak	10 %	Tak	1.1.2021 ⁽¹⁵⁾	1.1.2022 ⁽¹⁵⁾	28.5.2029 ⁽¹⁵⁾
----	--	-----------------------------------	-----------------------------------	------------------------	------------------------	-----	------	-----	--------------------------	--------------------------	---------------------------

- c) w tabeli 1 dodaje się wiersz w brzmieniu:

„E+”	Wiersz „wymogi ogólne” w tabeli 1 lub tabeli 2	Wiersz „wymogi ogólne” w tabeli 1	Wiersz „wymogi ogólne” w tabeli 2	Ogólne ⁽¹³⁾	Ogólne ⁽¹⁴⁾	Tak	10 %	Tak	–	1.7.2027 ⁽¹⁶⁾	28.5.2029”
------	--	-----------------------------------	-----------------------------------	------------------------	------------------------	-----	------	-----	---	--------------------------	------------

- d) w tabeli 1 dodaje się objaśnienie w brzmieniu:

„⁽¹⁶⁾ W przypadku pojazdów objętych zakresem rozporządzenia wykonawczego (UE) 2025/2161.”.

2. W załączniku II do rozporządzenia (UE) nr 582/2011 wprowadza się następujące zmiany:

- a) po pkt 10.1.7.1 dodaje się punkt w brzmieniu:

„10.1.7.1a. Odczyt drogomierza na końcu badania [km].”;

- b) po pkt 10.1.7.7 dodaje się punkt w brzmieniu:

„10.1.7.8. Rzeczywista masa pojazdu do badania PEMS z obciążeniem użytkowym (kg).”;

- c) po pkt 10.1.8.17 dodaje się punkty w brzmieniu:

„10.1.8a. Dane z pomiarów chwilowych OBFCM (w stosownych przypadkach)

10.1.8a.1. Całkowita ilość zużytego paliwa (w cyklu życia) (kg)

10.1.8a.2. Całkowita przejechana odległość (w cyklu życia) (km);

10.1.8a.3. Przepływ paliwa w silniku [g/s]

10.1.8a.4. Przepływ paliwa w pojeździe [g/s]

10.1.8a.5. Masa całkowita pojazdu (kg).”;

d) po pkt 10.1.10.12a dodaje się punkty w brzmieniu:

„10.1.10a. Wartości OBFCM (w stosownych przypadkach)

10.1.10a.1. Całkowita ilość zużytego paliwa (w cyklu życia) (kg) na początku badania

10.1.10a.2. Całkowita ilość zużytego paliwa (w cyklu życia) (kg) na końcu badania

10.1.10a.3. Całkowita przejechana odległość (w cyklu życia) (km) na początku badania.

10.1.10a.4. Całkowita przejechana odległość (w cyklu życia) (km) na końcu badania.

10.1.10a.5. Skumulowany przepływ paliwa w silniku [g].

10.1.10a.6. Skumulowany przepływ paliwa w pojeździe [g].

10.1.10a.7. Średnia masa całkowita pojazdu.”;

e) w dodatku 1 w tabeli 1 w pkt 2.2 przed uwagami do tabeli dodaje się wiersze w brzmieniu:

„Całkowita ilość zużytego paliwa (w cyklu życia) ⁽²⁾	kg	przyrząd OBFCM lub ECU
Całkowita przejechana odległość (w cyklu życia) ⁽²⁾	km	przyrząd OBFCM lub ECU
Przepływ paliwa w silniku ⁽²⁾	g/s	przyrząd OBFCM lub ECU
Przepływ paliwa w pojeździe ⁽²⁾	g/s	przyrząd OBFCM lub ECU
Masa całkowita pojazdu ⁽²⁾	kg	przyrząd OBFCM lub ECU”

f) w dodatku 1 w tabeli 1 w pkt 2.2 dodaje się uwagę do tabeli w brzmieniu:

„⁽²⁾ W stosownych przypadkach, w przypadku pojazdów wyposażonych w silnik z pokładowym przyrządem do pomiaru zużycia paliwa lub energii zgodnie z wymogami określonymi w art. 2 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2025/2161.”;

g) w dodatku 1 pkt 2.2 dodaje się akapit w brzmieniu:

„Oryginalne dane pierwotne odczytane z przyrządu OBFCM lub ECU udostępnia się organowi udzielającemu homologacji oraz, na żądanie, Komisji.”;

h) w dodatku 1 pkt 2.4 dodaje się punkt w brzmieniu:

„2.4.8. Przyrząd OBFCM

Jeżeli silnik należący do rodziny silników jest zamontowany w pojeździe wyposażonym w pokładowy przyrząd do pomiaru i rejestrowania zużycia paliwa lub energii oraz przebiegu pojazdów silnikowych, zgodnie z wymogami, o których mowa w art. 2 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2025/2161, silnik poddawany badaniu musi być wyposażony w ten przyrząd pokładowy.”;

i) w dodatku 1 pkt 2.6.1 dodaje się akapit w brzmieniu:

„W stosownych przypadkach rejestrowanie parametrów określonych w tabeli 1 ustalonych przez przyrząd OBFCM rozpoczyna się na początku badania.”;

- j) w dodatku 1 pkt 2.6.2 dodaje się akapit w brzmieniu:
„W stosownych przypadkach rejestrowanie parametrów określonych w tabeli 1 ustalonych przez przyrząd OBFCM jest kontynuowane przez cały czas normalnej eksploatacji silnika.”;
 - k) w dodatku 1 pkt 2.6.3 dodaje się akapit w brzmieniu:
„W stosownych przypadkach rejestrowanie parametrów określonych w tabeli 1 ustalonych przez przyrząd OBFCM kończy się na końcu badania. Odczyt drogomierza rejestruje się na końcu badania.”.
3. W dodatku 1 pkt 5.1 załącznika VI do rozporządzenia (UE) nr 582/2011 dodaje się lit. k) w brzmieniu:
- „k) informacje o zmierzonych w danym momencie wartościach OBFCM opisanych w pkt 10.1.8a.1–10.1.8a.5 załącznika II oraz uśrednionych i zintegrowanych wartościach OBFCM opisanych w pkt 10.1.10a.1–10.1.10a.7 załącznika II.”.
-