# ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2026/1764

**z dnia 13 lipca 2026 r.**

**zmieniające rozporządzenie wykonawcze (UE) 2025/1706 w odniesieniu do szczególnych metod, wymogów i badań oraz wymogów administracyjnych dotyczących trwałości akumulatora w pojeździe, zasięgu pojazdu elektrycznego w niskiej temperaturze oraz mocy systemowej pojazdu z napędem elektrycznym**

**(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając 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 ([1]), w szczególności jego art. 14 ust. 3 lit. a) i art. 14 ust. 4 lit. a), i), j), q), s), u) i v),

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Aby zapewnić spójność i zgodność z normami międzynarodowymi, należy odnieść się do regulaminu ONZ nr 154 ([2]) (seria poprawek 04) i regulaminu ONZ nr 83 ([3]) (seria poprawek 09), które wprowadzają wymogi dotyczące trwałości akumulatora w pojeździe oraz inne wymogi skoncentrowane na elektryfikacji, obejmujące kluczowe osiągnięcia techniczne, które wspierają zrównoważony rozwój i innowacje w sektorze motoryzacyjnym.

(2) W celu zapewnienia, aby wymogi techniczne dotyczące homologacji typu w zakresie emisji Euro 7 w pełni odzwierciedlały najnowsze osiągnięcia w technologii pojazdów z napędem elektrycznym, konieczna jest zmiana rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2025/1706 ([4]). Aby zapewnić dokładne oceny emisji i zużycia energii, zapewnić producentom jaśniejsze ścieżki zgodności oraz wzmocnić integralność środowiskową ram homologacji typu w zakresie emisji Euro 7, konieczne jest uwzględnienie w tym rozporządzeniu rzeczywistych wskaźników efektywności dotyczących trwałości akumulatora w pojeździe, zasięgu pojazdu przy zasilaniu energią elektryczną w niskiej temperaturze dla pojazdów wyłącznie elektrycznych (PEV) oraz zaktualizowanych wymogów dotyczących pokładowego monitorowania zużycia paliwa (OBFCM) wprowadzonych regulaminem ONZ nr 154 (seria 04).

(3) Podobnie regulamin ONZ nr 83 (seria poprawek 09) zawiera zaktualizowane metodyki zgodności eksploatacyjnej, w tym przepisy dotyczące trwałości akumulatora zainstalowanego w pojeździe, mocy systemowej pojazdu z napędem elektrycznym i zasięgu pojazdu przy zasilaniu energią elektryczną w niskiej temperaturze, które należy odzwierciedlić w rozporządzeniu wykonawczym (UE) 2025/1706, aby zapewnić zharmonizowane wdrożenie i nadzór rynku.

([1]) Dz.U. L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj.

([2]) 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) [2026/1130] (Dz.U. L, 2026/1130, 26.6.2026, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2026/1130/oj).

([3]) Regulamin ONZ nr 83 – Jednolite przepisy dotyczące homologacji pojazdów w zakresie emisji zanieczyszczeń w zależności od paliwa zasilającego silnik [2026/1086] (Dz.U. L, 2026/1086, 29.5.2026, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2026/1086/oj).

([4]) Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2025/1706 z dnia 25 lipca 2025 r. ustanawiające zasady, procedury i metodyki badań dotyczące stosowania rozporządzenia (UE) 2024/1257 w odniesieniu do homologacji typu pojazdów kategorii $M_1$ i $N_1$ w zakresie emisji spalin i emisji par oraz zmieniające rozporządzenie wykonawcze (UE) 2020/683 (Dz.U. L, 2025/1706, 5.9.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/1706/oj).

(4) W celu określenia mocy systemowej w hybrydowych pojazdach elektrycznych i PEV z wieloma silnikami w regulaminie ONZ nr 177 ([5]) określono niezbędne procedury techniczne. Odniesienia do tego regulaminu ONZ należy włączyć do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2025/1706, aby zapewnić spójne i odtwarzalne pomiary mocy systemowej, zgodnie z podejściem opartym na wydajności wynikającym z normy Euro 7.

(5) Aby zapewnić dokładne i przejrzyste deklaracje zgodności, w rozporządzeniu wykonawczym (UE) 2025/1706 należy uwzględnić wymóg, aby producenci korzystali ze wzoru deklaracji zgodności w zakresie emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy (RDE). Umożliwia to producentom deklarowanie zgodności z niższymi dopuszczalnymi wartościami emisji podczas określania zgodności eksploatacyjnej i nadzoru rynku w sposób spójny, zwiększając tym samym skuteczność i wykonalność wymogów RDE.

(6) Producentom należy zapewnić znormalizowane wzory deklaracji zgodności, zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2024/1257, aby ułatwić przekazywanie pełnych i dokładnych informacji na potrzeby wszystkich odpowiednich badań, w tym badań dotyczących emisji, trwałości akumulatora w pojeździe, zasięgu pojazdu przy zasilaniu energią elektryczną i mocy systemowej, a także aby zwiększyć efektywność administracyjną i pewność prawa.

(7) Aby zwiększyć przejrzystość i harmonizację we wszystkich państwach członkowskich oraz zapewnić spójną prezentację i identyfikowalność informacji dotyczących homologacji typu, należy dostosować system numeracji świadectw homologacji typu w zakresie emisji do wymogów rozporządzenia (UE) 2024/1257, w tym przepisów dotyczących nowych badań i procedur wprowadzonych w ramach Euro 7.

(8) W celu zapewnienia, aby procesy administracyjne, oceny zgodności i pomiary techniczne opierały się na globalnie zharmonizowanych, odtwarzalnych i możliwych do wyegzekwowania normach, a także w celu zapewnienia spójnego wdrożenia i zmniejszenia niepotrzebnych obciążeń regulacyjnych, w rozporządzeniu wykonawczym (UE) 2025/1706 należy odzwierciedlić najnowsze zmiany w regulaminach ONZ nr 83, 154, 168 ([6]) i 177 w odniesieniu do szczegółowych wymogów i procedur technicznych, a także przepisów administracyjnych dotyczących homologacji typu w zakresie emisji, metodyk zgodności eksploatacyjnej, trwałości akumulatora w pojeździe, zasięgu pojazdu przy zasilaniu energią elektryczną w niskiej temperaturze i określania mocy systemowej, a także wymogów dotyczących pokładowego przyrządu do pomiaru zużycia paliwa lub energii.

(9) Należy wprowadzić opcjonalne metodyki zgodności eksploatacyjnej w zakresie zasięgu pojazdu przy zasilaniu energią elektryczną w niskiej temperaturze i określania mocy systemowej, aby zapewnić producentom i organom elastyczność przy jednoczesnym zagwarantowaniu rzetelnych i reprezentatywnych badań. Metodyki te wspierają skuteczne egzekwowanie rozporządzenia wykonawczego (UE) 2025/1706 poprzez uzupełnienie obowiązkowych wymogów dotyczących zgodności eksploatacyjnej w zakresie trwałości akumulatora w pojeździe, zapewniając tym samym spójną i weryfikowalną zbieżność z jego celami opartymi na wydajności.

(10) Aby zapewnić dostosowanie dokumentacji homologacji typu i wymogów administracyjnych do zmieniających się norm technicznych i środowiskowych dla pojazdów silnikowych, należy zmienić tabele charakterystyki emisji w celu uwzględnienia szczegółowych wymogów dotyczących pojazdów wyłącznie elektrycznych w odniesieniu do pokładowych przyrządów do pomiaru zużycia paliwa lub energii (OBFCM).

(11) Aby zapewnić sprawne i skuteczne przejście na mobilność zelektryfikowaną oraz dostosować się do międzynarodowych wysiłków harmonizacyjnych, w szczególności do regulaminu ONZ nr 154, a jednocześnie dać producentom i organom udzielającym homologacji wystarczająco dużo czasu na dostosowanie się do szczegółowych wymogów dotyczących pojazdów wyłącznie elektrycznych, należy odroczyć stosowanie wymogów OBFCM do takich pojazdów do dnia 1 stycznia 2030 r., a w zakresie, w jakim zmienia się załącznik II, do upływu 18 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

(12) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie wykonawcze (UE) 2025/1706.

([5]) Regulamin ONZ nr 177 – Jednolite przepisy dotyczące określania mocy systemowej hybrydowych pojazdów elektrycznych i pojazdów wyłącznie elektrycznych napędzanych więcej niż jednym urządzeniem elektrycznym [2025/1910] (Dz.U. L, 2025/1910, 26.9.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2025/1910/oj).

([6]) Poprawki do regulaminu ONZ nr 168 – Jednolite przepisy dotyczące homologacji lekkich pojazdów osobowych i użytkowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy (RDE) [2026/1900] (Dz.U. L, 2026/1900, 15.6.2026, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2026/1900/oj).

(13) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu Technicznego ds. Pojazdów Silnikowych,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

*Artykuł 1*

W rozporządzeniu wykonawczym (UE) 2025/1706 wprowadza się następujące zmiany:

1) tytuł otrzymuje brzmienie:

„Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2025/1706 z dnia 25 lipca 2025 r. ustanawiające zasady, procedury i metodyki badań dotyczące stosowania rozporządzenia (UE) 2024/1257 w odniesieniu do homologacji typu w zakresie emisji spalin i par, trwałości akumulatora w pojeździe, zasięgu pojazdu elektrycznego w niskiej temperaturze i mocy systemowej pojazdu z napędem elektrycznym dla pojazdów kategorii $M_1$ i $N_1$ oraz zmieniające rozporządzenie wykonawcze (UE) 2020/683";

2) w art. 1 wyrażenie wprowadzające otrzymuje brzmienie:

„Niniejsze rozporządzenie stosuje się do homologacji typu w zakresie emisji w odniesieniu do emisji spalin i emisji par, trwałości akumulatora w pojeździe, zasięgu pojazdu elektrycznego w niskiej temperaturze oraz mocy systemowej pojazdu z napędem elektrycznym dla pojazdów silnikowych należących do następujących kategorii pojazdów:";

3) art. 3 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Aby uzyskać homologację typu w zakresie emisji na podstawie rozporządzenia (UE) 2024/1257, producent wykazuje, że pojazdy spełniają wymogi niniejszego rozporządzenia podczas badań zgodnych z procedurami badań określonych w załącznikach III–VIII, X, XI, XIV, XV, XVI, XVII, XIX, XX, XXI i XXII. Producent zapewnia również zgodność paliw wzorcowych ze specyfikacjami określonymi w załączniku IX.";

4) w art. 5 ust. 1 po lit. b) dodaje się lit. c) w brzmieniu:

„c) pojazdy wyłącznie elektryczne (PEV).";

5) uchyla się art. 6 ust. 3 lit. c);

6) uchyla się art. 6 ust. 4;

7) tytuł art. 10 otrzymuje brzmienie:

„Zgodność eksploatacyjna w odniesieniu do emisji spalin i emisji par";

8) art. 10 ust. 3 akapit drugi otrzymuje brzmienie:

„Wymogi dotyczące kontroli zgodności eksploatacyjnej mają zastosowanie przez 10 lat od wydania ostatniego świadectwa zgodności lub świadectwa dopuszczenia indywidualnego w odniesieniu do pojazdów z rodziny zgodności eksploatacyjnej podlegającej badaniom zgodnie z pkt 9.2.3 regulaminu ONZ nr 83, zgodnie z definicją zawartą w pkt 3 załącznika 4 do regulaminu ONZ nr 83.";

9) dodaje się art. 10a, 10b i 10c w brzmieniu:

„*Artykuł 10a*

**Zgodność eksploatacyjna w odniesieniu do trwałości akumulatora w pojeździe**

Zgodność eksploatacyjna w odniesieniu do trwałości akumulatora w pojeździe jest sprawdzana w pojazdach właściwie utrzymanych i użytkowanych zgodnie z wymogami określonymi w dodatku 1 do załącznika XV do niniejszego rozporządzenia.

*Artykuł 10b*

**Zgodność eksploatacyjna w odniesieniu do zasięgu pojazdu przy zasilaniu energią elektryczną w niskiej temperaturze**

Zgodność eksploatacyjna w odniesieniu do zasięgu PEV przy zasilaniu energią elektryczną w niskiej temperaturze może być sprawdzana w pojazdach właściwie utrzymanych i użytkowanych zgodnie z wymogami określonymi w pkt 9.4.1 regulaminu ONZ nr 83 oraz w dodatku 1 do załącznika XVII do niniejszego rozporządzenia.

*Artykuł 10c*

**Zgodność eksploatacyjna w odniesieniu do mocy systemowej**

Zgodność eksploatacyjna w odniesieniu do mocy systemowej może być sprawdzana w pojazdach właściwie utrzymanych i użytkowanych zgodnie z wymogami określonymi w pkt 9.7.1 regulaminu ONZ nr 83 oraz w dodatku 1 do załącznika XIX do niniejszego rozporządzenia.";

10) w załącznikach I, II, III, XV, XVII, XIX i XXII wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem do niniejszego rozporządzenia.

*Artykuł 2*

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie następnego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*. Niniejsze rozporządzenie stosuje się od tej daty.

Jednak art. 1 pkt 4 stosuje się od dnia 1 stycznia 2030 r. Art. 1 pkt 10, w zakresie, w jakim zmienia załącznik II, stosuje się po upływie 18 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

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

Sporządzono w Brukseli dnia 13 lipca 2026 r.

*W imieniu Komisji*
*Przewodnicząca*
Ursula VON DER LEYEN

*ZAŁĄCZNIK*

W załącznikach I, II, III, XV, XVII, XIX i XXII do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2025/1706 wprowadza się następujące zmiany:

1) w załączniku I wprowadza się następujące zmiany:

a) pkt 1.1.1 otrzymuje brzmienie:

„1.1.1. Dodatkowe wymogi dotyczące udzielania homologacji typu dla pojazdów jednopaliwowych na gaz i pojazdów dwupaliwowych na gaz określono w pkt 5.9 regulaminu ONZ nr 154 (*). Odniesienie do dokumentu informacyjnego w pkt 5.9.1 regulaminu ONZ nr 154 należy rozumieć jako odniesienie do dodatku 3 do załącznika I do niniejszego rozporządzenia.

_____

(*) 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 04, ECE/TRANS/WP.29/2026/26 [2026/1130] (Dz.U. L, 2026/1130, 26.6.2026, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2026/1130/oj).";

b) pkt 2.2.1 otrzymuje brzmienie:

„2.2.1. Rys. I.2.3 przedstawia stosowanie badań przeprowadzanych w ramach homologacji typu pojazdu w zakresie emisji. Szczegółowe procedury badań opisano w załącznikach II, III, IV, V, VI, VII, VIII, X, XI, XIV, XV, XVI, XVII, XIX, XX, XXI i XXII.";

c) w tabeli na rys. I.2.3 pozycja „Pokładowy pomiar zużycia paliwa lub energii (OBFCM)" otrzymuje brzmienie:

| | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| „OBFCM | Tak | — | — | — | — | — | — | Tak (oba paliwa) | Tak | Tak | Tak([8]) | —" |

d) w tabeli na rys. I.2.3 dodaje się pozycje w brzmieniu:

| | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| „Trwałość akumulatora w pojeździe | Tak([9]) | Tak([9]) | Tak([9]) | Tak([9]) | Tak([9]) | Tak([9]) | Tak([9]) | Tak([9]) | Tak([9]) | Tak([9]) | Tak | — |
| Zasięg pojazdu przy zasilaniu energią elektryczną w niskiej temperaturze | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | Tak | — |
| Określanie mocy systemowej | Tak([10]) | Tak([10]) | Tak([10]) | Tak([10]) | Tak([10]) | Tak([10]) | Tak([10]) | Tak([10]) | Tak([10]) | Tak([10]) | Tak([10]) | —" |

e) po tabeli na rys. I.2.3 dodaje się przypisy [8], [9] i [10] w brzmieniu:

„(8) Od 1 stycznia 2030 r., zgodnie z przepisami przejściowymi określonymi w pkt 11.1.4 i 11.1.5 regulaminu ONZ nr 154.

(9) Wyłącznie w przypadku OVC-HEV.

(10) W przypadku pojazdów HEV i PEV z wieloma silnikami zgodnie z zakresem regulaminu ONZ nr 177 (*).

_____

(*) Regulamin ONZ nr 177 – Jednolite przepisy dotyczące określania mocy systemowej hybrydowych pojazdów elektrycznych i pojazdów wyłącznie elektrycznych napędzanych więcej niż jednym urządzeniem elektrycznym (Dz.U. L, 2025/1910, 26.9.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2025/1910/oj).";

f) pkt 3.3.1 otrzymuje brzmienie:

„3.3.1. Homologację typu rozszerza się na pojazdy, jeżeli spełniają one wymogi określone w pkt 7.2 regulaminu ONZ nr 83 (*).

_____

(*) Regulamin ONZ nr 83 – Jednolite przepisy dotyczące homologacji pojazdów w zakresie emisji zanieczyszczeń w zależności od paliwa zasilającego silnik, seria poprawek 09, ECE/TRANS/WP.29/2026/25 [2026/1086] (Dz.U. L, 2026/1086, 29.5.2026, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2026/1086/oj).";

g) w dodatku 3 dodaje się punkty w brzmieniu:

„3.5.7.7. Moc systemowa (wartość podana przez producenta) (w stosownych przypadkach)

3.5.7.7.1. Moc systemowa szczytowa pojazdu: ... kW

3.5.7.7.2. Moc systemowa ciągła pojazdu: ... kW

3.5.7.8. Energia użytkowa akumulatora pojazdu w momencie certyfikacji ($UBE_{certified}$): … (Wh)";

h) w dodatku 4 w uzupełnieniu do świadectwa homologacji typu UE dodaje się punkty w brzmieniu:

„4.3. Moc systemowa (wartość podana przez producenta) (w stosownych przypadkach)

4.3.1. Moc systemowa szczytowa pojazdu: ... kW

4.3.2. Moc systemowa ciągła pojazdu: ... kW";

i) w dodatku 6 wprowadza się następujące zmiany:

(i) pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„Sekcja 2 numerów świadectw homologacji wydanych zgodnie z art. 7 ust. 2 niniejszego rozporządzenia, o których mowa w pozycji 48.3 załącznika VIII we wzorze B część 2 i wzorze C2 część 2 do rozporządzenia (UE) 2020/683, składa się z numeru podstawowego wykonawczego aktu regulacyjnego. Sekcja 3 numeru świadectwa homologacji składa się z numeru najnowszego mającego zastosowanie zmieniającego aktu wykonawczego. Bezpośrednio po numerze najnowszego zmieniającego aktu wykonawczego umieszcza się jedną z dwuznakowych charakterystyk określonych w tabelach 2 i 4, bez znaku gwiazdki pomiędzy tym numerem a odpowiednią dwuznakową charakterystyką.”;

(ii) tabela 1 otrzymuje brzmienie:

*„Tabela 1*

**Poziom emisji**

| Charakterystyka emisji [1], [2] | Norma emisji | Podcharakterystyka dla niniejszego rozporządzenia (zob. tabela 2) | Podcharakterystyka dla OBM i EVP (zob. tabela 3) | Kategoria pojazdu | Emisje z hamulców | Ostateczny termin rejestracji |
|---|---|---|---|---|---|---|
| TL [3] | Euro 7-TEMP | MT, ME, MA lub MC | OA | $M_1$, $N_1$ | Nie dotyczy | 28.11.2027 |
| TE [3] | Euro 7-TEMP | MV, MF, MB lub MD | OB | $N_2$ (Euro 7ext) | Nie dotyczy | 28.05.2029 [4] |
| TS [3] | Euro 7-TEMP | NA | PA | $M_1$, $N_1$ (U)SVM | Nie dotyczy | 30.06.2030 |
| TT [3] | Euro 7-TEMP | NB | PB | $N_2$ (Euro 7ext) (U)SVM | Nie dotyczy | 30.06.2031 |
| FL | Euro 7 A | MA [5], ME lub MG [6] | OA | $M_1$, $N_1$ | RA | 31.12.2029 |
| FE | Euro 7 A | MB [5], MF lub MG [6] | OB | $N_2$ (Euro 7ext) | RB | 31.12.2029 |
| GL | Euro 7B | MG [6] | OA lub OB | $M_1$, $N_1$, $N_2$ (Euro 7ext) | RC | 31.12.2034 |
| GS | Euro 7BS | NA | PA | $M_1$, $N_1$ (U)SVM | RD | 31.12.2034 |
| GT | Euro 7BT | NB | PB | $N_2$ (Euro 7ext) (U)SVM | RE | 31.12.2034 |

| Charakterystyka emisji (1), (2) | Norma emisji | Podcharakterystyka dla niniejszego rozporządzenia (zob. tabela 2) | Podcharakterystyka dla OBM i EVP (zob. tabela 3) | Kategoria pojazdu | Emisje z hamulców | Ostateczny termin rejestracji |
|---|---|---|---|---|---|---|
| HL | Euro 7C | MG[6] | OA lub OB | $M_1$, $N_1$, $N_2$ (Euro 7ext) | RF | |
| HS | Euro 7CS | NA lub NB | PA lub PB | $M_1$, $N_1$, $N_2$ (Euro 7ext) (U) SVM | RF | |

(1) Pierwsza litera charakterystyki: T = pojazd TEMP, F = Euro 7 A, G = Euro 7B, H = Euro 7C.
(2) Druga litera charakterystyki: L = duży producent, E = pojazd Euro 7ext, S = (U)SVM, T = pojazd Euro 7ext od (U)SVM.
(3) Dobrowolne stosowanie przed obowiązkowymi datami rozpoczęcia stosowania określonymi w art. 21 rozporządzenia (UE) 2024/1257.
(4) W przypadku podcharakterystyki MV ostatecznym terminem rejestracji jest 31.12.2027 r.
(5) Dotyczy wyłącznie ICEV.
(6) W przypadku podcharakterystyki MG stosuje się zaktualizowane wymogi OBFCM zgodnie z pkt 11.1.4 i 11.1.5 regulaminu ONZ nr 154 i dodatkiem 5 do tego regulaminu.

*Legenda:*
»(U)SVM« = (bardzo) drobny producent;
»duży producent« = producent, który nie jest SVM;
Norma emisji TL/TE »Euro 7-TEMP« = emisje Euro 7 (niniejsze rozporządzenie wykonawcze w brzmieniu obowiązującym w dniu 22 lipca 2026 r.) i rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2025/1707 z dnia 25 lipca 2025 r. ustanawiające zasady stosowania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1257 w odniesieniu do szczególnych metod, wymogów i badań, w tym progów zgodności, dla przyrządów OBFCM i OBM, cech i parametrów układów ostrzegania kierowcy oraz metod wymuszających reakcję i metod oceny ich działania, formatu EVP i danych na jego potrzeby oraz sposobu przekazywania danych EVP pojazdów silnikowych kategorii M1 i N1 (Dz.U. L, 2025/1707, 5.9.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/1707/oj));
Norma emisji TS/TT »Euro 7-TEMP« = emisje Euro 7 (niniejsze rozporządzenie wykonawcze w brzmieniu obowiązującym w dniu 22 lipca 2026 r.) i rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2025/1707 z dnia 25 lipca 2025 r. ustanawiające zasady stosowania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1257 w odniesieniu do szczególnych metod, wymogów i badań, w tym progów zgodności, dla przyrządów OBFCM i OBM, cech i parametrów układów ostrzegania kierowcy oraz metod wymuszających reakcję i metod oceny ich działania, formatu EVP i danych na jego potrzeby oraz sposobu przekazywania danych EVP pojazdów silnikowych kategorii M1 i N1 (Dz.U. L, 2025/1707, 5.9.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/1707/oj));
»Euro 7 A« = emisje Euro 7 zgodnie z niniejszym rozporządzeniem wykonawczym (w tym trwałość akumulatora w pojeździe, moc systemowa pojazdów elektrycznych w niskiej temperaturze, w stosownych przypadkach) i rozporządzeniem wykonawczym (UE) 2025/1707, a także dopuszczalne wartości emisji cząstek stałych z hamulców zgodnie z tabelą 4 w załączniku I do rozporządzenia (UE) 2024/1257 i powiązanymi wymogami technicznymi;
»Euro 7B« = emisje Euro 7 zgodnie z niniejszym rozporządzeniem wykonawczym (w tym trwałość akumulatora w pojeździe, moc systemowa pojazdów elektrycznych w niskiej temperaturze, w stosownych przypadkach) i rozporządzeniem wykonawczym (UE) 2025/1707, a także dopuszczalne wartości emisji cząstek stałych z hamulców zgodnie z tabelą 5 w załączniku I do rozporządzenia (UE) 2024/1257 i powiązanymi wymogami technicznymi;
»Euro 7C« = emisje Euro 7 zgodnie z niniejszym rozporządzeniem wykonawczym (w tym trwałość akumulatora w pojeździe, moc systemowa pojazdów elektrycznych w niskiej temperaturze, w stosownych przypadkach) i rozporządzeniem wykonawczym (UE) 2025/1707, a także dopuszczalne wartości emisji cząstek stałych zgodnie z tabelą 8 w załączniku I do rozporządzenia (UE) 2024/1257 i powiązanymi wymogami technicznymi.";

(iii) tabela 2 otrzymuje brzmienie:

*„Tabela 2*

**Podcharakterystyka**

| Podcharakterystyka | Opis | Kategoria pojazdu ([6]) | Mechanizm napędowy | Trwałość akumulatora w pojeździe ([4]) ([7]) | Moc systemowa pojazdu elektrycznego ([3]) ([7]) | Zasięg pojazdu elektrycznego w niskiej temperaturze ([5]) ([7]) | Data wdrożenia: nowe typy | Data wdrożenia: nowe pojazdy | Ostateczny termin rejestracji |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| MA | Euro 7-TEMP | $M_1$, $N_1$ | NOVC-HEV | Nie dotyczy | Nie dotyczy | Nie dotyczy | | | 28.11.2027 |
| MA | Euro 7-TEMP | $M_1$, $N_1$ | ICEV | Nie dotyczy | Nie dotyczy | Nie dotyczy | 29.11.2026 | 29.11.2027 | 31.12.2029 |
| MT | Euro 7-TEMP UF EB ([1]) | $M_1$, $N_1$ | OVC-HEV | Nie dotyczy | Nie dotyczy | Nie dotyczy | | | 28.11.2027 |
| MA | Euro 7-TEMP UF EC ([2]) | $M_1$, $N_1$ | OVC-HEV | Nie dotyczy | Nie dotyczy | Nie dotyczy | | | 28.11.2027 |
| MB | Euro 7-TEMP | $N_2$ | NOVC-HEV | Nie dotyczy | Nie dotyczy | Nie dotyczy | | | 28.05.2029 |
| MB | Euro 7-TEMP | $N_2$ | ICEV | Nie dotyczy | Nie dotyczy | Nie dotyczy | 29.05.2028 | 29.05.2029 | 31.12.2029 |
| MV | Euro 7-TEMP UF EB ([1]) | $N_2$ | OVC-HEV | Nie dotyczy | Nie dotyczy | Nie dotyczy | | | 31.12.2027 |
| MB | Euro 7-TEMP UF EC ([2]) | $N_2$ | OVC-HEV | Nie dotyczy | Nie dotyczy | Nie dotyczy | | | 28.05.2029 |
| MC | Euro 7-TEMP | $M_1$, $N_1$ | PEV, FCHV | Nie dotyczy | Nie dotyczy | Nie dotyczy | | | 28.11.2027 |
| MD | Euro 7-TEMP | $N_2$ | PEV, FCHV | Nie dotyczy | Nie dotyczy | Nie dotyczy | | | 28.05.2029 |
| ME | Euro 7 | $M_1$, $N_1$ | NOVC-HEV, OVC-HEV, PEV, FCHV | X | X | X | 29.11.2026 | 29.11.2027 | 31.12.2029 |
| MF | Euro 7 | $N_2$ | NOVC-HEV, OVC-HEV, PEV, FCHV | X | X | X | 29.05.2028 | 29.05.2029 | 31.12.2029 |

| Podcharakterystyka | Opis | Kategoria pojazdu ([6]) | Mechanizm napędowy | Trwałość akumulatora w pojeździe ([4]) ([7]) | Moc systemowa pojazdu elektrycznego ([3]) ([7]) | Zasięg pojazdu elektrycznego w niskiej temperaturze ([5]) ([7]) | Data wdrożenia: nowe typy | Data wdrożenia: nowe pojazdy | Ostateczny termin rejestracji |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| MG | Euro 7 | $M_1$, $N_1$, $N_2$ | wszystkie | X | X | X | Nie dotyczy | 01.01.2030 | |
| NA | Euro 7 (U)SVM | $M_1$, $N_1$ | wszystkie | X | X | X | Nie dotyczy | 01.07.2030 | |
| NB | Euro 7 (U)SVM | $N_2$ | wszystkie | X | X | X | Nie dotyczy | 01.07.2031 | |

([1]) W przypadku pojazdów OVC-HEV wykorzystujących współczynnik użyteczności z normy Euro 6e-bis (EB), przy zastosowaniu parametru $d_{neb}$ w celu określenia częściowego współczynnika użyteczności zgodnie z dodatkiem 5 do załącznika B8 do regulaminu ONZ nr 154 (seria poprawek 02).
([2]) W przypadku pojazdów OVC-HEV wykorzystujących współczynnik użyteczności z normy Euro 6e-bis-FCM (EC), przy zastosowaniu parametru $d_{nec}$ w celu określenia częściowego współczynnika użyteczności zgodnie z dodatkiem 5 do załącznika B8 do regulaminu ONZ nr 154 (seria poprawek 04).
([3]) Zastosowanie wyłącznie do pojazdów hybrydowych i PEV z wieloma silnikami, zgodnie z zakresem regulaminu ONZ nr 177.
([4]) Dotyczy wyłącznie PEV i OVC-HEV.
([5]) Dotyczy wyłącznie PEV.
([6]) Jeżeli w tej kolumnie występuje odniesienie do »$N_2$«, ma to zastosowanie wyłącznie do pojazdów Euro 7ext, o których mowa w art. 5 ust. 2 rozporządzenia (UE) 2024/1257.
([7]) W przypadku »X« aspekt ten jest wymagany do homologacji pojazdu, jeżeli ma zastosowanie do mechanizmu napędowego.

*Legenda:*
Podcharakterystyki MA, MB, MC, MD, MT i MV przyznaje się w odniesieniu do homologacji typu na podstawie rozporządzenia wykonawczego (UE) 2025/1706 w brzmieniu obowiązującym w dniu 22 lipca 2026 r.
Podcharakterystyki ME i MF przyznaje się w odniesieniu do homologacji typu na podstawie rozporządzenia wykonawczego (UE) 2025/1706 w brzmieniu obowiązującym w dniu 23 lipca 2026 r.
Podcharakterystykę MG przyznaje się w odniesieniu do homologacji typu na podstawie rozporządzenia wykonawczego (UE) 2025/1706 w brzmieniu obowiązującym w dniu 23 lipca 2026 r. oraz zgodnie z wymogami OBFCM określonymi w pkt 11.1.4 i 11.1.5 regulaminu ONZ nr 154 oraz w dodatku 5 do tego regulaminu.";

(iv) tabela 3 otrzymuje brzmienie:

„*Tabela 3*

**Podcharakterystyka dla OBM i EVP**

| Podcharakterystyka | Opis | Kategoria pojazdu ([1]) | Mechanizm napędowy | Data wprowadzenia: nowe typy | Data wprowadzenia: nowe pojazdy | Ostateczny termin rejestracji |
|---|---|---|---|---|---|---|
| OA | Euro 7 | $M_1$, $N_1$ | wszystkie | 29.11.2026 | 29.11.2027 | |
| OB | Euro 7 | $N_2$ | wszystkie | 29.05.2028 | 29.05.2029 | |
| PA | Euro 7 (U)SVM | $M_1$, $N_1$ | wszystkie | Nie dotyczy | 01.07.2030 | |
| PB | Euro 7 (U)SVM | $N_2$ | wszystkie | Nie dotyczy | 01.07.2031 | |

([1]) Jeżeli w tej kolumnie występuje odniesienie do »$N_2$«, ma to zastosowanie wyłącznie do pojazdów Euro 7ext, o których mowa w art. 5 ust. 2 rozporządzenia (UE) 2024/1257.";

(v) dodaje się tabelę 4 w brzmieniu:

„*Tabela 4*

**Podcharakterystyka dla emisji cząstek stałych z hamulców**

| Podcharakterystyka | Opis | Kategoria pojazdu (1) | Mechanizm napędowy | Data wprowadzenia: nowe typy | Data wprowadzenia: nowe pojazdy | Ostateczny termin rejestracji |
|---|---|---|---|---|---|---|
| RA | Euro 7 | $M_1$, $N_1$ | wszystkie | 29.11.2026 | 29.11.2027 | 31.12.2029 |
| RB | Euro 7 | $N_2$ | wszystkie | 29.05.2028 | 29.05.2029 | 31.12.2029 |
| RC | Euro 7 | $M_1$, $N_1$, $N_2$ | wszystkie | Nie dotyczy | 01.01.2030 | 31.12.2034 |
| RD | Euro 7 (U)SVM | $M_1$, $N_1$ | wszystkie | Nie dotyczy | 01.07.2030 | 31.12.2034 |
| RE | Euro 7 (U)SVM | $N_2$ | wszystkie | Nie dotyczy | 01.07.2031 | 31.12.2034 |
| RF | Euro 7 | $M_1$, $N_1$, $N_2$ | wszystkie | Nie dotyczy | 01.01.2035 | |

(1) Jeżeli w tej kolumnie występuje odniesienie do »N2«, ma to zastosowanie wyłącznie do pojazdów Euro 7ext, o których mowa w art. 5 ust. 2 rozporządzenia (UE) 2024/1257.

*Legenda:*
Podcharakterystyki RA i RB przyznaje się w przypadku homologacji na podstawie rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2026/1762 (*) zgodnie z wartościami dopuszczalnymi określonymi w tabeli 4 w załączniku I do rozporządzenia (UE) 2024/1257.
Podcharakterystyki RC, RD i RE przyznaje się w przypadku homologacji na podstawie rozporządzenia wykonawczego (UE) 2026/1762 zgodnie z wartościami dopuszczalnymi określonymi w tabeli 5 w załączniku I do rozporządzenia (UE) 2024/1257.
Podcharakterystykę RF przyznaje się w przypadku homologacji na podstawie rozporządzenia wykonawczego (UE) 2026/1762 zgodnie z wartościami dopuszczalnymi określonymi w tabeli 8 w załączniku I do rozporządzenia (UE) 2024/1257.
(*) Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2026/1762 z dnia 13 lipca 2026 r. ustanawiające zasady, procedury, metodyki badań i wymogi administracyjne dotyczące stosowania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1257 w odniesieniu do emisji cząstek stałych z hamulców pojazdów kategorii $M_1$ i $N_1$ (Dz.U. L, 2026/1762, 22.7.2026, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2026/1762/oj).";

(vi) w dodatku 8a dodaje się punkt w brzmieniu:

„7. Należy dodać sekcję 2.11 w brzmieniu:

2.11. Energia użytkowa akumulatora (»UBE«) pojazdu w momencie certyfikacji ($UBE_{certified}$)

| | | |
|---|---|---|
| $UBE_{certified}$ | : | … (Wh)" |

(vii) po dodatku 8d dodaje się dodatek 8e w brzmieniu:

*„Dodatek 8e*

**Sprawozdanie z badania mocy systemowej**

Sprawozdanie dotyczące mocy systemowej musi zawierać informacje określone w dodatku 2 do załącznika 1 do regulaminu ONZ nr 177. Alternatywnie można odnieść się do numeru homologacji typu w świadectwie homologacji typu przyznanego zgodnie z regulaminem ONZ nr 177.”;





ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2026/1764/oj

2) w załączniku II wprowadza się następujące zmiany:

a) pkt 3.20 otrzymuje brzmienie:

„3.20. W tabeli 1 w dodatku 5 dodaje się nowe wiersze między wierszami 44a i 49 w następujący sposób:

| | **Dotyczy pojazdów budowanych wieloetapowo lub pojazdów specjalnego przeznaczenia budowanych wieloetapowo** | | | |
|---|---|---|---|---|
| »**45a** | Dopuszczalna rzeczywista masa pojazdu końcowego | Liczba | kg | Jak podano w pkt 0.2.2.1 załącznika I do rozporządzenia (UE) 2020/683<br>Od … do … |
| **45b** | Dopuszczalna maksymalna masa całkowita pojazdu (w kg): | Liczba | kg | Jak podano w pkt 0.2.2.1 załącznika I do rozporządzenia (UE) 2020/683<br>Od … do … |
| **46** | Dopuszczalna powierzchnia czołowa pojazdu końcowego | Liczba | $cm^2$ | Jak podano w pkt 0.2.2.1 załącznika I do rozporządzenia (UE) 2020/683<br>Od … do … |
| **47** | Dopuszczalny opór toczenia | Liczba | kg/t | Jak podano w pkt 0.2.2.1 załącznika I do rozporządzenia (UE) 2020/683<br>Od … do … |
| **48** | Dopuszczalna przewidywana powierzchnia czołowa przepływu powietrza przez maskownicę | Liczba | $cm^2$ | Jak podano w pkt 0.2.2.1 załącznika I do rozporządzenia (UE) 2020/683<br>Od … do … |
| | **DLA WSZYSTKICH POJAZDÓW**" | | | |

b) pkt 3.21 otrzymuje brzmienie:

„Dodatek 5 tabela 2 otrzymuje brzmienie:

»*Tabela 2*

**Wykaz przejrzystości 2**

| Dziedzina | Rodzaj danych | Opis |
|---|---|---|
| **TVV** | Tekst | Niepowtarzalny identyfikator typu, wariantu, wersji pojazdu zgodnie z pkt 0.2 świadectwa zgodności, załącznik VIII do rozporządzenia (UE) 2020/683, dodatek, część 1. |
| **Identyfikator rodziny badań PEMS** | Tekst | Jak określono w załączniku III do niniejszego rozporządzenia, pkt 3.5.2. |
| **Marka** | Tekst | Nazwa handlowa producenta, pkt 0.1 załącznika I do rozporządzenia (UE) 2020/683. |
| **Nazwa handlowa** | Tekst | Nazwy handlowe TVV, pkt 0.2.1 załącznika I do rozporządzenia (UE) 2020/683. |
| **Inna nazwa** | Tekst | Dowolny tekst |
| **Kategoria i klasa** | Wyszczególnienie ($M_1$, $N_1$ I, $N_1$ klasa II, $N_1$ klasa III, $N_2$, $N_3$, $M_2$, $M_3$) | Kategoria i klasa pojazdu, tabela 1 w załączniku I do rozporządzenia (UE) 2024/1257. |

| Dziedzina | Rodzaj danych | Opis |
|---|---|---|
| **Nadwozie** | Wyszczególnienie:<br>(AA sedan,<br>AB hatchback,<br>AC kombi,<br>AD coupé,<br>AE kabriolet,<br>AF pojazd wielozadaniowy,<br>AG kombi ciężarowe,<br>BA samochód ciężarowy,<br>BB van,<br>BC ciągnik siodłowy,<br>BD ciągnik balastowy,<br>BE pick-up,<br>BX podwozie z kabiną (podwozie do adaptacji) | Typ nadwozia, załącznik I do rozporządzenia (UE) 2020/683, pkt 0.3.0.2. |
| **Numer homologacji typu w zakresie emisji** | Tekst | Jak podano we wzorze świadectwa homologacji typu UE określonym w załączniku I/dodatek 4 do niniejszego rozporządzenia. |
| **Numer WVTA** | Tekst | Identyfikator homologacji typu całego pojazdu określony w załączniku IV do rozporządzenia (UE) 2020/683. |
| **Identyfikator rodziny emisji par** | Tekst | Jak podano w pkt 0.2.3.7 załącznika A1 do regulaminu ONZ nr 154 |
| **Moc znamionowa silnika - paliwo 1, paliwo 2 (w stosownych przypadkach)** | Liczba | Pkt 3.2.1.8 załącznika A1 do regulaminu ONZ nr 154 |
| **Opony bliźniacze** | Tak/Nie | Podane przez producenta oryginalnego sprzętu |
| **Pojemność zbiornika paliwa (wartości dyskretne)** | Liczba | Pojemność(-ci) zbiornika(-ów) paliwa, pkt 3.2.3.1.1 załącznika I do rozporządzenia (UE) 2020/683. |
| **Uszczelniony zbiornik** | Tak/Nie | Pkt 3.2.12.2.5.5.3 załącznika I do rozporządzenia (UE) 2020/683. |
| **WMI stosowany w tym WVTA +TVV** | Tekst | Podany przez producenta oryginalnego sprzętu (ISO 3779) |
| **Identyfikator rodziny OBM** | Tekst | Zamieszczony w deklaracji zgodności z wymogami w zakresie OBM, EVP i wyświetlania w pojeździe danych środowiskowych w załączniku III do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2025/1707” |

3) w załączniku III wprowadza się następujące zmiany:

a) pkt 2.3 otrzymuje brzmienie:

„2.3 Producent potwierdza zgodność, wypełniając deklarację zgodności RDE określoną w dodatku 1 do niniejszego załącznika. Producent może zadeklarować zgodność z niższymi dopuszczalnymi wartościami emisji, deklarując niższe wartości zwane »deklarowanymi maksymalnymi wartościami RDE« dla NOx lub PN lub obu tych parametrów w świadectwie zgodności RDE producenta oraz w świadectwie zgodności każdego pojazdu. Te deklarowane maksymalne wartości RDE są wykorzystywane do sprawdzania zgodności samochodów, w stosownych przypadkach, w tym do badań przeprowadzanych w ramach kontroli zgodności eksploatacyjnej i nadzoru rynku.";

b) dodaje się dodatek 1 w brzmieniu:

*„Dodatek 1*

**Deklaracja producenta o zgodności z wymogami dotyczącymi rzeczywistych warunków jazdy**

(Producent): …..

(Adres producenta): …..

oświadcza, że:

[Poniższy akapit stosuje się w przypadku stosowania dopuszczalnych wartości emisji. Nie stosuje się go w przypadku zastosowania niższych deklarowanych maksymalnych wartości RDE:]

Typy pojazdów wymienione w załączniku I do niniejszej deklaracji spełniają wymogi określone w załączniku III do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2025/1706 dla wszystkich ważnych badań RDE, które są przeprowadzane zgodnie z wymogami tego regulaminu.

[Następujący akapit stosuje się w przypadku zastosowania niższych deklarowanych maksymalnych wartości RDE. Nie stosuje się go w przypadku zastosowania dopuszczalnych wartości emisji:]

Pojazd(-y) objęty(-e) niniejszą homologacją/pojazd(-y) wymieniony(-e) w załączniku I do niniejszej deklaracji[1] jest/są[2] zgodny(-e) z deklarowanymi maksymalnymi wartościami RDE określonymi w poniższej tabeli:

| | Deklarowane maksymalne wartości RDE |
|---|---|
| Masa tlenków azotu ($NO_x$) | (mg/km) |
| Liczba cząstek stałych ($PN_{10}$) | (#/km) |

Sporządzono w [….. Miejscowość[3]]

w dniu [..... Data]

[Imię i nazwisko oraz podpis osoby upoważnionej przez producenta lub przedstawiciela producenta[4]]

Załącznik(-i)

Załącznik I: Typ(-y) pojazdu, rodzina(-y) lub pojazdy opisane za pomocą innego(-ych) opisu(-ów) pojazdu, do których odnosi się niniejsza deklaracja (w stosownych przypadkach).

[1] Niepotrzebne skreślić.

[2] Wybrać »jest« lub »są« w zależności od przypadku.

[3] Sporządzono w Unii.

[4] »Przedstawiciel producenta« oznacza każdą osobę fizyczną lub prawną mającą siedzibę w Unii, należycie wyznaczoną przez producenta w celu reprezentowania go wobec organu udzielającego homologacji lub organu nadzoru rynku oraz występowania w jego imieniu w sprawach objętych zakresem rozporządzenia (UE) 2018/858, zgodnie z definicją zawartą w art. 3 pkt 41 tego rozporządzenia.";

4) załącznik XV otrzymuje brzmienie:

„*ZAŁĄCZNIK XV*

**TRWAŁOŚĆ AKUMULATORA W POJEŹDZIE**

1. WPROWADZENIE

W niniejszym załączniku określono procedurę oceny trwałości akumulatora w pojeździe. Do celów homologacji typu producent dostarcza organowi udzielającemu homologacji typu, podpisaną deklarację zgodności z wymogami trwałości akumulatora w pojeździe, korzystając ze wzoru deklaracji producenta o zgodności z wymogami trwałości akumulatora w pojeździe określonymi w dodatku 2 do niniejszego załącznika.

2. WYMOGI OGÓLNE

2.1. Wymogi ogólne dotyczące trwałości akumulatora w pojeździe określono w regulaminie ONZ nr 154 w odniesieniu do poziomu 1 A.

2.2. Minimalne wymogi w zakresie wydajności (MPR) oparte na energii akumulatora (SOCE), o których mowa w tabeli 1 w pkt 1.2 załącznika C1 do regulaminu ONZ nr 154, zastępuje się wartościami MPR opartymi na energii akumulatora określonymi w tabeli 1 w załączniku II do rozporządzenia (UE) 2024/1257 w odniesieniu do pojazdów kategorii $M_1$ oraz w tabeli 2 w załączniku II do tego rozporządzenia w odniesieniu do pojazdów kategorii $N_1$.

2.3. Metodykę zgodności eksploatacyjnej w odniesieniu do trwałości akumulatora w pojeździe określono w dodatku 1 do niniejszego załącznika.

3. WYMOGI TECHNICZNE

3.1. Wymogi techniczne dotyczące badania trwałości akumulatora w pojeździe określono w pkt 6.11 i załączniku C1 do regulaminu ONZ nr 154 w odniesieniu do poziomu 1 A.

*Dodatek 1*

**Metodyka zgodności eksploatacyjnej w odniesieniu do trwałości akumulatora w pojeździe**

Zgodność eksploatacyjna w odniesieniu do trwałości akumulatora w pojeździe jest sprawdzana w pojazdach właściwie utrzymanych i użytkowanych zgodnie z wymogami określonymi w załączniku 5 do regulaminu ONZ nr 83.

*Dodatek 2*

**Deklaracja producenta o zgodności z wymogami dotyczącymi trwałości akumulatora w pojeździe**

(Producent): …..

(Adres producenta): …..

oświadcza, że:

*[Poniższy akapit stosuje się w przypadku stosowania minimalnych wymogów w zakresie wydajności. Nie stosuje się go w przypadku stosowania deklarowanych wymogów w zakresie wydajności:]*

Pojazd(-y) objęty(-e) niniejszą homologacją/pojazd(-y) wymieniony(-e) w załączniku I do niniejszej deklaracji [1] jest/są [2] zgodny(-e) z minimalnymi wymogami w zakresie wydajności określonymi w tabeli 1 w załączniku II do rozporządzenia (UE) 2024/1257 w przypadku pojazdów kategorii $M_1$/tabeli 2 w załączniku II do rozporządzenia (UE) 2024/1257 w przypadku pojazdów kategorii $N_1$[1];

*[Poniższy akapit stosuje się w przypadku stosowania deklarowanych wymogów w zakresie wydajności. Nie stosuje się go w przypadku stosowania minimalnych wymogów w zakresie wydajności:]*

Pojazd(-y) objęty(-e) niniejszą homologacją/pojazd(-y) wymieniony(-e) w załączniku I do niniejszej deklaracji [1] jest/są [2] zgodny(-e) z deklarowanymi wymogami w zakresie wydajności określonymi w poniższej tabeli;

| Wiek/przebieg pojazdu | Deklarowane wymogi w zakresie wydajności (DPR) |
|---|---|
| Od rozpoczęcia eksploatacji do 5 lat lub 100 000 km, w zależności od tego, co nastąpi wcześniej | 1)… % |
| pojazdy użytkowane przez ponad 5 lat lub 100 000 km i do 8 lat lub 160 000 km, w zależności od tego, co nastąpi wcześniej | 2)… % |

*[Poniższy akapit stosuje się w przypadku stosowania deklarowanych wymogów w zakresie wydajności albo minimalnych wymogów w zakresie wydajności:]*

Ponadto pojazd(-y) objęty(-e) niniejszą homologacją/pojazd(-y) wymieniony(-e) w załączniku I do niniejszej deklaracji[1] jest/są[2] zgodny(-e) z wymogami dotyczącymi trwałości akumulatora w pojeździe określonymi w załączniku XV do rozporządzenia (UE) 2026/1764.

Sporządzono w [….. Miejscowość [3]]

w dniu [..... Data]

*[Imię i nazwisko oraz podpis osoby upoważnionej przez producenta lub przedstawiciela producenta* [4]]

Załączniki

Załącznik I: Typ(-y) pojazdu, rodzina(-y) lub pojazdy opisane za pomocą innego(-ych) opisu(-ów) pojazdu, do których odnosi się niniejsza deklaracja (w stosownych przypadkach).

[1] Niepotrzebne skreślić.

[2] Wybrać »jest« lub »są« w zależności od przypadku.

[3] Sporządzono w Unii.

[4] »Przedstawiciel producenta« oznacza każdą osobę fizyczną lub prawną mającą siedzibę w Unii, należycie wyznaczoną przez producenta w celu reprezentowania go wobec organu udzielającego homologacji lub organu nadzoru rynku oraz występowania w jego imieniu w sprawach objętych zakresem rozporządzenia (UE) 2018/858, zgodnie z definicją zawartą w art. 3 pkt 41 tego rozporządzenia.";

5) załącznik XVII otrzymuje brzmienie:

„*ZAŁĄCZNIK XVII*

**ZASIĘG POJAZDU PRZY ZASILANIU ENERGIĄ ELEKTRYCZNĄ W NISKIEJ TEMPERATURZE**

1. WPROWADZENIE

W niniejszym załączniku ustanowiono procedurę określania badania w niskiej temperaturze w celu sprawdzenia zasięgu pojazdu PEV przy zasilaniu energią elektryczną w niskiej temperaturze.

2. WYMOGI OGÓLNE

2.1. Wymogi ogólne dotyczące zasięgu pojazdu przy zasilaniu energią elektryczną w niskiej temperaturze określono w regulaminie ONZ nr 154w odniesieniu do poziomu 1 A.

2.2. Opcjonalną metodykę zgodności eksploatacyjnej w odniesieniu do zasięgu pojazdu przy zasilaniu energią elektryczną w niskiej temperaturze określono w dodatku 1 do niniejszego załącznika.

3. WYMOGI TECHNICZNE

3.1. Wymogi techniczne dotyczące badania zasięgu pojazdu przy zasilaniu energią elektryczną w niskiej temperaturze określono w pkt 6.10 i załączniku B10 do Regulaminu ONZ nr 154 w odniesieniu do poziomu 1 A.

*Dodatek 1*

**Opcjonalna metodyka zgodności eksploatacyjnej w odniesieniu do zasięgu pojazdu przy zasilaniu energią elektryczną w niskiej temperaturze**

Zgodność eksploatacyjna w odniesieniu do zasięgu pojazdu przy zasilaniu energią elektryczną w niskiej temperaturze może być sprawdzana w pojazdach właściwie utrzymanych i użytkowanych zgodnie z wymogami określonymi w załączniku 11 do Regulaminu ONZ nr 83.";

6) załącznik XIX otrzymuje brzmienie:

„*ZAŁĄCZNIK XIX*

**OKREŚLANIE MOCY SYSTEMOWEJ**

1. WPROWADZENIE

W niniejszym załączniku określono procedurę określania mocy systemowej pojazdów HEV i PEV z wieloma silnikami zgodnie z zakresem regulaminu ONZ nr 177.

2. WYMOGI OGÓLNE

2.1. Ogólne wymogi dotyczące określania mocy systemowej określono w regulaminie ONZ nr 177*, z wyjątkiem wymogów dotyczących zgodności produkcji określonych w pkt 11.

2.2. Opcjonalną metodykę oceny zgodności eksploatacyjnej w zakresie określania mocy systemowej określono w dodatku 1 do niniejszego załącznika.

3. WYMOGI TECHNICZNE

3.1. Wymogi techniczne dotyczące określania mocy systemowej określono w pkt 7 i 8 regulaminu ONZ nr 177.

*Dodatek 1*

**Opcjonalna metodyka oceny zgodności eksploatacyjnej w zakresie określania mocy systemowej**

Ocenę zgodności eksploatacyjnej w zakresie określania mocy systemowej można przeprowadzać w pojazdach właściwie utrzymanych i użytkowanych zgodnie z wymogami określonymi w załączniku 14 do Regulaminu ONZ nr 83.";

7) w załączniku XXII pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3. WYMOGI TECHNICZNE

Wymogi techniczne dotyczące przyrządu OBFCM określono w dodatku 5 do regulaminu ONZ nr 154, zgodnie z przepisami przejściowymi określonymi w pkt 11.1.4 i 11.1.5 tego regulaminu.".