

Брюксел, 10 март 2026 г.
(OR. en)

7149/26

CLIMA 118
ENV 206
TRANS 134
MI 221

ПРИДРУЖИТЕЛНО ПИСМО

От: Генералния секретар на Европейската комисия, подписано от
г-жа Martine DEPREZ, директор

Дата на получаване: 9 март 2026 г.

До: Г-жа Thérèse BLANCHET, генерален секретар на Съвета на
Европейския съюз

№ док. Ком.: COM(2026) 108 final

Относно: СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ
И СЪВЕТА
относно оценката на показателите за издръжливост на тежките
превозни средства по отношение на емисиите

Приложено се изпраща на делегациите документ COM(2026) 108 final.

Приложение: COM(2026) 108 final



Брюксел, 9.3.2026 г.
COM(2026) 108 final

**СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И
СЪВЕТА**

**относно оценката на показателите за издръжливост на тежките превозни средства
по отношение на емисиите**

СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТА

относно оценката на показателите за издръжливост на тежките превозни средства по отношение на емисиите

1. Въведение

Регламент (ЕС) 2024/1257 (регламентът за Евро 7)¹ за одобряване на типа на моторните превозни средства по отношение на емисиите беше приет през 2024 г. с цел подобряване на качеството на въздуха в съответствие с целите на Европейския зелен пакт. Въпросният регламент се основава на Регламента за емисиите по Евро 6 за леките превозни средства (ЛПС)² и Регламента за емисиите по Евро VI за тежките превозни средства (ТПС) и въвежда нови разпоредби за регулиране на емисиите от спирачната уредба, износването на гумите и дълготрайността на акумулаторната батерия в превозното средство както за леките, така и за тежките превозни средства. Както при Евро 6 и Евро VI, така и при Евро 7 се изисква превозните средства да спазват нормите за допустими емисии за определен период от време, наречен „основен експлоатационен срок“. Това е необходимо, за да се гарантира, че изискванията за емисиите се изпълняват не само по време на одобряването на типа, но и на практика, когато превозните средства са в употреба. Основният експлоатационен срок е описан в таблица 1 от приложение IV към Регламента за Евро 7. Тъй като „основният експлоатационен срок“ не отразява средния експлоатационен срок на превозните средства в Съюза, с член 6, параграф 5 от Евро 7 се въвежда „допълнителен експлоатационен срок“, през който обхватът за Евро 6 и Евро VI е разширен с 25 % след „основния експлоатационен срок“ на превозното средство. Въвежда се концепцията за коефициенти на издръжливост, за да се отчете влошаването в системите за намаляване на емисиите след основния експлоатационен срок.

Коефициентите на издръжливост за леки превозни средства и автобуси от категория M₂ са установени в Регламента за Евро 7, приложение IV, таблица 2. Коефициенти на влошаване за ТПС, и по-специално за превозните средства от категории M₃, N₂ и N₃, все още не са определени в Регламента за Евро 7. Поради това в член 18, параграф 3 от посочения регламент от Комисията се изисква да направи оценка на показателите за издръжливост на ТПС по отношение на емисиите до 31 декември 2025 г., преди да

¹ Регламент (ЕС) 2024/1257 на Европейския парламент и на Съвета от 24 април 2024 г. относно одобряване на типа на моторни превозни средства и двигатели, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства, по отношение на техните емисии и дълготрайност на акумулаторната батерия (Евро 7), за изменение на Регламент (ЕС) 2018/858 на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на регламенти (ЕО) № 715/2007 и (ЕО) № 595/2009 на Европейския парламент и на Съвета, Регламент (ЕС) № 582/2011 на Комисията, Регламент (ЕС) 2017/1151 на Комисията, Регламент (ЕС) 2017/2400 на Комисията и Регламент за изпълнение (ЕС) 2022/1362 на Комисията (ОВ L, 2024/1257, 8.5.2024 г., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj>)

² Регламент (ЕО) № 715/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2007 г. за типово одобрение на моторни превозни средства по отношение на емисиите от леки превозни средства за превоз на пътници и товари (Евро 5 и Евро 6) (ОВ L 171, 29.6.2007 г., стр. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2007/715/oj>)

определи въпросните коефициенти на издръжливост. От името на Комисията беше извършена техническа оценка от Консорциума за свръхниски емисии от превозни средства (CLOVE), който включва група от специализирани организации за научни изследвания, изпитвания и сертифициране.

В настоящото съобщение до Европейския парламент и Съвета Комисията споделя констатациите от техническата оценка³ и заключава кои коефициенти за издръжливост следва да бъдат определени за категориите ТПС в таблица 2 от приложение IV към Евро 7¹.

³ Европейска комисия: Генерална дирекция „Вътрешен пазар, промишленост, предприемачество и МСП“, Plakolmer, B., Hausberger, S. и Weller, K., Durability of Euro 7 heavy vehicle emissions — Technical report — LOT2, Служба за публикации на Европейския съюз, 2025 г., <https://data.europa.eu/doi/10.2873/7305552>

2. Правен контекст

2.1. Исторически преглед

Регламентите за емисиите от превозни средства в Европа постепенно включваха изисквания за експлоатационния срок и „коефициенти на влошаване“. Тези изисквания за експлоатационния срок гарантират, че показателите по отношение на емисиите се поддържат не само по време на одобряването на типа, но и през целия експлоатационен срок на превозното средство. Коефициентите на влошаване са коефициенти или добавени фиксирани стойности, предназначени да покрият очакваното увеличение на емисиите, дължащо се на износването и влошаването на технологията за контрол на емисиите⁴. За установяването на тези коефициенти следва да се има предвид, че разнообразието от ситуации за тежките превозни средства е значително по-широко, отколкото за леките превозни средства, тъй като то следва да обхваща всички модели на движение и други варианти на използване на двигателя. Следователно това изисква много по-сложно и щателно разследване, което се дължи и на по-дългия им експлоатационен живот и по-разнообразните условия на експлоатация.

Коефициентите на влошаване за ЛПС бяха въведени в началото на 1990-те години на миналия век⁵. По това време производителите трябваше да докажат чрез ускорени изпитвания за стареене, че системите за контрол на емисиите продължават да бъдат ефективни през специфицирания експлоатационен срок — обикновено 80 000 километра. По-късно въвеждането на бордовата диагностика и изпитването на емисиите в реални условия на движение подобриха точността и прилагането на изискванията за издръжливост.

За разлика от тях ТПС са изправени пред по-големи предизвикателства, тъй като обикновено се експлоатират за по-дълги периоди, често над 700 000 километра или седем години, при по-променливи и сурови условия. През 2005 г. със законодателството относно емисиите по Евро IV⁶ бяха въведени коефициенти на влошаване за ТПС. Производителите можеха или да прилагат фиксиран коефициент на влошаване, както е предвидено в законодателството, или да провеждат изпитвания за стареене, за да демонстрират действителното влошаване. В последния случай те трябваше да докажат, че при специфицираните коефициенти на влошаване газообразните емисии и емисиите на прахови частици на фамилия двигатели или фамилия двигатели с уредба за

⁴ Напр. каталитични преобразуватели, гатчици и уредби за рециркулация на отработилите газове.

⁵ Първо в Директива 91/441/ЕИО на Съвета. Директива 91/441/ЕИО на Съвета от 26 юни 1991 година за изменение на Директива 70/220/ЕИО за сближаване на законодателствата на държавите членки относно мерките, които следва да се предприемат срещу замърсяването на въздуха от емисии от моторните превозни средства (ОВ L 242, 30.8.1991 г., стр. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1991/441/oj>)

⁶ Директива 2005/78/ЕО на Комисията от 14 ноември 2005 г. за изпълнение на Директива 2005/55/ЕО на Европейския парламент и на Съвета за сближаване на законодателствата на държавите членки относно мерките, които трябва да се предприемат срещу емисиите на газообразни и механични замърсители от дизелови двигатели, използвани в превозните средства, и емисиите на газообразни замърсители от бензинови двигатели, зареждани с гориво от природен газ или втечнен нефтен газ, използвани в превозните средства, и за изменение на приложения I, II, III, IV и VI към нея (ОВ L 313, 29.11.2005 г., стр. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2005/78/oj>)

последваща обработка отговарят на съответните норми за допустими емисии за съответния период на издръжливост.

2.2. Евро 7

С Регламента за Евро 7 се въвеждат изисквания за експлоатационния срок както за леките, така и за тежките превозни средства. Тези изисквания за експлоатационния срок се състоят от „основен експлоатационен срок“ и „допълнителен експлоатационен срок“. В таблица 2 от приложение IV към Регламента за Евро 7 са предвидени коефициенти на издръжливост, за да се вземе предвид влошаването през допълнителния експлоатационен срок (вж. таблица 1).

В рамките на основния експлоатационен срок са валидни граничните стойности за емисиите, посочени в таблица 2 от приложение I към Евро 7. За допълнителния експлоатационен срок нормите за допустими емисии трябва да бъдат умножени по съответния коефициент на издръжливост, посочен в таблица 1⁷.

Коефициенти на издръжливост	M ₁ , N ₁ и M ₂	N ₂ , N ₃ ≤ 16 t, M ₃ ≤ 7,5 t	N ₃ > 16 t, M ₃ > 7,5 t
Коефициент на издръжливост за допълнителен експлоатационен срок	1,2 за газообразни замърсители		

Таблица 1 — Таблица за коефициента на издръжливост от Евро 7

С Регламента за Евро 7 вече беше въведен коефициент на издръжливост 1,2 за ЛПС и превозни средства от категория M₂. Това на практика означава, че граничните стойности за газообразни емисии се увеличават с 20 %, когато превозното средство достигне допълнителния експлоатационен срок, разглеждан като разстояние или възраст. За ТПС все още предстои да бъдат установени коефициенти на дълготрайност. За тази цел в член 18, параграф 3 от Евро 7 е предвидена следната разпоредба: „До 31 декември 2025 г. Комисията представя на Европейския парламент и на Съвета доклад за оценка на показателите за издръжливост на тежките превозни средства по отношение на емисиите.“ Въз основа на този доклад на Комисията се предоставя правомощието в съответствие с член 15, параграф 1, буква е) да определи коефициентите на издръжливост в таблица 2 от приложение IV.

Коефициентът на дълготрайност трябва да бъде определен за две групи ТПС в зависимост от категорията на превозното средство и максималната маса на превозното средство. В таблица 2 са дадени основните и допълнителните експлоатационни срокове за двете групи ТПС⁸.

⁷ От таблица 2 в приложение IV към Регламент (ЕС) 2024/1257 на Европейския парламент и на Съвета от 24 април 2024 г. относно одобряване на типа на моторни превозни средства и двигатели, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства, по отношение на техните емисии и дълготрайност на акумулаторната батерия (Евро 7).

⁸ От таблица 1 в приложение IV към Регламент (ЕС) 2024/1257 на Европейския парламент и на Съвета от 24 април 2024 г. относно одобряване на типа на моторни превозни средства и двигатели, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства, по отношение на техните емисии и дълготрайност на акумулаторната батерия (Евро 7).

Експлоатационен срок на превозните средства	N₂, N₃ ≤ 16 t, M₃ ≤ 7,5 t	N₃ > 16 t, M₃ > 7,5 t
Основен експлоатационен срок	300 000 km или 8 години, което от двете настъпи първо	700 000 km или 12 години, което от двете настъпи първо
Допълнителен експлоатационен срок	375 000 km или 10 години, което от двете настъпи първо	875 000 km или 15 години, което от двете настъпи първо

Таблица 2 — Основни и допълнителни експлоатационни срокове на превозните средства по Евро 7

3. Оценка на коефициентите на издръжливост

3.1. База данни за превозните средства

Тъй като тежките превозни средства, отговарящи на Евро 7, все още не са по пътищата на Европа, не беше възможно да се направи оценка въз основа на данните от изпитванията на тези превозни средства. Поради това при оценката бяха използвани няколко значими източника на данни за емисиите въз основа на най-новите технологии, използвани в дизеловите превозни средства, отговарящи на Евро VI. Като се има предвид ограничената строгост на Евро 7 в сравнение с Евро VI, използването на данни от най-новите превозни средства, отговарящи на Евро VI, се счита за най-целесъобразен подход в краткосрочен план. В съответствие с установяването на коефициенти на влошаване за ЛПС се приема, че оценка, основана на емисиите от дизеловите двигатели, е валидна и за други видове двигатели.

Използваните данни от изпитванията са извлечени от:

- изпитване на множество двойки превозни средства от един и същ производител и модел при поне едно превозно средство с малък пробег ($< 100\,000$ km) и едно с голям пробег (почти или над пробега за основния експлоатационен срок). Повечето двойки превозни средства бяха с най-новата бордова технология, отговаряща на Евро VI (стъпки Г или Д);
- бази данни, съдържащи данни за емисиите в реални пътни условия от всички превозни средства и данни от дистанционни изследвания от предишни изпитвания;
- данни от изпитвания и оценки от производителите на камиони;
- резултати от изпитвателния стенд от циклите за регулаторно изпитване в САЩ.

3.2. Метод

При техническата оценка са използвани различни методи за изчисляване на влошаването на показателите на системата за намаляване на емисиите. За изпитваните двойки превозни средства емисиите в края на основния експлоатационен срок и в края на допълнителния експлоатационен срок бяха оценени чрез екстраполация. Впоследствие разликата в емисиите беше сравнена с нормите за допустими емисии по Евро 7. За други набори от данни бяха използвани както екстраполация, така и линейна регресия, за да се оцени влошаването, според вида на набора от данни. Методът разделя резултатите за по-леките ТПС, като например лекотоварни камиони и градски автобуси ($N_2, N_3 \leq 16$ t, $M_3 \leq 7,5$ t), и за по-тежките ТПС, като например тежкотоварни камиони и междуградски автобуси ($N_3 > 16$ t, $M_3 > 7,5$ t). В него също така се прави разграничение между различните съставки в емисиите, т.е. NO_x , NH_3 , N_2O , CO , HC , CH_4 , $NMOG$ и PN_{23} . Не бяха взети предвид крайните, силно отклоняващи се от нормалното стойности на наблюдаваното влошаване, тъй като тези стойности бяха открити в превозни средства с неизправности или в превозни средства, които са били манипулирани.

3.3. Резултати от техническата оценка, извършена от CLOVE

3.3.1. По-леки тежки превозни средства

Стойностите за издръжливостта, получени чрез оценката за по-леки тежки превозни средства по различни методики, са показани в таблица 3. Според данните, представени в таблицата, стойност 1,2 би представлявала типичен коефициент на издръжливост за дизелови двигатели. Тази оценка се основава главно на измервания върху техниката в превозни средства със стандарт за емисии Евро VI, стъпки Г или Д, тъй като от технологична гледна точка тези превозни средства са най-сравними с превозните средства, отговарящи на Евро 7.

Съставка в емисиите на отработили газове	TUG/FVT ⁹	HBEF A ¹⁰ 4.2	HBEF A 5.1	Дистанционни изследвания	US27 (SwRI ¹¹) — измервана стойност + емисии от добавено впоследствие оборудване	US27 (SwRI) — Гранична стойност по Евро 7 за WHTC ¹² + емисии от добавено впоследствие оборудване	ПО О 1	ПО О 2	Проледяване на струята на отработили газове
NO _x	1,17	1,26	1,18	1,07-1,23	1,09	1,01	1,2-1,3	1,20	1,17
NH ₃	1,09		1,29						
N ₂ O	0,93		1,16		0,88	0,98			
CO	1,01	1,12	1,10	1,08	1,22	1,03			

⁹ Технически университет в Грац (Австрия) — Forschungsgesellschaft für Verbrennungskraftmaschinen und Thermodynamik (Научноизследователска асоциация за двигатели с вътрешно горене и термодинамика)

¹⁰ Наръчник „Емисионни фактори за автомобилния транспорт“

¹¹ Югозападен научноизследователски институт (Southwest Research Institute)

¹² Хармонизиран в световен мащаб цикъл на движение на превозно средство в преходен режим

HC			1,29		1,05	1,02			
CH ₄	1,00				1,19	1,00			
NMO G	1,10								
PN ₂₃	1,00	1,00	1,00						

Таблица 3 - Резултати за по-леки ТПС ($N_2, N_3 \leq 16 t, M_3 \leq 7,5 t$)

3.3.2. По-тежки тежки превозни средства

Резултатите за по-тежките тежки превозни средства са сходни с тези за по-леките ТПС и са показани в таблица 4. Тук също, според данните, представени в таблицата, стойност 1,2 би представлявала типичен коефициент на издръжливост за дизелови двигатели. Отново, оценката се основава главно на превозни средства със стандарт за емисии Евро VI, стъпки Г или Д, тъй като от технологична гледна точка тези превозни средства са най-сравними с превозните средства, отговарящи на Евро 7.

Съставка в емисиите на отработили газове	TUG/FVT	HBE FA 4.2	HBE FA 5.1	Дистанционни изследвания	US27 (SwR I) — измервана стойност + емисии от добавено впоследствие оборудване	US27 (SwR I) — Гранична стойност по Евро 7 за WHT C + емисии от добавено впоследствие оборудване	ПОО 1	ПОО 2	Проследяване на струята на отработили газове
NO _x	1,20	1,25	1,19	1,09-1,30	1,09	1,01	1,16-1,20	1,20	1,05
NH ₃	1,06		< 1						
N ₂ O	0,99		< 1		0,88	0,98			
CO	1,00	1,08	1,09	1,06	1,22	1,03		1,02	
HC			1,26		1,05	1,02		1,01	
CH ₄	1,01				1,19	1,00			
NMO G	1,01								

PN ₂₃	1,01	1,00	1,00					1,01	
------------------	------	------	------	--	--	--	--	------	--

Таблица 4 - Резултати за по-тежки ТПС ($N_3 > 16 t$, $M_3 > 7,5 t$)

4. Заключение

В заключението от техническата оценка, въз основа на наличните данни за Евро VI относно влошаването на показателите по отношение на емисиите, за превозни средства Евро 7 се предлага коефициент на издръжливост 1,2. За определяне на коефициента на издръжливост, при оценката се вземат предвид множество съставки в емисиите на отработили газове. За оценките се използват превозни средства със стандарт за емисии Евро VI, стъпки Г или Д, тъй като от технологична гледна точка тези превозни средства са най-сравними с превозните средства, отговарящи на Евро 7. Коефициент на издръжливост 1,2 е в съответствие с коефициента на издръжливост за леки превозни средства и автобуси от категория M₂.