

Brusel 10. března 2026
(OR. en)

7149/26

CLIMA 118
ENV 206
TRANS 134
MI 221

PRŮVODNÍ POZNÁMKA

Odesílatel:	Martine DEPREZOVÁ, ředitelka, za generální tajemnici Evropské komise
Datum přijetí:	9. března 2026
Příjemce:	Thérèse BLANCHETOVÁ, generální tajemnice Rady Evropské unie
Č. dok. Komise:	COM(2026) 108 final
Předmět:	SDĚLENÍ KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU A RADĚ o posuzování životnosti těžkých vozidel z hlediska emisí

Delegace naleznou v příloze dokument COM(2026) 108 final.

Příloha: COM(2026) 108 final



V Bruselu dne 9.3.2026
COM(2026) 108 final

SDĚLENÍ KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU A RADĚ

o posuzování životnosti těžkých vozidel z hlediska emisí

SDĚLENÍ KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU A RADĚ

o posuzování životnosti těžkých vozidel z hlediska emisí

1. Úvod

Nařízení (EU) 2024/1257 (nařízení Euro 7)¹ o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí bylo přijato v roce 2024 s cílem zlepšit kvalitu ovzduší v souladu s cíli Zelené dohody pro Evropu. Toto nařízení vychází z nařízení o emisích Euro 6 pro lehká vozidla² a z nařízení o emisích Euro VI pro těžká vozidla a zavádí nová ustanovení pro regulaci emisí z brzd, oděru pneumatik a životnosti autobaterie pro lehká i těžká vozidla. Stejně jako nařízení Euro 6 a Euro VI i nařízení Euro 7 vyžaduje, aby vozidla dodržovala mezní hodnoty emisí po stanovenou dobu tzv. „hlavní životnosti“. Je to nezbytné proto, aby požadavky na emise byly splněny nejen při schvalování typu, ale také v praxi, když jsou vozidla v provozu. Hlavní životnost je popsána v tabulce 1 přílohy IV nařízení Euro 7. Vzhledem k tomu, že hlavní životnost neodráží průměrnou životnost vozidel v Unii, zavádí čl. 6 odst. 5 nařízení Euro 7 „prodlouženou životnost“, kterou se oblast působnosti norem Euro 6 a Euro VI rozšiřuje o 25 % nad rámec hlavní životnosti vozidla. Koncept koeficientů životnosti se zavádí, aby se zohlednilo zhoršení vlastností systémů snižování emisí po skončení hlavní životnosti.

Koeficienty životnosti pro lehká vozidla a autobusy kategorie M₂ byly stanoveny v tabulce 2 přílohy IV nařízení Euro 7. V případě těžkých vozidel – a konkrétně u vozidel kategorií M₃, N₂ a N₃ – dosud nařízení Euro 7 nestanovilo koeficienty zhoršení vlastností. Uvedené nařízení proto v čl. 18 odst. 3 požaduje, aby Komise před stanovením těchto koeficientů životnosti nejprve do 31. prosince 2025 posoudila životnost těžkých vozidel z hlediska emisí. Technické posouzení provedlo jménem Komise Konsorcium pro ultranízke emise vozidel (CLOVE), které je tvořeno skupinou specializovaných výzkumných, zkušebních a certifikačních organizací.

Komise v tomto sdělení Evropskému parlamentu a Radě sdílí zjištění technického posouzení³ a dospěla k závěru ohledně toho, jaké koeficienty životnosti by pro těžká vozidla měly být stanoveny v tabulce 2 přílohy IV nařízení Euro 7¹.

¹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/1257 ze dne 24. dubna 2024 o schvalování typu motorových vozidel a motorů, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska jejich emisí a životnosti baterie (Euro 7), o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 a o zrušení nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009, nařízení Komise (EU) č. 582/2011, (EU) 2017/1151 a (EU) 2017/2400 a prováděcího nařízení Komise (EU) 2022/1362 (Úř. věst. L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj>).

² Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 ze dne 20. června 2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) (Úř. věst. L 171, 29.6.2007, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2007/715/oj>).

³ Evropská komise: Generální ředitelství pro vnitřní trh, průmysl, podnikání a malé a střední podniky, Plakolmer, B., Hausberger, S. a Weller, K., *Durability of Euro 7 heavy-duty vehicle emissions – Technical report – LOT2* (Životnost emisních vlastností těžkých vozidel Euro 7 – technická zpráva – LOT2) Úřad pro publikace Evropské unie, 2025, <https://data.europa.eu/doi/10.2873/7305552>.

2. Právní souvislosti

2.1. Historické souvislosti

Požadavky na životnost a „faktory zhoršení“ se v Evropě postupně stávají součástí předpisů o emisích vozidel. Tyto požadavky na životnost zajišťují, aby byly emisní vlastnosti zachovány nejen při schválení typu, ale po celou dobu životnosti vozidla. Faktory zhoršení jsou koeficienty nebo přidané pevné hodnoty, které mají zohlednit očekávaný nárůst emisí v důsledku opotřebení a degradace technologie regulace emisí⁴. Při stanovení těchto faktorů je třeba vzít v úvahu, že u těžkých vozidel je rozmanitost situací výrazně větší než u lehkých vozidel, neboť by měla zahrnovat všechny způsoby jízdy a také jiné případy užití motoru. Z tohoto důvodu bylo šetření mnohem složitější a důkladnější, a to i s ohledem na delší životnost a rozmanitější provozní podmínky těžkých vozidel.

Pro lehká vozidla byly faktory zhoršení zavedeny na začátku 90. let 20. století⁵. V té době museli výrobci prostřednictvím zrychlených zkoušek stárnutí prokázat, že si systémy regulace emisí zachovávají účinnost po stanovenou dobu životnosti – obvykle 80 000 kilometrů. Později se díky zavedení palubní diagnostiky a zkoušení emisí v reálném provozu zlepšila přesnost požadavků na životnost i jejich prosazování.

Naproti tomu u těžkých vozidel je situace složitější, protože jsou obvykle v provozu déle, často najedou více než 700 000 kilometrů a slouží i déle než sedm let, a to za proměnlivějších a drsnějších podmínek. Faktory zhoršení pro těžká vozidla byly zavedly v roce 2005 právními předpisy Euro IV⁶. Výrobci mohli použít buď pevně stanovený faktor zhoršení podle právních předpisů, nebo provést zkoušky stárnutí, aby prokázali skutečné zhoršení. V druhém jmenovaném případě museli prokázat, že při specifikovaných faktorech zhoršení splňují plynné emise a emise tuhých znečišťujících látek rodiny motorů nebo rodiny motorů se stejným systémem následného zpracování výfukových plynů příslušné mezní hodnoty emisí po příslušnou dobu životnosti.

⁴ Např. katalyzátory, snímače a systémy recirkulace výfukových plynů.

⁵ První směrnice Rady 91/441/EHS. Směrnice Rady 91/441/EHS ze dne 26. června 1991, kterou se mění směrnice 70/220/EHS o sblížení právních předpisů členských států týkajících se opatření proti znečišťování ovzduší emisemi z motorových vozidel (Úř. věst. L 242, 30.8.1991, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1991/441/oj>).

⁶ Směrnice Komise 2005/78/ES ze dne 14. listopadu 2005, kterou se provádí směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/55/ES o sblížení právních předpisů členských států týkajících se opatření proti emisím plynných znečišťujících látek a znečišťujících částic ze vznětových motorů vozidel a emisím plynných znečišťujících látek ze zážehových motorů vozidel poháněných zemním plynem nebo zkapalněným ropným plynem a mění přílohy I, II, III, IV a VI uvedené směrnice (Úř. věst. L 313, 29.11.2005, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2005/78/oj>).

2.2. Euro 7

Nařízení Euro 7 zavádí požadavky na životnost lehkých i těžkých vozidel. Tyto požadavky na životnost se týkají „hlavní životnosti“ a „prodloužené životnosti“. Tabulka 2 v příloze IV nařízení Euro 7 stanoví koeficienty životnosti s cílem zohlednit zhoršení během prodloužené životnosti (viz tabulka 1).

Během hlavní životnosti platí mezní hodnoty emisí uvedené v tabulce 2 přílohy I nařízení Euro 7. Pro účely prodloužené životnosti se mezní hodnoty emisí vynásobí příslušným koeficientem životnosti uvedeným v tabulce 1⁷.

Koeficienty životnosti	M ₁ , N ₁ a M ₂	N ₂ , N ₃ ≤ 16 t, M ₃ ≤ 7,5 t	N ₃ > 16 t, M ₃ > 7,5 t
Koeficient životnosti pro prodlouženou životnost	1,2 pro emise plyných znečišťujících látek		

Tabulka 1 – Tabulka koeficientů životnosti podle normy Euro 7.

Nařízení Euro 7 již zavedlo koeficient životnosti 1,2 pro lehká vozidla a vozidla kategorie M₂. To fakticky znamená, že jakmile vozidlo dosáhne prodloužené životnosti podle počtu ujetých kilometrů nebo stáří, zvyšují se mezní hodnoty plyných emisí o 20 %. Koeficienty životnosti u těžkých vozidel zatím nebyly stanoveny. Za tímto účelem je v čl. 18 odst. 3 nařízení Euro 7 stanoveno: „Do 31. prosince 2025 předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu posuzující životnost těžkých nákladních vozidel z hlediska emisí.“ Na základě uvedené zprávy je Komisi podle čl. 15 odst. 1 písm. f) svěřena pravomoc stanovit koeficienty životnosti v tabulce 2 přílohy IV.

Koeficient životnosti musí být stanoven pro dvě skupiny těžkých vozidel v závislosti na kategorii a maximální hmotnosti vozidla. Tabulka 2 uvádí hlavní a prodlouženou životnost pro obě skupiny těžkých vozidel⁸.

Životnost vozidel	N ₂ , N ₃ ≤ 16 t, M ₃ ≤ 7,5 t	N ₃ > 16 t, M ₃ > 7,5 t
Hlavní životnost	300 000 km nebo 8 let, podle toho, co nastane dříve	700 000 km nebo 12 let, podle toho, co nastane dříve
Prodloužená životnost	375 000 km nebo 10 let, podle toho, co nastane dříve	875 000 km nebo 15 let, podle toho, co nastane dříve

Tabulka 2 – Hlavní a prodloužená životnost vozidla podle normy Euro 7.

⁷ Z tabulky 2 přílohy IV nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/1257 ze dne 24. dubna 2024 o schvalování typu motorových vozidel a motorů, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska jejich emisí a životnosti baterie (Euro 7).

⁸ Z tabulky 1 přílohy IV nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/1257 ze dne 24. dubna 2024 o schvalování typu motorových vozidel a motorů, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska jejich emisí a životnosti baterie (Euro 7).

3. Posouzení koeficientů životnosti

3.1. Databáze vozidel

Vzhledem k tomu, že těžká vozidla Euro 7 dosud na evropské silnice nevyjela, nebylo možné provést posouzení založené na údajích ze zkoušek těchto vozidel. Při posouzení se proto pracovalo s několika relevantními zdroji údajů o emisích, přičemž se vycházelo z nejnovějších technologií používaných ve vozidlech se vznětovým motorem Euro VI. Vzhledem k tomu, že zpřísnění zaváděné normou Euro 7 ve srovnání s normou Euro VI není výrazné, má se za to, že z krátkodobého hlediska je nejvhodnější použít údaje z nejnovějších vozidel Euro VI. V souladu se stanovením faktorů zhoršení u lehkých vozidel se předpokládá, že posouzení založené na emisích ze vznětových motorů bude platné i pro motory jiné konstrukce.

Použité zkušební údaje byly získány z těchto zdrojů:

- zkoušení několika párů vozidel téhož modelu od stejného výrobce, přičemž alespoň jedno vozidlo s nízkým počtem ujetých kilometrů ($< 100\,000$ km) a jedno s vysokým počtem ujetých kilometrů (blíží se počtu ujetých kilometrů za dobu hlavní životnosti nebo více). Většina párů vozidel byla vybavena nejnovější technologií Euro VI (stupně D nebo E),
- databáze údajů o emisích ze všech vozidel na silnici a údaje ze vzdáleného měření z předchozích zkoušek,
- údaje ze zkoušek a odhady od výrobců nákladních vozidel,
- výsledky motorů na zkušebním stavu v rámci regulačních zkoušek v USA.

3.2. Metoda

K výpočtu zhoršení vlastností systému snižování emisí byly při technickém posouzení použity různé metody. U zkoušených párů vozidel byly emise na konci hlavní životnosti a na konci prodloužené životnosti odhadnuty extrapolací. Rozdíl v emisích byl následně porovnán s mezními hodnotami emisí podle Euro 7. K odhadu zhoršení u jiných souborů údajů byla v závislosti na typu souboru použita extrapolace i lineární regrese. V rámci této metody byly odděleny výsledky těžkých vozidel s nižší hmotností, jako jsou lehká nákladní vozidla a městské autobusy ($N_2, N_3 \leq 16$ t, $M_3 \leq 7,5$ t), od výsledků těžkých vozidel s vyšší hmotností, jako jsou těžká nákladní vozidla a autokary ($N_3 > 16$ t, $M_3 > 7,5$ t). Metoda rozlišovala rovněž mezi různými složkami emisí, tj. NO_x , NH_3 , N_2O , CO , HC , CH_4 , NMOG a PN_{23} . K extrémně odlehlým hodnotám, pokud jde o pozorované zhoršení, se nepřihlíželo, neboť tyto odlehlé hodnoty byly zjištěny u vozidel s poruchami nebo u vozidel, s nimiž se manipulovalo.

3.3. Výsledky technického posouzení provedeného konsorciem CLOVE

3.3.1. Těžká vozidla s nižší hmotností

Hodnoty životnosti vzešlé z posouzení těžkých vozidel s nižší hmotností podle různých metodik jsou uvedeny v tabulce 3. Podle údajů v tabulce by typickým koeficientem životnosti pro vozidla se vznětovým motorem byla hodnota 1,2. Toto posouzení je založeno především na měření technologie ve vozidlech s emisní normou Euro VI stupně D nebo E, neboť tato vozidla jsou z technologického hlediska nejvíce srovnatelná s vozidly Euro 7.

Složka výfukových emisí	TUG/FVT ⁹	HBEF A ¹⁰ 4.2	HBEF A 5.1	Vzdálené měření	US27 (SwRI ¹¹) – naměřená hodnota a emisí + navýšení	US27 (SwRI) – mezní hodnota emisí Euro 7 WHTC ¹² + navýšení	OE M 1	OE M 2	Měření v provozu za vozidlem
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			
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						

Tabulka 3 – Výsledky pro těžká vozidla s nižší hmotností ($N_2, N_3 \leq 16 t, M_3 \leq 7,5 t$)

⁹ Technická univerzita ve Štýrském Hradci (Rakousko) – Forschungsgesellschaft für Verbrennungskraftmaschinen und Thermodynamik (Sdružení pro výzkum spalovacích motorů).

¹⁰ Příručka – emisní faktory pro silniční dopravu.

¹¹ Southwest Research Institute.

¹² Celosvětově harmonizovaný cyklus v neustáleném stavu.

3.3.2. Těžká vozidla s vyšší hmotností

Výsledky u těžkých vozidel s vyšší hmotností jsou podobné jako u těžkých vozidel s nižší hmotností a jsou uvedeny v tabulce 4. Podle údajů uvedených v tabulce by i v tomto případě hodnota 1,2 představovala typický koeficient životnosti pro vozidla se vznětovým motorem. Posouzení se opět zaměřuje především na vozidla s emisní normou Euro VI stupně D nebo E, neboť tato vozidla jsou z technologického hlediska nejvíce srovnatelná s vozidly Euro 7.

Složka a výfuk ových emisí	TUG/ FVT	HBE FA 4.2	HBE FA 5.1	Vzdálené měření	US27 (SwRI) – naměřená hodnota emisí + navýšení	US27 (SwRI) – mezí hodnota emisí Euro 7 WHT C + navýšení	OEM 1	OEM 2	Měření v provozu za vozidlem
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	

Tabulka 4 – Výsledky pro těžká vozidla s vyšší hmotností ($N_3 > 16$ t, $M_3 > 7,5$ t)

4. Závěry

Na základě technického posouzení založeného na dostupných údajích o zhoršení emisních vlastností Euro VI se pro vozidla Euro 7 navrhuje výsledný koeficient životnosti ve výši 1,2. Za účelem stanovení koeficientu životnosti bylo při posouzení vzato v úvahu několik složek výfukových emisí. K posouzení byla zvolena vozidla s emisní normou Euro VI stupně D nebo E, neboť tato vozidla jsou z technologického hlediska nejvíce srovnatelná s vozidly Euro 7. Koeficient životnosti 1,2 je v souladu s koeficientem životnosti pro lehká vozidla a autobusy kategorie M₂.