

Brüssel, den 10. März 2026  
(OR. en)

7149/26

CLIMA 118  
ENV 206  
TRANS 134  
MI 221

### ÜBERMITTLUNGSVERMERK

---

Absender:	Frau Martine DEPREZ, Direktorin, im Auftrag der Generalsekretärin der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	9. März 2026
Empfänger:	Frau Thérèse BLANCHET, Generalsekretärin des Rates der Europäischen Union

---

Nr. Komm.dok.:	COM(2026) 108 final
Betr.:	MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DEN RAT über die Bewertung der Dauerhaltbarkeitsleistung schwerer Nutzfahrzeuge in Bezug auf Emissionen

---

Die Delegationen erhalten als Anlage das Dokument COM(2026) 108 final.

Anl.: COM(2026) 108 final



Brüssel, den 9.3.2026  
COM(2026) 108 final

**MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND  
DEN RAT**

**über die Bewertung der Dauerhaltbarkeitsleistung schwerer Nutzfahrzeuge in Bezug auf  
Emissionen**

# MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DEN RAT

## über die Bewertung der Dauerhaltbarkeitsleistung schwerer Nutzfahrzeuge in Bezug auf Emissionen

### 1. Einleitung

Die Verordnung (EU) 2024/1257 (Euro-7-Verordnung)<sup>1</sup> über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich ihrer Emissionen wurde 2024 angenommen, um die Luftqualität im Einklang mit den Zielen des europäischen Grünen Deals zu verbessern. Diese Verordnung baut auf der Euro-6-Verordnung über Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen<sup>2</sup> und der Euro-VI-Emissionsverordnung für schwere Nutzfahrzeuge auf und sie führt neue Bestimmungen zur Regulierung der Bremsemissionen, des Reifenabriebs und der Dauerhaltbarkeit von bordeigenen Batterien sowohl für leichte als auch für schwere Nutzfahrzeuge ein. Wie bereits durch Euro 6 und Euro VI wird auch durch Euro 7 vorgeschrieben, dass Fahrzeuge die Emissionsgrenzwerte für einen bestimmten Zeitraum, der als „Hauptlebensdauer“ bezeichnet wird, einhalten müssen. Dies ist notwendig, um sicherzustellen, dass die Emissionsanforderungen nicht nur während der Typgenehmigung erfüllt werden, sondern auch in der Praxis, wenn Fahrzeuge in Betrieb sind. Die Hauptlebensdauer ist in Anhang IV Tabelle 1 der Euro-7-Verordnung beschrieben. Da die „Hauptlebensdauer“ nicht die durchschnittliche Lebensdauer von Fahrzeugen in der Union widerspiegelt, wird mit Artikel 6 Absatz 5 der Euro-7-Norm eine „zusätzliche Lebensdauer“ eingeführt, wodurch die Gültigkeit des Anwendungsbereichs der Euro-6- und der Euro-VI-Norm über die „Hauptlebensdauer“ des Fahrzeugs hinaus um 25 % verlängert wurde. Das Konzept der Dauerhaltbarkeitsmultiplikatoren wird eingeführt, um der Verschlechterung von Emissionsminderungssystemen über die Hauptlebensdauer hinaus Rechnung zu tragen.

Dauerhaltbarkeitsmultiplikatoren für leichte Nutzfahrzeuge und Busse der Klasse M<sub>2</sub> wurden in Anhang IV Tabelle 2 der Euro-7-Verordnung festgelegt. Verschlechterungsmultiplikatoren für schwere Nutzfahrzeuge – insbesondere Fahrzeuge der Klassen M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> und N<sub>3</sub> – sind in der Euro-7-Verordnung noch nicht festgelegt. Daher wird die Kommission in Artikel 18 Absatz 3 der genannten Verordnung aufgefordert, die Dauerhaltbarkeitsleistung schwerer Nutzfahrzeuge hinsichtlich der Emissionen bis zum 31. Dezember 2025 zu bewerten, bevor sie diese Dauerhaltbarkeitsmultiplikatoren festlegt. Eine technische Bewertung wurde im Auftrag der

---

<sup>1</sup> Verordnung (EU) 2024/1257 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. April 2024 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Motoren sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge hinsichtlich ihrer Emissionen und der Dauerhaltbarkeit von Batterien (Euro 7), zur Änderung der Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates, der Verordnung (EU) Nr. 582/2011 der Kommission, der Verordnung (EU) 2017/1151 der Kommission, der Verordnung (EU) 2017/2400 der Kommission und der Durchführungsverordnung (EU) 2022/1362 der Kommission (ABl. L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj>).

<sup>2</sup> Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) (ABl. L 171 vom 29.6.2007, S. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2007/715/oj>).

Kommission vom Konsortium für extrem niedrige Fahrzeugemissionen (Consortium for ultra-LOW Vehicle Emissions, CLOVE) durchgeführt, das eine Gruppe spezialisierter Forschungs-, Prüf- und Zertifizierungsorganisationen umfasst.

In dieser Mitteilung teilt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat die Ergebnisse der technischen Bewertung mit<sup>3</sup> und kommt zu dem Schluss, welche Dauerhaltbarkeitsmultiplikatoren für die Kategorien schwerer Nutzfahrzeuge in Tabelle 2 von Anhang IV zu Euro 7<sup>1</sup> festgelegt werden sollten.

---

<sup>3</sup> Europäische Kommission: Generaldirektion Binnenmarkt, Industrie, Unternehmertum und KMU, Plakolmer, B., Hausberger, S. und Weller, K., *Durability of Euro 7 heavy-duty vehicle emissions – Technical report – LOT2*, Amt für Veröffentlichungen der Europäischen Union, 2025, <https://data.europa.eu/doi/10.2873/7305552>.

## 2. Rechtlicher Kontext

### 2.1. Historischer Hintergrund

In die Emissionsvorschriften für Fahrzeuge in Europa wurden schrittweise Anforderungen an die Lebensdauer und „Verschlechterungsfaktoren“ aufgenommen. Solche Anforderungen an die Lebensdauer stellen sicher, dass die Emissionsleistung nicht nur zum Zeitpunkt der Typgenehmigung erbracht, sondern während der gesamten Lebensdauer des Fahrzeugs aufrechterhalten wird. Verschlechterungsfaktoren sind Multiplikatoren oder zusätzliche feste Werte, mit denen dem erwarteten Anstieg der Emissionen aufgrund von Verschleiß und Verschlechterung der Emissionsminderungstechnologie<sup>4</sup> Rechnung getragen werden soll. Bei der Festlegung dieser Faktoren sollte berücksichtigt werden, dass schwere Nutzfahrzeuge in weitaus vielfältigeren Situationen zum Einsatz kommen, als leichte Nutzfahrzeuge, da alle Fahrmuster und andere Motornutzungsfälle einzubeziehen sind. Dies erforderte daher eine viel komplexere und eingehendere Untersuchung, auch aufgrund ihrer längeren Lebensdauer und vielfältigeren Betriebsbedingungen.

Verschlechterungsfaktoren für leichte Nutzfahrzeuge wurden Anfang der 1990er Jahre eingeführt<sup>5</sup>. Zu diesem Zeitpunkt mussten die Hersteller durch beschleunigte Alterungsprüfungen nachweisen, dass die Emissionsminderungssysteme während der angegebenen Nutzungsdauer – mit in der Regel 80 000 km – wirksam blieben. Die Einführung von On-Board-Diagnosesystemen und Emissionsprüfungen im praktischen Fahrbetrieb ermöglichte es später, die Anforderungen an die Dauerhaltbarkeit präziser auszugestalten und besser durchzusetzen.

Bei schweren Nutzfahrzeugen hingegen bestehen größere Herausforderungen, da sie in der Regel über längere Zeiträume, oft über 700 000 km oder sieben Jahre, unter vielfältigeren und härteren Bedingungen betrieben werden. Im Jahr 2005 wurden mit den Euro-IV-Emissionsvorschriften<sup>6</sup> Verschlechterungsfaktoren für schwere Nutzfahrzeuge eingeführt. Die Hersteller konnten entweder einen festen Verschlechterungsfaktor gemäß den Rechtsvorschriften anwenden oder Alterungsprüfungen durchführen, um eine tatsächliche Verschlechterung nachzuweisen. Im letzteren Fall mussten sie nachweisen, dass unter den angegebenen Verschlechterungsfaktoren die Emissionen gasförmiger Schadstoffe und luftverunreinigender Partikel einer Motorenfamilie oder einer Familie von Abgasnachbehandlungssystemen während der jeweiligen Dauerhaltbarkeitsperiode den entsprechenden Emissionsgrenzwerten entsprachen.

---

<sup>4</sup> Beispielsweise Katalysatoren, Sensoren und Abgasrückführungssysteme.

<sup>5</sup> Zuerst durch die Richtlinie 91/441/EWG des Rates. Richtlinie 91/441/EWG des Rates vom 26. Juni 1991 zur Änderung der Richtlinie 70/220/EWG zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Emissionen von Kraftfahrzeugen (ABl. L 242 vom 30.8.1991, S. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1991/441/oj>).

<sup>6</sup> Richtlinie 2005/78/EG der Kommission vom 14. November 2005 zur Durchführung der Richtlinie 2005/55/EG des Europäischen Parlaments und des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Emission gasförmiger Schadstoffe und luftverunreinigender Partikel aus Selbstzündungsmotoren zum Antrieb von Fahrzeugen und die Emission gasförmiger Schadstoffe aus mit Flüssiggas oder Erdgas betriebenen Fremdzündungsmotoren zum Antrieb von Fahrzeugen und zur Änderung ihrer Anhänge I, II, III, IV und VI (ABl. L 313 vom 29.11.2005, S. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2005/78/oj>).

## 2.2. Euro 7

Mit der Euro-7-Verordnung werden Anforderungen an die Lebensdauer sowohl leichter als auch schwerer Nutzfahrzeuge eingeführt. Diese Anforderungen an die Lebensdauer bestehen aus einer „Hauptlebensdauer“ und einer „zusätzlichen Lebensdauer“. In Anhang IV Tabelle 2 der Euro-7-Verordnung sind Dauerhaltbarkeitsmultiplikatoren vorgesehen, um der Verschlechterung während der zusätzlichen Lebensdauer Rechnung zu tragen (siehe Tabelle 1).

Während der Hauptlebensdauer gelten die Emissionsgrenzwerte gemäß Anhang I Tabelle 2 der Euro-7-Verordnung. Die zusätzliche Lebensdauer ergibt sich aus der Multiplikation der Emissionsgrenzwerte mit dem jeweiligen Dauerhaltbarkeitsmultiplikator gemäß Tabelle 1<sup>7</sup>.

<b>Dauerhaltbarkeitsmultiplikatoren</b>	<b>M<sub>1</sub>, N<sub>1</sub> und M<sub>2</sub></b>	<b>N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub> ≤ 16 t, M<sub>3</sub> ≤ 7,5 t</b>	<b>N<sub>3</sub> &gt; 16 t, M<sub>3</sub> &gt; 7,5 t</b>
Dauerhaltbarkeitsmultiplikator für die zusätzliche Lebensdauer	1,2 für gasförmige Schadstoffe		

Tabelle 1 – Tabelle mit dem Dauerhaltbarkeitsmultiplikator aus Euro 7

Mit der Euro-7-Verordnung wurde bereits ein Dauerhaltbarkeitsmultiplikator von 1,2 für leichte Nutzfahrzeuge und Fahrzeuge der Klasse M<sub>2</sub> eingeführt. Dies bedeutet, dass die Grenzwerte für gasförmige Emissionen um 20 % erhöht werden, wenn ein Fahrzeug die zusätzliche Lebensdauer nach Entfernung oder Alter erreicht. Für schwere Nutzfahrzeuge müssen noch Dauerhaltbarkeitsmultiplikatoren festgelegt werden. Zu diesem Zweck enthält Artikel 18 Absatz 3 der Euro-7-Verordnung folgende Bestimmung: „Bis zum 31. Dezember 2025 legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht zur Bewertung der Dauerhaltbarkeitsleistung schwerer Nutzfahrzeuge in Bezug auf Emissionen vor.“ Auf der Grundlage dieses Berichts ist die Kommission gemäß Artikel 15 Absatz 1 Buchstabe f befugt, die Dauerhaltbarkeitsmultiplikatoren in Anhang IV Tabelle 2 festzulegen.

Der Dauerhaltbarkeitsmultiplikator ist für zwei Gruppen schwerer Nutzfahrzeuge zu bestimmen, je nach Fahrzeugklasse und Höchstmasse des Fahrzeugs. In Tabelle 2 sind die Hauptlebensdauer und die zusätzliche Lebensdauer für beide Gruppen schwerer Nutzfahrzeuge aufgeführt<sup>8</sup>.

<b>Lebensdauer von Fahrzeugen</b>	<b>N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub> ≤ 16 t, M<sub>3</sub> ≤ 7,5 t</b>	<b>N<sub>3</sub> &gt; 16 t, M<sub>3</sub> &gt; 7,5 t</b>
Hauptlebensdauer	300 000 km oder 8 Jahre, je nachdem, was zuerst erreicht wird	700 000 km oder 12 Jahre, je nachdem, was zuerst erreicht wird

<sup>7</sup> Aus Anhang IV Tabelle 2 der Verordnung (EU) 2024/1257 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. April 2024 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Motoren sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge hinsichtlich ihrer Emissionen und der Dauerhaltbarkeit von Batterien (Euro 7).

<sup>8</sup> Aus Anhang IV Tabelle 1 der Verordnung (EU) 2024/1257 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. April 2024 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Motoren sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge hinsichtlich ihrer Emissionen und der Dauerhaltbarkeit von Batterien (Euro 7).

Zusätzliche Lebensdauer	375 000 km oder 10 Jahre, je nachdem, was zuerst erreicht wird	875 000 km oder 15 Jahre, je nachdem, was zuerst erreicht wird
-------------------------	--	--

*Tabelle 2 – Hauptlebensdauer und zusätzliche Lebensdauer von Fahrzeugen ab Euro 7*

### **3. Bewertung von Dauerhaltbarkeitsmultiplikatoren**

#### **3.1. Fahrzeugdatenbank**

Da sich schwere Nutzfahrzeuge der Euro-7-Norm noch nicht auf Europas Straßen befinden, war eine Bewertung auf der Grundlage von Prüfdaten dieser Fahrzeuge nicht möglich. Bei der Bewertung wurden daher mehrere relevante Quellen von Emissionsdaten herangezogen, die auf der neuesten, in Euro-VI-Dieselfahrzeugen verwendeten Technologie beruhen. Da Euro 7 im Vergleich zu Euro VI nur geringfügig strenger ist, wird die Verwendung von Daten aus den neuesten Euro-VI-Fahrzeugen kurzfristig als der am besten geeignete Ansatz erachtet. Im Einklang mit der Festlegung von Verschlechterungsfaktoren für leichte Nutzfahrzeuge wird davon ausgegangen, dass eine Bewertung auf der Grundlage der Deselemissionen auch für andere Motorkonstruktionen gültig ist.

Die verwendeten Prüfdaten stammen aus:

- der Prüfung mehrerer Fahrzeugpaare desselben Fahrzeugherstellers und -modells, wobei mindestens ein Fahrzeug eine geringe Kilometerleistung ( $< 100\,000$  km) und ein Fahrzeug eine hohe Kilometerleistung (bei erreichter Hauptlebensdauer oder darüber) aufweist; die meisten Fahrzeugpaare waren mit der neuesten Euro-VI-Technologie ausgestattet (Stufen D oder E);
- Datenbanken mit Emissionsdaten aus dem praktischen Fahrbetrieb aller Fahrzeuge und Fernmessungsdaten aus früheren Prüfungen;
- Prüfdaten und Schätzungen von Lkw-Herstellern;
- Ergebnissen der in den USA vorgeschriebenen Prüfzyklen für den Motorprüfstand.

#### **3.2. Methode**

Bei der technischen Bewertung wurden unterschiedliche Methoden zur Berechnung der Verschlechterung der Leistung des Emissionsminderungssystems verwendet. Für die geprüften Fahrzeugpaare wurden die Emissionen am Ende der Hauptlebensdauer und der zusätzlichen Lebensdauer durch Extrapolation geschätzt. Anschließend wurde die Emissionsdifferenz mit den Euro-7-Emissionsgrenzwerten verglichen. Bei anderen Datensätzen wurden je nach Datensatztyp sowohl Extrapolation als auch lineare Regression zur Schätzung der Verschlechterung verwendet. Bei der Methode wurde zwischen den Ergebnissen für leichtere schwere Nutzfahrzeuge, beispielsweise leichte Lastkraftwagen und Stadtbusse ( $N_2, N_3 \leq 16$  t,  $M_3 \leq 7,5$  t), und den Ergebnissen für schwerere schwere Nutzfahrzeuge, beispielsweise schwere Lastkraftwagen und Reisebusse ( $N_3 > 16$  t,  $M_3 > 7,5$  t), differenziert. Außerdem wurde zwischen verschiedenen Emissionskomponenten unterschieden, d. h. zwischen  $\text{NO}_x$ ,  $\text{NH}_3$ ,  $\text{N}_2\text{O}$ ,  $\text{CO}$ ,  $\text{HC}$ ,  $\text{CH}_4$ ,  $\text{NMOG}$  und  $\text{PN}_{23}$ . Extreme Ausreißer in Bezug auf die beobachtete Verschlechterung wurden nicht berücksichtigt, da diese Ausreißer bei Fahrzeugen mit Funktionsstörungen oder bei manipulierten Fahrzeugen festgestellt wurden.

### 3.3. Ergebnisse der vom CLOVE durchgeführten technischen Bewertung

#### 3.3.1. Leichtere schwere Nutzfahrzeuge

Die Dauerhaltbarkeitswerte, die bei der Bewertung leichterer schwerer Nutzfahrzeuge nach unterschiedlichen Methoden ermittelt wurden, sind in Tabelle 3 aufgeführt. Nach den in der Tabelle dargestellten Daten stellt ein Wert von 1,2 einen typischen Dauerhaltbarkeitsmultiplikator für Dieselmotoren dar. Diese Bewertung stützt sich hauptsächlich auf technische Messungen bei Fahrzeugen der Emissionsnorm Euro VI Stufe D oder E, da diese Fahrzeuge aus technologischer Sicht am ehesten mit Euro-7-Fahrzeugen vergleichbar sind.

Abgas emissionskomponente	TUG/FVT <sup>9</sup>	HBEF A <sup>10</sup> 4.2	HBEF A 5.1	Fernmessung	US27 (SwRI <sup>11</sup> ) – Messwert + zusätzliche Emissionen	US27 (SwRI) – Euro-7-WHTC <sup>12</sup> – Grenzwert + zusätzliche Emissionen	OE M 1	OE M 2	Abgasfahnmessung
NO <sub>x</sub>	1,17	1,26	1,18	1,07-1,23	1,09	1,01	1,2-1,3	1,20	1,17
NH <sub>3</sub>	1,09		1,29						
N <sub>2</sub> 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 <sub>4</sub>	1,00				1,19	1,00			
NMOG	1,10								
PN <sub>23</sub>	1,00	1,00	1,00						

<sup>9</sup> Technische Universität Graz (Österreich) – Forschungsgesellschaft für Verbrennungskraftmaschinen und Thermodynamik.

<sup>10</sup> Handbuch für Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs.

<sup>11</sup> Southwest Research Institute.

<sup>12</sup> Weltweit harmonisierter instationärer Zyklus.

*Table 3 – Ergebnisse für leichtere schwere Nutzfahrzeuge ( $N_2, N_3 \leq 16 t, M_3 \leq 7,5 t$ )*

### 3.3.2. Schwerere schwere Nutzfahrzeuge

Die Ergebnisse für schwerere schwere Nutzfahrzeuge ähneln denen für leichtere schwere Nutzfahrzeuge und sind in Tabelle 4 dargestellt. Auch hier stellt nach den in der Tabelle dargestellten Daten ein Wert von 1,2 einen typischen Dauerhaltbarkeitsmultiplikator für Dieselfahrzeuge dar. Auch hier konzentriert sich die Bewertung hauptsächlich auf Fahrzeuge mit der Emissionsnorm Euro VI Stufe D oder E, da diese Fahrzeuge aus technologischer Sicht am ehesten mit Euro-7-Fahrzeugen vergleichbar sind.

<b>Abgas emissi onsko mpon ente</b>	<b>TUG/ FVT</b>	<b>HBE FA 4. 2</b>	<b>HBE FA 5. 1</b>	<b>Fern messu ng</b>	<b>US27 (SwR I) – Mess wert + zusätz liche Emiss ionen</b>	<b>US27 (SwR I) – Euro- 7- WHT C- Grenz wert + zusätz liche Emiss ionen</b>	<b>OEM 1</b>	<b>OEM 2</b>	<b>Abgas fahne nmess ung</b>
NO <sub>x</sub>	1,20	1,25	1,19	1,09- 1,30	1,09	1,01	1,16- 1,20	1,20	1,05
NH <sub>3</sub>	1,06		< 1						
N <sub>2</sub> 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 <sub>4</sub>	1,01				1,19	1,00			
NMO G	1,01								
PN <sub>23</sub>	1,01	1,00	1,00					1,01	

Tabelle 4 – Ergebnisse für schwerere schwere Nutzfahrzeuge ( $N_3 > 16 t$ ,  $M_3 > 7,5 t$ )

#### **4. Schlussfolgerungen**

In der Schlussfolgerung der technischen Bewertung auf der Grundlage der verfügbaren Euro-VI-Daten zur Verschlechterung der Emissionsleistung wird ein Dauerhaltbarkeitsmultiplikator von 1,2 für Euro-7-Fahrzeuge vorgeschlagen. Bei der Bewertung werden mehrere Abgasemissionskomponenten für die Festlegung des Dauerhaltbarkeitsmultiplikators berücksichtigt. Für die Bewertungen werden Fahrzeuge der Emissionsnorm Euro VI Stufe D oder E verwendet, da diese Fahrzeuge aus technologischer Sicht am ehesten mit Euro-7-Fahrzeugen vergleichbar sind. Ein Dauerhaltbarkeitsmultiplikator von 1,2 entspricht dem Dauerhaltbarkeitsmultiplikator für leichte Nutzfahrzeuge und Busse der Klasse M<sub>2</sub>.