



Bryssel, 10. maaliskuuta 2026
(OR. en)

7149/26

CLIMA 118
ENV 206
TRANS 134
MI 221

SAATE

Lähtettäjä: Euroopan komission pääsihteeri, allekirjoittajana johtaja Martine
DEPREZ

Saapunut: 9. maaliskuuta 2026

Vastaanottaja: Thérèse BLANCHET, Euroopan unionin neuvoston pääsihteeri

Kom:n asiak. nro: COM(2026) 108 final

Asia: KOMISSION TIEDONANTO EUROOPAN PARLAMENTILLE JA
NEUVOSTOLLE
raskaiden hyötyajoneuvojen kestävyteen liittyvän suorituskyvyn
arvioinnista päästöjen osalta

Valtuuskunnille toimitetaan oheisena asiakirja COM(2026) 108 final.

Liite: COM(2026) 108 final



Bryssel 9.3.2026
COM(2026) 108 final

KOMISSION TIEDONANTO EUROOPAN PARLAMENTILLE JA NEUVOSTOLLE
raskaiden hyötyajoneuvojen kestävyteen liittyvän suorituskyvyn arvioinnista päästöjen
osalta

KOMISSIION TIEDONANTO EUROOPAN PARLAMENTILLE JA NEUVOSTOLLE

raskaiden hyötyajoneuvojen kestävyysliittävän suorituskyvyn arvioinnista päästöjen osalta

1. Johdanto

Asetus (EU) 2024/1257 (Euro 7 -asetus)¹ moottoriajoneuvojen tyyppi hyväksynnästä niiden päästöjen osalta hyväksyttiin vuonna 2024 ilmanlaadun parantamiseksi Euroopan vihreän kehityksen ohjelman tavoitteiden mukaisesti. Tämä asetus perustuu kevyiden hyötyajoneuvojen päästöihin sovellettavaan Euro 6 -asetukseen² ja raskaiden hyötyajoneuvojen päästöihin sovellettavaan Euro VI -asetukseen, ja siinä otetaan käyttöön uusia säännöksiä, joilla säännellään jarruista peräisin olevia päästöjä, renkaiden kulumista ja ajoneuvon sisäisen akun kestävyttä sekä kevyiden että raskaiden hyötyajoneuvojen osalta. Euro 6- ja Euro VI -asetusten tavoin myös Euro 7 -asetuksessa edellytetään, että ajoneuvot noudattavat päästörajoja tietyn ajan, josta käytetään nimitystä pääasiallinen käyttöikä. Tämä on tarpeen sen varmistamiseksi, että päästövaatimukset täyttyvät paitsi tyyppi hyväksynnän yhteydessä myös käytännössä ajoneuvojen ollessa käytössä. Pääasiallinen käyttöikä esitetään Euro 7 -asetuksen liitteessä IV olevassa taulukossa 1. Koska pääasiallinen käyttöikä ei kuvasta ajoneuvojen keskimääräistä käyttöikää unionissa, Euro 7 -asetuksen 6 artiklan 5 kohdassa otetaan käyttöön pidennetty käyttöikä, mikä tarkoittaa sitä, että Euro 6- ja Euro VI -asetusten soveltamista jatketaan 25 prosenttia ajoneuvon pääasiallista käyttöikää pidemmälle. Kestävyyskertoimien käsite otetaan käyttöön, jotta voidaan ottaa huomioon päästöjen vähentämisen järjestelmien huononeminen pääasiallisen käyttöikään jälkeen.

Luokan M₂ kevyiden hyötyajoneuvojen ja linja-autojen kestävyyskertoimet on vahvistettu Euro 7 -asetuksen liitteessä IV olevassa taulukossa 2. Raskaiden hyötyajoneuvojen ja erityisesti luokkien M₃, N₂ ja N₃ ajoneuvojen huononemiskertoimia ei ole vielä vahvistettu Euro 7 -asetuksessa. Sen vuoksi kyseisen asetuksen 18 artiklan 3 kohdassa edellytetään, että komissio arvioi raskaiden hyötyajoneuvojen kestävyysliittävää suorituskykyä päästöjen osalta 31. joulukuuta 2025 mennessä ennen näiden kestävyyskertoimien vahvistamista. Erityisten tutkimus-, testaus- ja sertifiointiorganisaatioiden muodostama erittäin vähäisiä ajoneuvopäästöjä käsittelevä CLOVE-yhteenliittymä (Consortium for ultra-LOW Vehicle Emissions) suoritti teknisen arvioinnin komission puolesta.

¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2024/1257, annettu 24 päivänä huhtikuuta 2024, moottoriajoneuvojen ja moottorien sekä moottoriajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden tyyppi hyväksynnästä niiden päästöjen ja akun kestävyysliittävän suorituskyvyn osalta (Euro 7), Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/858 muuttamisesta sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 715/2007 ja (EY) N:o 595/2009 ja komission asetuksen (EU) N:o 582/2011, komission asetuksen (EU) 2017/1151, komission asetuksen (EU) 2017/2400 ja komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2022/1362 kumoamisesta (EUVL L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj>).

² Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 715/2007, annettu 20 päivänä kesäkuuta 2007, moottoriajoneuvojen tyyppi hyväksynnästä kevyiden henkilö- ja hyötyajoneuvojen päästöjen (Euro 5 ja Euro 6) osalta (EUVL L 171, 29.6.2007, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2007/715/oj>).

Tässä Euroopan parlamentille ja neuvostolle annetussa tiedonannossa komissio jakaa teknisen arvioinnin³ tulokset ja esittää johtopäätöksensä siitä, mitkä kestävyyskertoimet olisi vahvistettava raskaiden hyötyajoneuvojen luokille Euro 7 -asetuksen¹ liitteessä IV olevassa taulukossa 2.

³ Euroopan komissio: sisämarkkinoiden, teollisuuden, yrittäjyyden ja pk-yritystoiminnan pääosasto, Plakolmer, B., Hausberger, S. ja Weller, K., *Durability of Euro 7 heavy-duty vehicle emissions – Technical report – LOT2*, Euroopan unionin julkaisutoimisto, 2025, <https://data.europa.eu/doi/10.2873/7305552>.

2. Säätelytausta

2.1. Historiallinen tausta

Ajoneuvojen päästömääräyksiin on Euroopassa vähitellen sisällytetty käyttöikää koskevat vaatimukset ja huononemiskertoimet. Tällaisilla käyttöikää koskevilla vaatimuksilla varmistetaan, että päästötehokkuus säilyy paitsi tyyppihyväksynnän yhteydessä myös ajoneuvon koko käyttöiän ajan. Huononemiskertoimet ovat kertoimia tai kiinteitä lisäarvoja, jotka on suunniteltu kattamaan päästöjen rajoitusteknologian⁴ kulumisesta ja huononemisesta johtuva odotettu päästöjen kasvu. Näitä tekijöitä määritettäessä olisi otettava huomioon, että raskaiden hyötyajoneuvojen tilanteet vaihtelevat huomattavasti enemmän kuin kevyiden hyötyajoneuvojen, joten määrittäminen olisi katettava kaikki ajotavat ja muut moottorin käyttötapaukset. Tämä edellytti näin ollen paljon monimutkaisempaa ja perusteellisempaa tutkimusta, mikä osaltaan johtui näiden hyötyajoneuvojen pidemmästä käyttöiästä ja monipuolisemmista käyttöolosuhteista.

Kevyiden hyötyajoneuvojen huononemiskertoimet otettiin käyttöön 1990-luvun alussa.⁵ Valmistajien oli tuolloin osoitettava nopeutetuilla ikääntymistesteillä, että päästöjen rajoitusjärjestelmät olivat tehokkaita määritetyn käyttöiän ajan (tyypillisesti 80 000 kilometriä). Myöhemmin ajoneuvon sisäisten valvontajärjestelmien ja todellisissa ajo-olosuhteissa syntyvien päästöjen testauksen käyttöönotto paransi kestävyysvaatimusten tarkkuutta ja valvontaa.

Raskaisiin hyötyajoneuvoihin kohdistuu sitä vastoin suurempia raskastestejä, koska niitä käytetään tavallisesti pidempiä aikoja, usein yli 700 000 kilometriä tai seitsemän vuotta, vaihtelevissa ja ankarissa olosuhteissa. Vuonna 2005 Euro IV -päästölainsäädännössä⁶ otettiin käyttöön raskaisiin hyötyajoneuvoihin sovellettavat huononemiskertoimet. Valmistajat saivat joko soveltaa lainsäädännössä säädettyä kiinteää huononemiskerrointa tai tehdä ikääntymistestejä osoittaakseen tosiasiallisen huononemisen. Jälkimmäisessä tapauksessa valmistajien oli osoitettava, että määritettyjen huononemiskertoimien puitteissa moottoriperheen tai moottorin jälkikäsitteilyjärjestelmäperheen kaasua- ja hiukkaspäästöt täyttivät asianmukaiset päästörajat asianmukaisen kestoajan aikana.

⁴ Esim. katalyysaattorit, anturit ja pakokaasun kierrätysjärjestelmät.

⁵ Ensimmäisen kerran neuvoston direktiivissä 91/441/ETY: neuvoston direktiivi 91/441/ETY, annettu 26 päivänä kesäkuuta 1991, moottoriajoneuvojen päästöjen aiheuttaman ilman pilaantumisen estämiseksi toteutettavia toimenpiteitä koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä annetun direktiivin 70/220/ETY muuttamisesta (EYVL L 242, 30.8.1991, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1991/441/oj>).

⁶ Komission direktiivi 2005/78/EY, annettu 14 päivänä marraskuuta 2005, ajoneuvojen puristussytytysmoottoreiden kaasumaisten ja hiukkasmaisten päästöjen sekä ajoneuvoissa käytettävien maa- tai nestekaasulla toimivien ottomoottoreiden kaasupäästöjen torjumiseksi toteutettavia toimenpiteitä koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2005/55/EY täytäntöönpanosta sekä sen liitteiden I–IV ja VI muuttamisesta (EUVL L 313, 29.11.2005, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2005/78/oj>).

2.2. Euro 7

Euro 7 -asetuksessa otetaan käyttöön käyttöikää koskevat vaatimukset sekä kevyille että raskaille hyötyajoneuvoille. Nämä käyttöikää koskevat vaatimukset koostuvat pääasiallisesta käyttöiästä ja pidennetystä käyttöiästä. Euro 7 -asetuksen liitteessä IV olevassa taulukossa 2 esitetään kestävyyskertoimet, jotta voidaan ottaa huomioon huonontuminen pidennetyn käyttöiän aikana (ks. taulukko 1).

Pääasiallisen käyttöiän aikana ovat voimassa Euro 7 -asetuksen liitteessä I olevassa taulukossa 2 esitetyt päästörajat. Pidennetyn käyttöiän osalta päästöjen raja-arvot on kerrottava asiaankuuluvalla kestävyyskerroimella, joka esitetään taulukossa 1.⁷

Kestävyyskertoimet	M ₁ , N ₁ ja M ₂	N ₂ , N ₃ ≤ 16 t, M ₃ ≤ 7,5 t	N ₃ > 16 t, M ₃ > 7,5 t
Pidennettyyn käyttöikään sovellettava kestävyyskerroin	1,2 kaasumaisten epäpuhtauksien osalta		

Taulukko 1 – Euro 7 -asetuksen kestävyyskerrointaulukko

Euro 7 -asetuksella otettiin jo käyttöön kestävyyskerroin 1,2 kevyille hyötyajoneuvoille ja luokan M₂ ajoneuvoille. Tämä tarkoittaa käytännössä sitä, että kaasupäästöjen raja-arvoja nostetaan 20 prosenttia, kun ajoneuvo saavuttaa pidemmän käyttöiän joko ajomatkan tai iän perusteella. Raskaille hyötyajoneuvoille on vielä määritettävä kestävyyskertoimet. Tätä varten Euro 7 -asetuksen 18 artiklan 3 kohdassa säädetään seuraavaa: ”Komissio antaa viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2025 Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen, jossa arvioidaan raskaiden hyötyajoneuvojen kestävyteen liittyvää suorituskkyä päästöjen osalta.” Kyseisen kertomuksen perusteella komissiolle siirretään 15 artiklan 1 kohdan f alakohdan mukaisesti valta vahvistaa liitteessä IV olevan taulukon 2 mukaiset kestävyyskertoimet.

Kestävyyskerroin on määritettävä kahdelle raskaiden hyötyajoneuvojen ryhmälle ajoneuvoluokan ja ajoneuvon enimmäismassan mukaan. Taulukossa 2 esitetään molempien raskaiden hyötyajoneuvojen ryhmien pääasialliset ja pidennetyt käyttöiät.⁸

Ajoneuvojen käyttöikä	N ₂ , N ₃ ≤ 16 t, M ₃ ≤ 7,5 t	N ₃ > 16 t, M ₃ > 7,5 t
Pääasiallinen käyttöikä	300 000 km tai 8 vuotta sen mukaan, kumpi ehdoista täyttyy ensin	700 000 km tai 12 vuotta sen mukaan, kumpi ehdoista täyttyy ensin
Pidennetty käyttöikä	375 000 km tai 10 vuotta sen mukaan, kumpi ehdoista täyttyy ensin	875 000 km tai 15 vuotta sen mukaan, kumpi ehdoista täyttyy ensin

⁷ Tiedot ovat peräisin Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2024/1257, annettu 24 päivänä huhtikuuta 2024, moottoriajoneuvojen ja moottorien sekä moottoriajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden tyyppihyväksynnästä niiden päästöjen ja akun kestävyiden osalta (Euro 7) liitteessä IV olevasta taulukosta 2.

⁸ Tiedot ovat peräisin Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2024/1257, annettu 24 päivänä huhtikuuta 2024, moottoriajoneuvojen ja moottorien sekä moottoriajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden tyyppihyväksynnästä niiden päästöjen ja akun kestävyiden osalta (Euro 7) liitteessä IV olevasta taulukosta 1.

Taulukko 2 – Euro 7 -asetuksen mukaiset ajoneuvojen pääasialliset ja pidennetyt käyttöiät

3. Kestävyysharkertoimien arviointi

3.1. Ajoneuvotietokanta

Koska Euro 7 -asetuksen mukaiset raskaat hyötyajoneuvot eivät vielä ole käytössä Euroopan teillä, näistä ajoneuvoista saatuihin testitietoihin perustuva arviointi ei ollut mahdollista. Arvioinnissa käytettiin näin ollen useita merkityksellisiä päästötietojen lähteitä, jotka koskivat uusinta Euro VI -dieselajoneuvoissa käytettyä teknologiaa. Koska Euro 7 -asetus on vaatimuksiltaan vain hieman tiukempi kuin Euro VI -asetus, uusimpia Euro VI -ajoneuvoja koskevien tietojen käyttöä pidetään sopivimpana toimintatapana lyhyellä aikavälillä. Niin kuin kevyiden hyötyajoneuvojen huononemiskertoimia määritettäessä, dieselpäästöihin perustuvan arvioinnin oletetaan soveltuvan myös muihin moottorimalleihin.

Käytetyt testitiedot hankittiin seuraavista lähteistä:

- testaamalla useita saman ajoneuvovalmistajan ja -mallin ajoneuvopareja, joissa vähintään toisen ajoneuvon kilometrimäärä oli alhainen (< 100 000 km) ja toisen ajoneuvon kilometrimäärä oli suuri (lähes pääasiallisen käyttöiän kilometrimäärä tai enemmän); useimmissa ajoneuvopareissa oli uusin Euro VI -teknologia (vaihe D tai E)
- tietokannat, jotka sisältävät kaikista ajoneuvoista peräisin olevat ajonaikaiset päästötiedot ja aiemmasta testauksesta saadut kaukokartoitustiedot
- kuorma-autojen valmistajien testitiedot ja arviot
- moottoritestialustan tulokset Yhdysvaltain säädösten mukaisista testijaksoista.

3.2. Menetelmä

Teknisessä arvioinnissa käytettiin erilaisia menetelmiä päästöjen vähennysjärjestelmän suorituskyvyn huononemisen laskemiseksi. Testattujen ajoneuvoparien päästöt pääasiallisen käyttöiän lopussa ja pidennetyin käyttöiän lopussa arvioitiin ekstrapoloimalla. Päästöjen eroa verrattiin myöhemmin Euro 7 -päästörajoihin. Muiden tietojoukkojen osalta huononemisen arviointiin käytettiin ekstrapolointia ja lineaarista regressiota tietojoukkotyypistä riippuen. Menetelmässä erotettiin kevyemmät raskaat hyötyajoneuvot, kuten kevyet kuorma-autot ja kaupunkibussit ($N_2, N_3 \leq 16 \text{ t}, M_3 \leq 7,5 \text{ t}$) ja erittäin raskaat hyötyajoneuvot, kuten raskaat kuorma-autot ja linja-autot ($N_3 > 16 \text{ t}, M_3 > 7,5 \text{ t}$). Siinä erotettiin myös eri päästökomponentit, kuten NO_x , NH_3 , N_2O , CO , HC , CH_4 , NMOG ja PN_{23} . Havaitun huononemisen osalta äärimmäisiä poikkeavuuksia ei otettu huomioon, koska näitä poikkeavuuksia havaittiin ajoneuvoissa, joissa oli toimintahäiriöitä tai joihin oli tehty luvattomia muutoksia.

3.3. CLOVEN tekemän teknisen arvioinnin tulokset

3.3.1. Kevyemmät raskaat hyötyajoneuvot

Kevyempien raskaiden hyötyajoneuvojen eri menetelmien mukaisen arvioinnin perusteella saadut kestävyysarvot esitetään taulukossa 3. Taulukon tietojen mukaan arvo 1,2 edustaa tyypillistä dieselmoottoreiden kestävyyskerrointa. Arviointi perustuu pääasiassa teknologian mittauksiin ajoneuvoissa, jotka ovat päästönormin Euro VI vaiheen D tai E mukaisia, koska kyseiset ajoneuvot ovat teknisesti vertailukelpoisimpia Euro 7 -ajoneuvoihin nähden.

Pako- kaasu- päästö jen tekijä	TUG/ FVT ⁹	HBEF A ¹⁰ 4.2	HBEF A 5.1	Etä- seura nta	US27 (SwRI ¹¹) – mittaus arvo + lisä- päästöt	US27 (SwRI) – Euro 7 WHTC: n ¹² raja + lisä- päästöt	OE M 1	OE M 2	Plume chasin g □men etelmä
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						

Taulukko 3 – Kevyempien raskaiden hyötyajoneuvojen tulokset ($N_2, N_3 \leq 16 t, M_3 \leq 7,5 t$)

⁹ Grazin teknillinen yliopisto (Itävalta) – Forschungsgesellschaft für Verbrennungskraftmaschinen und Thermodynamik (polttomootoreiden ja termodynamiikan tutkimusyhdistys).

¹⁰ Handbook Emission Factors for Road Transport.

¹¹ Southwest Research Institute.

¹² World Harmonized Transient Cycle.

3.3.2. Erittäin raskaat ajoneuvot

Erittäin raskaiden ajoneuvojen tulokset vastaavat kevyempien raskaiden hyötyajoneuvojen tuloksia, ja ne esitetään taulukossa 4. Myös tämän taulukon tietojen mukaan arvo 1,2 edustaa tyypillistä dieselmoottoreiden kestävyyskerrointa. Arvioinnissa keskitytään jälleen pääasiassa ajoneuvoihin, jotka ovat päästönormin Euro VI vaiheen D tai E mukaisia, koska kyseiset ajoneuvot ovat teknisesti vertailukelpoisimpia Euro 7 -ajoneuvoihin nähden.

Pako- kaasu pääst öjen tekijä	TUG/ FVT	HBE FA 4.2	HBE FA 5.1	Etä- seura nta	US27 (SwR I) – mitta us- arvo + lisä- pääst öt	US27 (SwR I) – Euro 7 WHT C:n raja + lisä- pääst öt	OEM 1	OEM 2	Plum e chasi ng □men etelm ä
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	

Taulukko 4 – Erittäin raskaiden hyötyajoneuvojen tulokset ($N_3 > 16 t$, $M_3 > 7,5 t$)

4. Päätelmät

Teknisen arvioinnin, joka perustuu saatavilla oleviin Euro VI -tietoihin päästötehokkuuden huononemisesta, päätelmissä ehdotetaan Euro 7 -ajoneuvoille kestävyyskerrointa 1,2. Arvioinnissa otetaan huomioon useita pakokaasupäästöihin liittyviä tekijöitä kestävyyskerroimen vahvistamiseksi. Arvioinneissa käytetään ajoneuvoja, jotka ovat päästönormin Euro VI vaiheen D tai E mukaisia, koska kyseiset ajoneuvot ovat teknisesti vertailukelpoisimpia Euro 7 -ajoneuvoihin nähden. Kestävyyskerroin 1,2 vastaa luokan M₂ kevyiden hyötyajoneuvojen ja linja-autojen kestävyyskerrointa.