

Bruxelles, 10. ožujka 2026.  
(OR. en)

7149/26

CLIMA 118  
ENV 206  
TRANS 134  
MI 221

### POP RATNA BILJEŠKA

---

Od:	Glavna tajnica Europske komisije, potpisala direktorica Martine DEPREZ
Datum primitka:	9. ožujka 2026.
Za:	Thérèse BLANCHET, glavna tajnica Vijeća Europske unije
Br. dok. Kom.:	COM(2026) 108 final
Predmet:	KOMUNIKACIJA KOMISIJE EUROPSKOM PARLAMENTU I VIJEĆU o ocjenjivanju trajnosti teških vozila u pogledu emisija

---

Za delegacije se u prilogu nalazi dokument COM(2026) 108 final.

---

Priloženo: COM(2026) 108 final



Bruxelles, 9.3.2026.  
COM(2026) 108 final

**KOMUNIKACIJA KOMISIJE EUROPSKOM PARLAMENTU I VIJEĆU**

**o ocjenjivanju trajnosti teških vozila u pogledu emisija**

# KOMUNIKACIJA KOMISIJE EUROPSKOM PARLAMENTU I VIJEĆU

## o ocjenjivanju trajnosti teških vozila u pogledu emisija

### 1. Uvod

Uredba (EU) 2024/1257 (Uredba o normi Euro 7)<sup>1</sup> o homologaciji s obzirom na emisije iz motornih vozila donesena je 2024. kako bi se poboljšala kvaliteta zraka, u skladu s ciljevima europskog zelenog plana. Temelji se na uredbi o emisijama Euro 6 za laka vozila<sup>2</sup> i uredbi o emisijama Euro VI za teška vozila te je uvela nove odredbe za reguliranje emisija iz kočnica, abrazije guma i trajnosti ugrađenih baterija za laka i teška vozila. Kao i u normama Euro 6 i Euro VI, u normi Euro 7 propisano je da vozila moraju biti unutar graničnih vrijednosti emisija tijekom određenog razdoblja, koje se naziva „glavni životni vijek”. To je potrebno kako bi se osiguralo da zahtjevi za emisije nisu ispunjeni samo u okviru homologacijskog postupka, nego i u praksi kad se vozila koriste. Glavni životni vijek opisan je u tablici 1. Priloga IV. Uredbi o normi Euro 7. Budući da „glavni životni vijek” ne odgovara prosječnom životnom vijeku vozila u Uniji, člankom 6. stavkom 5. norme Euro 7 uvodi se „dodatni životni vijek” u kojem se primjena normi Euro 6 i Euro VI proširuje za 25 % po isteku „glavnog životnog vijeka” vozila. Uvodi se koncept multiplikatora trajnosti kako bi se uzela u obzir deterioracija sustava za smanjenje emisija nakon glavnog životnog vijeka.

Multiplikatori trajnosti za laka vozila i autobuse kategorije M<sub>2</sub> utvrđeni su u tablici 2. u Prilogu IV. Uredbi o normi Euro 7. Multiplikatori pogoršanja za teška vozila, posebno vozila kategorija M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> i N<sub>3</sub> nisu utvrđeni u Uredbi o normi Euro 7. Stoga se u članku 18. stavku 3. te uredbe od Komisije zahtijeva da do 31. prosinca 2025. ocijeni trajnost teških vozila s obzirom na emisije prije utvrđivanja multiplikatora trajnosti. Konzorcij za smanjenje emisija vozila (CLOVE), koji se sastoji od skupine specijaliziranih organizacija za istraživanje, ispitivanje i certifikaciju, napravio je za Komisiju tehničku procjenu.

U ovoj Komunikaciji Europskom parlamentu i Vijeću Komisija se slaže s nalazima tehničke procjene<sup>3</sup> i navodi koje bi multiplikatore trajnosti trebalo utvrditi za kategorije teških vozila u tablici 2. Priloga IV. Uredbi o normi Euro 7. **Error! Bookmark not defined.**

---

<sup>1</sup> Uredba (EU) 2024/1257 Europskog parlamenta i Vijeća od 24. travnja 2024. o homologaciji motornih vozila i motora te sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila s obzirom na njihove emisije i trajnost baterija (Euro 7), izmjeni Uredbe (EU) 2018/858 Europskog parlamenta i Vijeća i stavljanju izvan snage uredbi (EZ) br. 715/2007 i (EZ) br. 595/2009 Europskog parlamenta i Vijeća, Uredbe Komisije (EU) br. 582/2011, Uredbe Komisije (EU) 2017/1151, Uredbe Komisije (EU) 2017/2400 i Provedbene uredbe Komisije (EU) 2022/1362 (SL L, 2024/1257, 8.5.2024., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj>).

<sup>2</sup> Uredba (EZ) br. 715/2007 Europskog parlamenta i Vijeća od 20. lipnja 2007. o homologaciji tipa motornih vozila s obzirom na emisije iz lakih osobnih i gospodarskih vozila (Euro 5 i Euro 6) (SL L 171, 29.6.2007., str. 1., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2007/715/oj>).

<sup>3</sup> Europska komisija: Glavna uprava za unutarnje tržište, industriju, poduzetništvo te male i srednje poduzetnike, Plakolmer, B., Hausberger, S. i Weller, K., *Durability of Euro 7 heavy-duty vehicle emissions – Technical report – LOT2*, Ured za publikacije Europske unije, 2025., <https://data.europa.eu/doi/10.2873/7305552>.

## 2. Regulatorni kontekst

### 2.1. Povijesni kontekst

Zakonodavstvom o emisijama iz vozila u Europi postupno su uvedeni zahtjevi za životni vijek i „faktori pogoršanja”. Zahtjevi za životni vijek znače da vrijednosti emisija nisu ispunjene samo u trenutku homologacije nego i tijekom cijelog životnog vijeka vozila. Faktori pogoršanja su multiplikativne ili aditivne fiksne vrijednosti osmišljene da obuhvate očekivano povećanje emisija zbog trošenja i degradacije tehnologije za kontrolu emisija<sup>4</sup>. Pri utvrđivanju tih faktora trebalo bi uzeti u obzir da kod teških vozila postoji puno više parametara nego kod lakih jer ti parametri trebaju obuhvaćati sve načine vožnje i druge uporabe motora. Stoga je za to bilo potrebno mnogo složenije i rigoroznije ispitivanje, među ostalim i zbog njihova duljeg životnog vijeka i raznolikijih uvjeta rada.

Faktori pogoršanja za laka vozila uvedeni su početkom devedesetih<sup>5</sup>. U to su vrijeme proizvođači ispitivanjem na temelju ubrzanog starenja morali dokazati da sustavi za kontrolu emisija ostaju djelotvorni unutar specificiranog životnog vijeka, obično 80 000 kilometara. Točnost i primjena zahtjeva za trajnost naknadno je poboljšana uvođenjem sustava ugrađene dijagnostike i ispitivanjem stvarnih emisija tijekom vožnje.

S druge strane, situacija je kompliciranija za teška vozila jer se ona obično koriste dulje, često više od sedam godina ili 700 000 kilometara, u manje predvidljivim i težim uvjetima. Zakonodavstvom o emisijama Euro IV<sup>6</sup> iz 2005. uvedeni su faktori pogoršanja za teška vozila. Proizvođači mogu primijeniti fiksni faktor pogoršanja utvrđen u zakonodavstvu ili izvesti ispitivanja sa starenjem da dokažu stvarno pogoršanje. U potonjem slučaju moraju dokazati da su na temelju navedenih faktora pogoršanja plinovite emisije i emisije čestica porodice motora ili porodice motora po sustavu za naknadnu obradu bile u skladu s odgovarajućim graničnim vrijednostima emisija tijekom odgovarajućeg razdoblja.

---

<sup>4</sup> Npr. katalizatori, senzori i sustavi za povrat ispušnih plinova.

<sup>5</sup> Najprije u Direktivi Vijeća 91/441/EEZ Direktiva Vijeća 91/441/EEZ od 26. lipnja 1991. o izmjeni Direktive 70/220/EEZ o usklađivanju zakonodavstava država članica o mjerama koje treba poduzeti protiv onečišćenja zraka emisijama iz motornih vozila (SL L 242, 30.8.1991., str. 1., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1991/441/oj>).

<sup>6</sup> Direktiva Komisije 2005/78/EZ od 14. studenog 2005. godine o provedbi Direktive 2005/55/EZ Europskoga parlamenta i Vijeća o usklađivanju zakonodavstava država članica o mjerama koje treba poduzeti protiv emisije plinovitih onečišćivača i onečišćujućih krutih čestica iz motora s kompresijskim paljenjem za primjenu u vozilima i emisije plinovitih onečišćivača iz motora s vanjskim izvorom paljenja koji kao gorivo koriste prirodni plin ili ukapljeni naftni plin za primjenu u vozilima i o izmjenama i dopunama njezinih Priloga I., II., III., IV. i VI. (SL L 313, 29.11.2005., str. 1., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2005/78/oj>).

## 2.2. Euro 7

Uredbom o normi Euro 7 uvedeni su zahtjevi za životni vijek lakih i teških vozila. Podijeljeni su na zahtjeve za „glavni životni vijek” i „dodatni životni vijek”. U tablici 2. Priloga IV. Uredbi o normi Euro 7 utvrđeni su multiplikatori trajnosti kako bi se uzelo u obzir pogoršanje tijekom dodatnog životnog vijeka (vidjeti tablicu 1).

Granične vrijednosti emisija u tablici 2. Priloga I. Uredbi o normi Euro 7 vrijede za glavni životni vijek. Te se vrijednosti množe s odgovarajućim multiplikatorom trajnosti iz tablice 1<sup>7</sup> za dobivanje graničnih vrijednosti emisija za dodatni životni vijek.

<b>Multiplikatori trajnosti</b>	<b>Kategorije M<sub>1</sub>, N<sub>1</sub> i 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>
Multiplikator trajnosti za dodatni životni vijek	1,2 za plinovite onečišćujuće tvari		

Tablica 1: Tablica s multiplikatorima trajnosti iz norme Euro 7

Uredbom o normi Euro 7 već je uveden multiplikator trajnosti od 1,2 za laka vozila i vozila kategorije M<sub>2</sub>. To u praksi znači da se granične vrijednosti za plinovite emisije povećavaju za 20 % kad vozilo dosegne dodatni životni vijek, po kilometraži ili starosti. Za teška vozila multiplikatore trajnosti tek treba utvrditi. U tu je svrhu u članku 18. stavku 3. Uredbe o normi Euro 7 utvrđena sljedeća odredba: „Komisija do 31. prosinca 2025. Europskom parlamentu i Vijeću podnosi izvješće o procjeni trajnosti teških vozila u pogledu emisija.” Na temelju tog izvješća Komisija je ovlaštena u skladu s člankom 15. stavkom 1. točkom (f) utvrditi multiplikatore trajnosti iz tablice 2. Priloga IV.

Multiplikator trajnosti mora se odrediti za dvije skupine teških vozila, definirane prema kategoriji i najvećoj dopuštenoj masi vozila. U tablici 2 prikazani su glavni i dodatni životni vijek za obje skupine teških vozila<sup>8</sup>.

<b>Životni vijek vozila</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>
Glavni životni vijek	300 000 km ili 8 godina, ovisno o tome što nastupi ranije	700 000 km ili 12 godina, ovisno o tome što nastupi ranije
Dodatni životni vijek	375 000 km ili 10 godina, ovisno o tome što nastupi ranije	875 000 km ili 15 godina, ovisno o tome što nastupi ranije

Tablica 2: Glavni i dodatni životni vijek vozila iz norme Euro 7

<sup>7</sup> Iz tablice 2 Priloga IV Uredbi (EU) 2024/1257 Europskog parlamenta i Vijeća od 24. travnja 2024. o homologaciji motornih vozila i motora te sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila s obzirom na njihove emisije i trajnost baterija (Euro 7).

<sup>8</sup> Iz tablice 1 Priloga IV Uredbi (EU) 2024/1257 Europskog parlamenta i Vijeća od 24. travnja 2024. o homologaciji motornih vozila i motora te sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila s obzirom na njihove emisije i trajnost baterija (Euro 7).

### **3. Ocjenjivanje multiplikatora trajnosti**

#### **3.1. Baza podataka o vozilima**

Budući da teških vozila u skladu s normom Euro 7 još uvijek nema na europskim cestama, procjena na temelju ispitnih podataka iz tih vozila nije bila izvediva. U procjeni je stoga upotrijebljeno nekoliko relevantnih izvora podataka o emisijama na temelju najnovije tehnologije u dizelskim vozilima u skladu s normom Euro VI. S obzirom da norma Euro 7 nije mnogo stroža u usporedbi s normom Euro VI, smatra se da je korištenje podataka iz najnovijih vozila Euro VI najprikladniji kratkoročan pristup. Analogno s utvrđivanjem faktora pogoršanja za laka vozila pretpostavlja se da je procjena na temelju emisija dizelskih motora valjana i za druge konstrukcije motora.

Ispitni podaci dobiveni su iz:

- ispitivanja više parova vozila istog proizvođača i modela vozila, pri čemu najmanje jedno vozilo ima nisku kilometražu (<100 000 km) i jedno vozilo ima veliku kilometražu (blizu ili veću od ukupne kilometraže predviđene za glavni životni vijek). Vozila u većini parova imala su najnoviju tehnologiju za ispunjavanje norme Euro VI (stupnjevi D ili E);
- baza podataka koje sadržavaju podatke o emisijama tijekom vožnje iz svih vozila i podatke dobivene daljinskom detekcijom iz prethodnih ispitivanja;
- ispitnih podataka i procjena proizvođača kamiona;
- rezultata ispitivanja na ispitnom stolu za motore iz regulatornih ispitnih ciklusa u SAD-u.

#### **3.2. Metoda**

U tehničkoj procjeni primijenjene su različite metode za izračun pogoršanja performansi sustava za smanjenje emisija. Ekstrapolacijom su procijenjene emisije ispitanih parova vozila na kraju glavnog i dodatnog životnog vijeka. Razlika u emisijama potom je uspoređena s graničnim vrijednostima emisija prema normi Euro 7. Za druge skupove podataka za procjenu pogoršanja korištene su i ekstrapolacija i linearna regresija, ovisno o vrsti skupa podataka. Metoda je dala zasebne rezultate za lakša teška vozila, kao što su laki kamioni i gradski autobusi ( $N_2, N_3 \leq 16$  t,  $M_3 \leq 7,5$  t) i za teža teška vozila, kao što su teški kamioni i autobusi ( $N_3 > 16$  t,  $M_3 > 7,5$  t). Zasebni rezultati su dani i za sastavne dijelove za različite komponente emisija, tj.  $\text{NO}_x$ ,  $\text{NH}_3$ ,  $\text{N}_2\text{O}$ ,  $\text{CO}$ ,  $\text{HC}$ ,  $\text{CH}_4$ ,  $\text{NMOG}$  i  $\text{PN}_{23}$ . Nisu uzete u obzir ekstremne netipične vrijednosti uočenog pogoršanja jer su takve vrijednosti opažene u vozilima s neispravnostima ili nedopuštenim zahvatima.

### 3.3. Rezultati tehničke procjene konzorcija CLOVE

#### 3.3.1. Lakša teška vozila

Vrijednosti trajnosti dobivene ocjenjivanjem lakših teških vozila različitim metodologijama prikazane su u tablici 3. Prema podacima prikazanim u tablici, vrijednost 1,2 je tipičan multiplikator trajnosti za dizelske motore. Ta se procjena uglavnom temelji na mjerenjima tehnologije u vozilima u skladu sa stupnjem D ili E emisijske norme Euro VI jer su ta vozila, s tehnološkog stajališta, najviše usporediva s vozilima konstruiranim za Euro 7.

Sastavni dio emisija ispušnih plinova	TUG/FVT <sup>9</sup>	HBE FA <sup>10</sup> 4.2	HBE FA 5.1	Daljniska detekcija	US27 (SwRI <sup>11</sup> ) – izmjeren a vrijednost + dodane emisije	US27 (SwRI) – Euro 7 WHTC <sup>12</sup> granična vrijednost + dodane emisije	Proizvođač originalne opreme 1	Proizvođač originalne opreme 2	Daljnisko mjerenje ispušnih plinova
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						

Tablica 3: Rezultati za lakša teška vozila ( $N_2, N_3 \leq 16 t, M_3 \leq 7,5 t$ )

<sup>9</sup> Tehničko sveučilište u Grazu (Austrija) – Forschungsgesellschaft für Verbrennungskraftmaschinen und Thermodynamik (Istraživačko udruženje za motore s unutarnjim izgaranjem i termodinamiku).

<sup>10</sup> Handbook Emission Factors for Road Transport (Priručnik o čimbenicima emisija za cestovni promet).

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

<sup>12</sup> World Harmonized Transient Cycle (Svjetski usklađeni ispitni ciklus rada motora u prijelaznim opterećenjima).

### 3.3.2. Teža teška vozila

Rezultati za teža teška vozila, prikazani u tablici 4., slični su rezultatima za lakša teška vozila. I za njih je prema podacima iz tablice vrijednost 1,2 tipičan multiplikator trajnosti za dizelske motore. Ponovno treba istaknuti da su se primarno ocjenjivala vozila sa stupnjem D ili E emisijske norme Euro VI jer su ta vozila, s tehnološkog stajališta, najviše usporediva s vozilima u skladu s normom Euro 7.

Sastavni dio emisija ispušnih plinova	TUG/FVT	HBE FA 4.2	HBE FA 5.1	Daljinska detekcija	US27 (SwRI) – izmjerena vrijednost + dodane emisije	US27 (SwRI) – Euro 7 WHTC granična vrijednost + dodane emisije	Proizvođač originalne opreme 1	Proizvođač originalne opreme 2	Daljinско mjerenje ispušnih plinova
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			
NMOG	1,01								
PN <sub>23</sub>	1,01	1,00	1,00					1,01	

Tablica 4: Rezultati za teža teška vozila ( $N_3 > 16 t$ ,  $M_3 > 7,5 t$ )

#### **4. Zaključci**

Na temelju tehničke procjene dostupnih podataka o pogoršanju emisija na temelju norme Euro VI. predlaže se multiplikator trajnosti od 1,2 za vozila Euro 7. U određivanju multiplikatora trajnosti uzelo se u obzir više komponenti emisija ispušnih plinova. U procjeni su korištena vozila u skladu sa stupnjem D ili E emisijske norme Euro VI jer su ta vozila, s tehnološkog stajališta, najviše usporediva s vozilima u skladu s normom Euro 7. Multiplikator trajnosti od 1,2 odgovara multiplikatoru trajnosti za laka vozila i autobuse kategorije M<sub>2</sub>.