



Brüsszel, 2026. március 10.  
(OR. en)

7149/26

CLIMA 118  
ENV 206  
TRANS 134  
MI 221

## FEDŐLAP

---

Küldi:	az Európai Bizottság főtitkára részéről Martine DEPREZ igazgató
Az átvétel dátuma:	2026. március 9.
Címzett:	Thérèse BLANCHET, az Európai Unió Tanácsának főtitkára
Biz. dok. sz.:	COM(2026) 108 final
Tárgy:	A BIZOTTSÁG KÖZLEMÉNYE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK ÉS A TANÁCSNAK a nehézgépjárművek tartóssági teljesítményének a kibocsátások tekintetében történő értékeléséről

---

Mellékelten továbbítjuk a delegációknak a következő dokumentumot: COM(2026) 108 final.

---

Melléklet: COM(2026) 108 final



Brüsszel, 2026.3.9.  
COM(2026) 108 final

**A BIZOTTSÁG KÖZLEMÉNYE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK ÉS A  
TANÁCSNAK**

**a nehézgépjárművek tartóssági teljesítményének a kibocsátások tekintetében történő  
értékeléséről**

# A BIZOTTSÁG KÖZLEMÉNYE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK ÉS A TANÁCSNAK

## a nehézgépjárművek tartóssági teljesítményének a kibocsátások tekintetében történő értékeléséről

### 1. Bevezetés

A gépjárművek kibocsátási típusjövahagyásáról szóló (EU) 2024/1257 rendeletet (Euro 7 rendelet)<sup>1</sup> 2024-ben fogadták el a levegőtisztaság javítása érdekében, összhangban az európai zöld megállapodás célkitűzéseivel. Ez a rendelet a könnyűgépjárművekre vonatkozó Euro 6 kibocsátási rendelethez<sup>2</sup> és a nehézgépjárművekre vonatkozó Euro VI kibocsátási jogszabályra épül, és új rendelkezéseket vezet be mind a könnyű-, mind a nehézgépjárművek fékeiből származó kibocsátásának, gumiabroncskopásának és akkumulátorának tartósságának szabályozására. Akárcsak az Euro 6 és az Euro VI, az Euro 7 is előírja, hogy a járműveknek meghatározott ideig, úgynevezett alap-élettartamuk alatt be kell tartaniuk a kibocsátási határértékeket. Erre azért van szükség, hogy a kibocsátási követelmények ne csak a típusjövahagyás során, hanem a járművek használata során a gyakorlatban is teljesüljenek. Az alap-élettartamot az Euro 7 rendelet IV. mellékletének 1. táblázata ismerteti. Mivel az alap-élettartam nem tükrözi a járművek átlagos élettartamát az Unióban, az Euro 7 rendelet 6. cikkének (5) bekezdése bevezeti a további élettartam fogalmát, amelynek révén az Euro 6 és az Euro VI hatályát 25 %-kal kiterjesztették a jármű alap-élettartamán túlra. A tartóssági szorzók fogalmát azért vezették be, hogy figyelembe vegyék a kibocsátáscsökkentési rendszerek alap-élettartamon túli romlását.

Az M<sub>2</sub> kategóriájú könnyűgépjárművekre és autóbuszokra vonatkozó tartóssági szorzókat az Euro 7 rendelet IV. mellékletének 2. táblázata állapította meg. A nehézgépjárművekre – különösen az M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> és N<sub>3</sub> kategóriájú járművekre – vonatkozó romlási szorzókat az Euro 7 rendelet még nem határozta meg. Ezért az említett rendelet 18. cikkének (3) bekezdése arra kéri a Bizottságot, hogy e tartóssági szorzók meghatározása előtt 2025. december 31-ig értékelje a nehézgépjárművek tartóssági teljesítményét a kibocsátások tekintetében. A Bizottság nevében a szakosodott kutatási, vizsgálati és tanúsító szervezetek csoportjából álló Ultra Alacsony Kibocsátású Járművek Konzorciuma (Consortium for ultra-LOW Vehicle Emissions – CLOVE) műszaki értékelést végzett.

---

<sup>1</sup> Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2024/1257 rendelete (2024. április 24.) a gépjárművek és motorok, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkotóelemeinek és önálló műszaki egységeinek a kibocsátásuk és az akkumulátor tartóssága tekintetében történő típusjövahagyásáról (Euro 7), az (EU) 2018/858 európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról, továbbá a 715/2007/EK és az 595/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet, az 582/2011/EU bizottsági rendelet, az (EU) 2017/1151 bizottsági rendelet, az (EU) 2017/2400 bizottsági rendelet és az (EU) 2022/1362 bizottsági végrehajtási rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L, 2024/1257, 2024.5.8., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj>).

<sup>2</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 715/2007/EK rendelete (2007. június 20.) a könnyű személygépjárművek és haszongépjárművek (Euro 5 és Euro 6) kibocsátás tekintetében történő típusjövahagyásáról (HL L 171., 2007.6.29., 1. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2007/715/oj>).

Ebben az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak címzett közleményben a Bizottság megosztja a műszaki értékelés<sup>3</sup> eredményeit, és megállapítja, hogy a nehézgépjármű-kategóriákra vonatkozóan mely tartóssági szorzókat kell meghatározni az Euro 7 rendelet IV. mellékletének 2. táblázatában<sup>1</sup>.

---

<sup>3</sup> Európai Bizottság: Belső Piaci, Ipar-, Vállalkozás- és Kkv-politikai Főigazgatóság, Plakolmer, B., Hausberger, S. és Weller, K., *Durability of Euro 7 heavy-duty vehicle emissions – Technical report – LOT2*, az Európai Unió Kiadóhivatala, 2025., <https://data.europa.eu/doi/10.2873/7305552>.

## 2. Szabályozási háttér

### 2.1. Történeti háttér

A járművek kibocsátására vonatkozó európai szabályozásba fokozatosan beépítésre kerültek az élettartamra vonatkozó követelmények és a romlási tényezők. Az élettartamra vonatkozó szóban forgó követelmények biztosítják, hogy a kibocsátási teljesítmény ne csak a típusjövahagyás időpontjában, hanem a jármű teljes hasznos élettartama alatt fennmaradjon. A romlási tényezők olyan szorzók vagy hozzáadott rögzített értékek, amelyeket úgy alakítottak ki, hogy fedezzék a szennyezőanyag-kibocsátást szabályozó technológia<sup>4</sup> kopása és romlása miatt várható kibocsátásnövekedést. E tényezők meghatározásához figyelembe kell venni, hogy a nehézgépjárművek esetében a helyzetek sokfélesége jelentősen szélesebb skálán mozog, mint a könnyűgépjárművek esetében, mivel a tényezőknek valamennyi vezetési módra és egyéb motorhasználati esetre ki kell terjednie. Ezért ez a folyamat sokkal összetettebb és szigorúbb vizsgálatot igényelt, többek között a nehézgépjárművek hosszabb szolgálati ideje és változatosabb működési feltételei miatt.

A könnyűgépjárművek romlási tényezőit az 1990-es évek elején vezették be<sup>5</sup>. Ekkor a gyártóknak gyorsított öregítési vizsgálatokkal kellett bizonyítaniuk, hogy a kibocsátáscsökkentő rendszerek a meghatározott hasznos élettartam – jellemzően 80 000 km – alatt hatékonyak maradtak. Később a fedélzeti diagnosztika és a valós vezetési feltételek melletti kibocsátásvizsgálat bevezetése javította a tartóssági követelmények pontosságát és érvényesítését.

Ezzel szemben a nehézgépjárművek nagyobb kihívást jelentenek, mivel jellemzően hosszabb ideig, gyakran 700 000 kilométert vagy hét évet meghaladóan, változóbb és zordabb körülmények között működnek. 2005-ben az Euro IV kibocsátási jogszabály<sup>6</sup> romlási tényezőket vezetett be a nehézgépjárművekre vonatkozóan. A gyártók vagy a jogszabályban meghatározott rögzített romlási tényezőt alkalmazhatják, vagy öregítési vizsgálatokat végezhetnek a tényleges romlás igazolására. Ez utóbbi esetben igazolniuk kellett, hogy a meghatározott romlási tényezők mellett a motorcsalád vagy a motor-utókezelő rendszer család gáz- és szilárd halmazállapotú szennyezőanyag-kibocsátása a megfelelő tartóssági időtartam alatt megfelelt a vonatkozó kibocsátási határértékeknek.

---

<sup>4</sup> Pl. katalizátorok, érzékelők és kipufogógáz-visszavezető rendszerek.

<sup>5</sup> Először a 91/441/EGK tanácsi irányelvvel. A Tanács 91/441/EGK irányelve (1991. június 26.) a gépjárművek kibocsátásai által okozott levegőszennyezés elleni intézkedésekre vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló 70/220/EGK irányelv módosításáról (HL L 242., 1991.8.30., 1. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1991/441/oj>).

<sup>6</sup> A Bizottság 2005/78/EK irányelve (2005. november 14.) a járművek hajtására használt sűrítéssel gyűjtésű motorok gáz-halmazállapotú szennyezőanyag- és légszennyezőrészecske-kibocsátása, valamint a járművek hajtására használt, földgáz- vagy PB-gázüzemű külső gyűjtésű motorok gáz-halmazállapotú szennyezőanyag-kibocsátása elleni intézkedésekre vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló 2005/55/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv alkalmazásáról és annak I., II., III., IV. és VI. mellékletének módosításáról (HL L 313., 2005.11.29., 1. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2005/78/oj>).

## 2.2. Euro 7

Az Euro 7 rendelet mind a könnyű-, mind a nehézgépjárművekre vonatkozóan bevezeti az élettartamra vonatkozó követelményeket. Ezek az élettartamra vonatkozó követelmények az alap-élettartamhoz és a további élettartamhoz kapcsolódnak. Az Euro 7 rendelet IV. mellékletének 2. táblázata tartóssági szorzókról rendelkezik a további élettartam alatti romlás figyelembevétele érdekében (lásd az 1. táblázatot).

Az alap-élettartamon belül az Euro 7 rendelet I. mellékletének 2. táblázatában megadott kibocsátási határértékek érvényesek. A további élettartamra vonatkozóan a kibocsátási határértékeket meg kell szorozni az 1. táblázatban feltüntetett megfelelő tartóssági szorzóval<sup>7</sup>.

Tartóssági szorzók	M <sub>1</sub> , N <sub>1</sub> és M <sub>2</sub>	N <sub>2</sub> , N <sub>3</sub> ≤ 16 t, M <sub>3</sub> ≤ 7,5 t	N <sub>3</sub> > 16 t, M <sub>3</sub> > 7,5 t
A további élettartam alatt alkalmazandó tartóssági szorzó	1,2 (gáz-halmazállapotú szennyező anyagok)		

1. táblázat – A tartóssági szorzók táblázata az Euro 7 rendeletről

Az Euro 7 rendelet már bevezetett egy 1,2-es tartóssági szorzót a könnyűgépjárművekre és az M<sub>2</sub> kategóriájú járművekre vonatkozóan. Ez gyakorlatilag azt jelenti, hogy a gáz-halmazállapotú kibocsátásokra vonatkozó határértékek 20 %-kal emelkednek, ha a jármű a távolság vagy az életkor alapján eléri a további élettartamot. A nehézgépjárművek esetében még meg kell határozni a tartóssági szorzókat. E célból az Euro 7 rendelet 18. cikkének (3) bekezdése a következő rendelkezést tartalmazza: „A Bizottság 2025. december 31-ig jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak, amelyben értékeli a nehézgépjárművek tartóssági teljesítményét a kibocsátások tekintetében.” A szóban forgó jelentés alapján a Bizottság a 15. cikk (1) bekezdésének f) pontjával összhangban felhatalmazást kap arra, hogy a IV. melléklet 2. táblázatában meghatározza a tartóssági szorzókat.

A tartóssági szorzót a járműkategóriától és a jármű legnagyobb tömegétől függően a nehézgépjárművek két csoportjára kell meghatározni. A 2. táblázat a nehézgépjárművek mindkét csoportjára vonatkozóan tartalmazza az alap-élettartamot és a további élettartamot<sup>8</sup>.

A járművek élettartama	N <sub>2</sub> , N <sub>3</sub> ≤ 16 t, M <sub>3</sub> ≤ 7,5 t	N <sub>3</sub> > 16 t, M <sub>3</sub> > 7,5 t
Alap-élettartam	300 000 km vagy 8 év, amelyik előbb bekövetkezik	700 000 km vagy 12 év, amelyik előbb bekövetkezik
További élettartam	375 000 km vagy 10 év, amelyik előbb bekövetkezik	875 000 km vagy 15 év, amelyik előbb bekövetkezik

<sup>7</sup> A gépjárművek és motorok, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkotóelemeinek és önálló műszaki egységeinek a kibocsátásuk és az akkumulátor tartóssága tekintetében történő típusjövahagyásáról szóló, 2024. április 24-i (EU) 2024/1257 európai parlamenti és tanácsi rendelet (Euro 7) IV. mellékletének 2. táblázatából.

<sup>8</sup> A gépjárművek és motorok, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkotóelemeinek és önálló műszaki egységeinek a kibocsátásuk és az akkumulátor tartóssága tekintetében történő típusjövahagyásáról szóló, 2024. április 24-i (EU) 2024/1257 európai parlamenti és tanácsi rendelet (Euro 7) IV. mellékletének 1. táblázatából.

*2. táblázat – A járművek alap-élettartama és további élettartama az Euro 7 rendeletből*

### **3. A tartóssági szorzók értékelése**

#### **3.1. Járműadatbázis**

Mivel az Euro 7 rendelet szerinti nehézgépjárművek még nincsenek Európa közútjain, az e járművekből származó vizsgálati adatokon alapuló értékelés nem volt megvalósítható. Az értékelés ezért számos releváns kibocsátási adatforrást használt fel, amelyek az Euro VI szerinti dízelüzemű járművekben használt legújabb technológián alapulnak. Tekintettel arra, hogy az Euro 7 szigorúbb az Euro VI-hoz képest, rövid távon a legújabb Euro VI szerinti járművek adatainak felhasználása tekinthető a legmegfelelőbb megközelítésnek. A könnyűgépjárművek romlási tényezőinek meghatározásával összhangban a dízelkibocsátáson alapuló értékelés más motorkialakításokra is érvényesnek tekinthető.

A felhasznált vizsgálati adatok a következő forrásból származnak:

- ugyanazon járműgyártó és -modell több járműpárjának vizsgálata, legalább egy alacsony futásteljesítménnyel (<100 000 km) és egy magas futásteljesítménnyel (az alap-élettartam alatti fő futásteljesítményhez közeli vagy azt meghaladó futásteljesítménnyel) rendelkező járművel. A járműpárok többsége rendelkezett a legújabb Euro VI szerinti technológiával (D. vagy E. lépés),
- az összes jármű közúti kibocsátási adatait és a korábbi vizsgálatokból származó távérzékelési adatokat tartalmazó adatbázisok,
- a tehergépjármű-gyártók vizsgálati adatai és becslései,
- az Egyesült Államok szabályozási vizsgálati ciklusaiból származó motorpróbapad-eredmények.

#### **3.2. Módszer**

A műszaki értékelés különböző módszereket alkalmazott a kibocsátáscsökkentő rendszer teljesítménye tekintetében tapasztalható romlás kiszámítására. A vizsgált járműpárok esetében az alap-élettartam végén és a további élettartam végén mért kibocsátásokat extrapolációval becsülték meg. A kibocsátások közötti különbséget ezt követően összehasonlították az Euro 7 rendelet szerinti kibocsátási határértékekkel. Más adatkészletek esetében a romlás becslése során az adatkészlet típusától függően extrapolációt és lineáris regressziót is alkalmaztak. A módszer szétválasztotta az eredményeket a könnyebb nehézgépjárművek, például a könnyű tehergépjárművek és a városi buszok ( $N_2$ ,  $N_3 \leq 16$  t,  $M_3 \leq 7,5$  t), valamint a nehezebb nehézgépjárművek, például a nehéz tehergépjárművek és a távolsági buszok ( $N_3 > 16$  t,  $M_3 > 7,5$  t) esetében. Különbséget tett továbbá a különböző kibocsátási összetevők, azaz az  $NO_x$ , az  $NH_3$ , az  $N_2O$ , a CO, a HC, a  $CH_4$ , az NMOG és a  $PN_{23}$  között. A megfigyelt romlás tekintetében szélsőségesen kiugró értékeket nem vettek figyelembe, mivel ezeket a kiugró értékeket hibás vagy manipulált járművekben észlelték.

### 3.3. A CLOVE által végzett technikai értékelés eredményei

#### 3.3.1. Könnyebb nehézgépjárművek

A könnyebb nehézgépjárművek különböző módszerek szerinti értékelésével kapott tartóssági értékeket a 3. táblázat tartalmazza. A táblázatban bemutatott adatok szerint az 1,2-es érték tipikus tartóssági szorzót jelentene a dízelmotorok esetében. Ez az értékelés főként az Euro VI szerinti kibocsátási szabvány D. vagy E. lépésének megfelelő járművek technológiájának mérésén alapul, mivel technológiai szempontból ezek a járművek a leginkább összehasonlíthatók az Euro 7 szerinti járművekkel.

Kipufogózási kibocsátási komponens	TUG/FVT <sup>9</sup>	HBEF A <sup>10</sup> 4.2	HBEF A 5.1	Távérzékelés	US27 (SwRI <sup>11</sup> ) – mérési érték + többlet kibocsátás	US27 (SwRI) – Euro 7 WHTC <sup>12</sup> – határérték + többlet kibocsátás	OE M 1	OE M 2	Követéses kipufogómérés
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> Grazi Műszaki Egyetem (Ausztria) – Forschungsgesellschaft für Verbrennungskraftmaschinen und Thermodynamik (Belsőégésű motorokkal és termodinamikával foglalkozó kutatások egyesület).

<sup>10</sup> Kézikönyv a közúti közlekedés kibocsátási tényezőiről.

<sup>11</sup> Southwest Research Institute (Délnyugati Kutatóintézet)

<sup>12</sup> Világszinten harmonizált tranziens menetciklus.

3. táblázat – A könnyebb nehézgépjárművekre vonatkozó eredmények ( $N_2, N_3 \leq 16 \text{ t}$ ,  $M_3 \leq 7,5 \text{ t}$ )

### 3.3.2. Nehezebb nehézgépjárművek

A nehezebb nehézgépjárművekre vonatkozó eredmények hasonlóak a könnyebb nehézgépjárművekre vonatkozó eredményekhez, és azokat a 4. táblázat mutatja be. Ebben az esetben is a táblázatban bemutatott adatok szerint az 1,2-es érték tipikus tartóssági szorzót jelentene a dízelmotorok esetében. Az értékelés itt is főként az Euro VI szerinti kibocsátási szabvány D. vagy E. lépésének megfelelő járművekre összpontosít, mivel technológiai szempontból ezek a járművek a leginkább összehasonlíthatók az Euro 7 szerinti járművekkel.

<b>Kipufogógáz-kibocsátási komponens</b>	<b>TUG/FVT</b>	<b>HBE FA 4.2</b>	<b>HBE FA 5.1</b>	<b>Távérzékelés</b>	<b>US27 (SwRI) – mérési érték + többletkibocsátás</b>	<b>US27 (SwRI) – Euro 7 WHT C-határérték + többletkibocsátás</b>	<b>OEM 1</b>	<b>OEM 2</b>	<b>Követéses kipufogógáz-mérés</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			
NMOG	1,01								
PN <sub>23</sub>	1,01	1,00	1,00					1,01	

4. táblázat – A nehezebb nehézgépjárművekre vonatkozó eredmények (N<sub>3</sub> > 16 t, M<sub>3</sub> > 7,5 t)

#### **4. Következtetések**

A rendelkezésre álló Euro VI szerinti kibocsátási teljesítményromlási adatokon alapuló műszaki értékelés következtetése 1,2-es tartóssági szorzót javasol az Euro 7 rendelet hatálya alá tartozó járművek esetében. Az értékelés több kipufogógáz-kibocsátási összetevőt is figyelembe vesz a tartóssági szorzó meghatározásához. Az értékeléshez az Euro VI szerinti kibocsátási szabvány D. vagy E. lépésének megfelelő járműveket használják, mivel technológiai szempontból ezek a járművek a leginkább összehasonlíthatók az Euro 7 szerinti járművekkel. Az 1,2-es tartóssági szorzó összhangban van az M<sub>2</sub> kategóriájú könnyűgépjárművekre és autóbuszokra vonatkozó tartóssági szorzóval.