



Briuselis, 2026 m. kovo 10 d.
(OR. en)

7149/26

CLIMA 118
ENV 206
TRANS 134
MI 221

PRIDEDAMAS PRANEŠIMAS

nuo:	Europos Komisijos generalinės sekretorės, kurios vardu pasirašo direktorė Martine DEPREZ
gavimo data:	2026 m. kovo 9 d.
kam:	Europos Sąjungos Tarybos generalinei sekretorei Thérèse BLANCHET
Komisijos dok. Nr.:	COM(2026) 108 final
Dalykas:	KOMISIJOS KOMUNIKATAS EUROPOS PARLAMENTUI IR TARYBAI dėl sunkiųjų transporto priemonių patvarumo charakteristikų vertinimo atsižvelgiant į išmetamųjų teršalų kiekį

Delegacijoms pridedamas dokumentas COM(2026) 108 final.

Pridedama: COM(2026) 108 final



Briuselis, 2026 03 09
COM(2026) 108 final

KOMISIJOS KOMUNIKATAS EUROPOS PARLAMENTUI IR TARYBAI

**dėl sunkių transporto priemonių patvarumo charakteristikų vertinimo atsižvelgiant į
išmetamųjų teršalų kiekį**

KOMISIJOS KOMUNIKATAS EUROPOS PARLAMENTUI IR TARYBAI

dėl sunkiųjų transporto priemonių patvarumo charakteristikų vertinimo atsižvelgiant į išmetamųjų teršalų kiekį

1. Įvadas

2024 m. buvo priimtas Reglamentas (ES) 2024/1257 dėl motorinių transporto priemonių tipo patvirtinimo atsižvelgiant į išmetamuosius teršalus (EURO 7 reglamentas)¹, siekiant pagerinti oro kokybę, atsižvelgiant į Europos žaliojo kurso tikslus. Šis reglamentas grindžiamas Euro 6 išmetamųjų teršalų reglamentu, taikomu lengvosios transporto priemonėms², ir Euro VI išmetamųjų teršalų reglamentu, taikomu sunkiosios transporto priemonėms, ir juo pradamos taikyti naujos nuostatos, kuriomis reglamentuojamas tiek lengvųjų, tiek sunkiųjų transporto priemonių stabdžių išmetamas teršalų kiekis, padangų nuodilos ir transporto priemonėje sumontuotų baterijų patvarumas. Kaip ir Euro 6 reglamente bei Euro VI reglamente, EURO 7 reglamente taip pat reikalaujama, kad transporto priemonės atitiktų išmetamųjų teršalų ribines vertes tam tikrą laikotarpį, vadinamą „pagrindiniu eksploataavimo laikotarpiu“. Tai būtina siekiant užtikrinti, kad išmetamųjų teršalų kiekio reikalavimų būtų laikomasi ne tik tipo patvirtinimo metu, bet ir praktiškai, kai transporto priemonės yra eksploatuojamos. Pagrindinis eksploataavimo laikotarpis aprašytas EURO 7 reglamento IV priedo 1 lentelėje. Kadangi sąvoka „pagrindinis eksploataavimo laikotarpis“ neatspindi vidutinės transporto priemonių eksploataavimo trukmės Sąjungoje, EURO 7 reglamento 6 straipsnio 5 dalyje įtraukta sąvoka „papildomas eksploataavimo laikotarpis“, kuria Euro 6 ir Euro VI reglamentuose nustatytas reikalavimų taikymo laikotarpis pratęsiamas 25 proc., palyginti su transporto priemonės pagrindiniu eksploataavimo laikotarpiu. Buvo įtraukta sąvoka „patvarumo daugikliai“, siekiant atsižvelgti į išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo sistemų nusidėvėjimą pasibaigus pagrindiniam eksploataavimo laikotarpiui.

M₂ kategorijos lengvųjų transporto priemonių ir autobusų patvarumo daugikliai nustatyti EURO 7 reglamento IV priedo 2 lentelėje. Sunkiųjų transporto priemonių, visų pirma M₃, N₂ ir N₃ kategorijų transporto priemonių, nusidėvėjimo daugikliai EURO 7 reglamente dar nenustatyti. Todėl to reglamento 18 straipsnio 3 dalyje reikalaujama, kad Komisija, prieš nustatydamą šiuos patvarumo daugiklius, iki 2025 m. gruodžio 31 d. įvertintų sunkiųjų transporto priemonių patvarumo charakteristikas, atsižvelgdama į išmetamųjų teršalų kiekį. Labai mažai CO₂ išmetančių transporto priemonių konsorciumas (angl. *Consortium for ultra-*

¹ 2024 m. balandžio 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2024/1257 dėl motorinių transporto priemonių ir variklių bei tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, komponentų ir atskirų techninių mazgų tipo patvirtinimo atsižvelgiant į išmetamuosius teršalus ir baterijos patvarumą (EURO 7), kuriuo iš dalies keičiamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/858 ir panaikinami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai (EB) Nr. 715/2007 ir (EB) Nr. 595/2009, Komisijos reglamentas (ES) Nr. 582/2011, Komisijos reglamentas (ES) 2017/1151, Komisijos reglamentas (ES) 2017/2400 bei Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2022/1362, (OL L, 2024/1257, 2024 5 8, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj>).

² 2007 m. birželio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 715/2007 dėl variklinių transporto priemonių tipo patvirtinimo atsižvelgiant į išmetamųjų teršalų kiekį iš lengvųjų keleivinių ir komercinių transporto priemonių (Euro 5 ir Euro 6) ir dėl transporto priemonių remonto ir priežiūros informacijos prieigos (OL L 171, 2007 6 29, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2007/715/oj>).

LOw Vehicle Emissions, CLOVE), kuri sudaro specializuotų mokslinių tyrimų, bandymų ir sertifikavimo organizacijų grupė, Komisijos vardu atliko techninį vertinimą.

Šiame komunikate Europos Parlamentui ir Tarybai Komisija pateikia techninio vertinimo³ išvadas ir daro išvadą, kokie patvarumo daugikliai turėtų būti nustatyti EURO 7 reglamento IV priedo 2 lentelėje nurodytoms sunkiųjų transporto priemonių kategorijoms¹.

³ Europos Komisija, Vidaus rinkos, pramonės, verslumo ir MVĮ generalinis direktoratas, Plakolmer, B., Hausberger, S. ir Weller, K., *Durability of Euro 7 heavy vehicle emissions – Technical report – LOT2*, Europos Sąjungos leidinių biuras, 2025 m., <https://data.europa.eu/doi/10.2873/7305552>.

2. Reguliavimo aplinkybės

2.1. Istorinės aplinkybės

Į transporto priemonių išmetamųjų teršalų reglamentavimą Europoje palaipsniui įtraukti eksploataavimo laikotarpio reikalavimai ir nusidėvėjimo koeficientai. Tokiais eksploataavimo laikotarpio reikalavimais užtikrinama, kad išmetamųjų teršalų kiekio normos būtų išlaikomos ne tik transporto priemonės tipo patvirtinimo metu, bet ir visą jos eksploataavimo laikotarpį. Nusidėvėjimo koeficientai yra daugikliai arba papildomos pastoviosios vertės, skirtos numatomam išmetamųjų teršalų kiekio padidėjimui, kylančiam dėl išmetamųjų teršalų kiekio kontrolės technologijų⁴ nusidėvėjimo ir jų veiksmingumo sumažėjimo, padengti. Nustatant šiuos koeficientus reikėtų atsižvelgti į tai, kad sunkiųjų transporto priemonių eksploataavimo atvejų įvairovė yra gerokai didesnė nei lengvųjų transporto priemonių, nes turi būti apimti visi vairavimo modeliai ir kiti variklių naudojimo atvejai. Todėl reikėjo atlikti daug sudėtingesnį ir nuodugnesnį tyrimą, be kita ko, dėl ilgesnio jų eksploataavimo laikotarpio ir įvairesnių eksploataavimo sąlygų.

Lengvųjų transporto priemonių nusidėvėjimo koeficientai buvo nustatyti XX a. dešimtojo dešimtmečio pradžioje⁵. Tuo metu gamintojai, atlikdami paspartinto senėjimo bandymus, turėjo įrodyti, kad išmetamųjų teršalų kontrolės sistemos išliko veiksmingos nustatytą eksploataavimo trukmę, kuri paprastai būdavo 80 000 km. Vėliau, pradėjus naudoti vidinės diagnostikos sistemas ir vykdyti realiomis važiuojimo sąlygomis išmetamųjų teršalų kiekio bandymus, pagerėjo patvarumo reikalavimų tikslumas ir jų vykdymo užtikrinimas.

Priešingai, dėl sunkiųjų transporto priemonių susiduriama su didesniais iššūkiais, nes paprastai jos eksploatuojamos ilgiau, dažnai daugiau nei 700 000 km arba ilgiau nei septynerius metus, įvairesnėmis ir atšiauresnėmis sąlygomis. 2005 m. Euro IV išmetamųjų teršalų teisės aktu⁶ sunkiosioms transporto priemonėms nustatyti nusidėvėjimo koeficientai. Gamintojai galėjo arba taikyti teisės akte nustatytą fiksuotą nusidėvėjimo koeficientą, arba atlikti senėjimo bandymus, kad įrodytų faktinį nusidėvėjimą. Pastaruoju atveju jie turėjo įrodyti, kad, taikant nustatytus nusidėvėjimo koeficientus, variklių šeimos arba variklių su papildomo išmetamųjų teršalų apdorojimo sistema šeimos išmetamas dujinių teršalų ir kietųjų dalelių kiekis per atitinkamą teršalų išmetimo sistemos ilgaamžiškumo laikotarpį atitiko nustatytas išmetamųjų teršalų ribines vertes.

⁴ Pvz., katalizinių keitiklių, jutiklių ir išmetamųjų dujų recirkuliacijos sistemų.

⁵ Pirmą kartą – Tarybos direktyvoje 91/441/EEB. 1991 m. birželio 26 d. Tarybos direktyva 91/441/EEB, iš dalies keičianti Direktyvą 70/220/EEB dėl valstybių narių įstatymų, reglamentuojančių priemones, kurių būtina imtis oro apsaugai nuo motorinių transporto priemonių išmetamųjų teršalų, suderinimo (OL L 242, 1991 8 30, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1991/441/oj>).

⁶ 2005 m. lapkričio 14 d. Komisijos direktyva 2005/78/EB, įgyvendinanti Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2005/55/EB dėl valstybių narių įstatymų, reglamentuojančių priemones, kurių būtina imtis mažinant transporto priemonėse naudojamų uždegimo suspaudimu variklių išmetamuosius dujinius bei kietųjų dalelių teršalus ir transporto priemonėse naudojamų kibirkštinio uždegimo variklių, degalams naudojančių gamtines dujas ir suskystintas naftos dujas, išmetamuosius dujinius teršalus, suderinimo, ir iš dalies keičianti jos I, II, III, IV ir VI priedus (OL L 313, 2005 11 29, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2005/78/oj>).

2.2. EURO 7 reglamentas

EURO 7 reglamentu nustatyti tiek lengvųjų, tiek sunkiųjų transporto priemonių eksploatavimo laikotarpio reikalavimai. Šie eksploatavimo laikotarpio reikalavimai apima pagrindinį eksploatavimo laikotarpį ir papildomą eksploatavimo laikotarpį. EURO 7 reglamento IV priedo 2 lentelėje nustatyti patvarumo daugikliai, taikomi siekiant atsižvelgti į nusidėvėjimą per papildomą eksploatavimo laikotarpį (žr. 1 lentelę).

Per pagrindinį eksploatavimo laikotarpį galioja EURO 7 reglamento I priedo 2 lentelėje nurodytos išmetamųjų teršalų ribinės vertės. Papildomo eksploatavimo laikotarpio išmetamųjų teršalų ribinės vertės turi būti padaugintos iš atitinkamo patvarumo daugiklio, nurodyto 1 lentelėje⁷.

Patvarumo daugikliai	M₁, N₁ ir M₂	N₂, N₃ ≤ 16 t, M₃ ≤ 7,5 t	N₃ > 16 t, M₃ > 7,5 t
Papildomo eksploatavimo laikotarpio patvarumo daugiklis	1,2 dujinių teršalų atveju		

1 lentelė. EURO 7 reglamento patvarumo daugiklio lentelė

EURO 7 reglamente lengvosios transporto priemonės ir M₂ kategorijos transporto priemonės jau nustatytas 1,2 patvarumo daugiklis. Tai iš esmės reiškia, kad transporto priemonei pasiekus papildomą eksploatacijos laikotarpį – pagal nuvažiuotą atstumą arba amžių – dujinių išmetamųjų teršalų ribinės vertės padidindamos 20 proc. Sunkioms transporto priemonėms vis dar reikia nustatyti patvarumo daugiklius. Šiuo tikslu EURO 7 reglamento 18 straipsnio 3 dalyje įtraukta ši nuostata: „Komisija ne vėliau kaip 2025 m. gruodžio 31 d. pateikia Europos Parlamentui ir Tarybai ataskaitą, kurioje įvertinamos sunkiųjų transporto priemonių patvarumo charakteristikos, atsižvelgiant į išmetamųjų teršalų kiekį.“ Pagal 15 straipsnio 1 dalies f punktą Komisija įgaliojama nustatyti IV priedo 2 lentelėje pateikiamus patvarumo daugiklius remdamasi ta ataskaita.

Patvarumo daugiklis turi būti nustatytas dviem sunkiųjų transporto priemonių grupėms, atsižvelgiant į transporto priemonės kategoriją ir maksimalią transporto priemonės masę. 2 lentelėje nurodytas pagrindinis ir papildomas abiejų sunkiųjų transporto priemonių grupių eksploatavimo laikotarpis⁸.

Transporto priemonių eksploatavimo laikotarpis	N₂, N₃ ≤ 16 t, M₃ ≤ 7,5 t	N₃ > 16 t, M₃ > 7,5 t
Pagrindinis eksploatavimo laikotarpis	Eksploatavimo trukmė ne ilgesnė kaip 300 000 km arba 8 metai, nelygu, kuris terminas ankstesnis	Eksploatavimo trukmė ne ilgesnė kaip 700 000 km arba 12 metų, nelygu, kuris terminas ankstesnis

⁷ Paimta iš 2024 m. balandžio 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2024/1257 dėl motorinių transporto priemonių ir variklių bei tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, komponentų ir atskirų techninių mazgų tipo patvirtinimo atsižvelgiant į išmetamuosius teršalus ir baterijos patvarumą (EURO 7) IV priedo 2 lentelės.

⁸ Paimta iš 2024 m. balandžio 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2024/1257 dėl motorinių transporto priemonių ir variklių bei tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, komponentų ir atskirų techninių mazgų tipo patvirtinimo atsižvelgiant į išmetamuosius teršalus ir baterijos patvarumą (EURO 7) IV priedo 1 lentelės.

Papildomas eksploataavimo laikotarpis	Eksploataavimo trukmė ne ilgesnė kaip 375 000 km arba 10 metų, nelygu, kuris terminas ankstesnis	Eksploataavimo trukmė ne ilgesnė kaip 875 000 km arba 15 metų, nelygu, kuris terminas ankstesnis
---------------------------------------	--	--

2 lentelė. EURO 7 pagrindinis ir papildomas transporto priemonių eksploataavimo laikotarpis

3. Patvarumo daugiklių vertinimas

3.1. Transporto priemonių duomenų bazė

Kadangi EURO 7 sunkiosios transporto priemonės Europos keliuose dar neeksploatuojamos, nebuvo įmanoma atlikti šių transporto priemonių bandymų duomenimis grindžiamo vertinimo. Todėl atliekant vertinimą buvo naudojami keli svarbūs išmetamųjų teršalų duomenų šaltiniai, grindžiami naujausiomis technologijomis, sumontuotomis Euro VI dyzelinėse transporto priemonėse. Kadangi EURO 7 reglamento reikalavimai, palyginti su Euro VI reglamentu, sugriežtinti nedaug, trumpuoju laikotarpiu tinkamiausiu metodu laikoma naudoti naujausių Euro VI transporto priemonių duomenis. Atsižvelgiant į nustatytus lengvųjų transporto priemonių nusidėvėjimo koeficientus, laikoma, kad dyzelino išmetamųjų teršalų kiekiu grindžiamas vertinimas galioja ir kitų tipų varikliams.

Naudoti šie bandymų duomenys:

- kelių to paties transporto priemonių gamintojo ir to paties modelio transporto priemonių porų bandymų duomenys: bent vienos transporto priemonės rida buvo maža (<100 000 km), o kitos – didelė (artimesnė pagrindinio eksploatavimo laikotarpio ridai arba už ją didesnė). Daugumoje transporto priemonių porų buvo įdiegtos naujausios Euro VI technologijos (D arba E etapai);
- duomenys iš duomenų bazių, kuriose saugomi visų transporto priemonių kelyje išmetamųjų teršalų duomenys ir ankstesnių bandymų nuotolinio stebėjimo duomenys;
- sunkvežimių gamintojų bandymų duomenys ir įverčiai;
- variklio bandymų stendo rezultatai, gauti taikant JAV reglamentuojamus bandymų ciklus.

3.2. Metodas

Atliekant techninį vertinimą, išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo sistemos nusidėvėjimui apskaičiuoti buvo taikomi skirtingi metodai. Išbandytų transporto priemonių porų išmetamųjų teršalų kiekis pagrindinio eksploatavimo laikotarpio pabaigoje ir papildomo eksploatavimo laikotarpio pabaigoje buvo apskaičiuotas ekstrapoliacijos būdu. Po to išmetamųjų teršalų kiekio skirtumas buvo palygintas su EURO 7 išmetamųjų teršalų ribinėmis vertėmis. Kitų duomenų rinkinių atveju nusidėvėjimui įvertinti, priklausomai nuo duomenų rinkinio tipo, buvo taikomi tiek ekstrapoliacijos, tiek tiesinės regresijos metodai. Taikant šį metodą rezultatai buvo suskirstyti į dvi grupes: lengvesnių sunkiasvorių transporto priemonių, pvz., lengvųjų sunkvežimių ir miesto autobusų ($N_2, N_3 \leq 16$ t, $M_3 \leq 7,5$ t), ir sunkesnių sunkiasvorių transporto priemonių, pvz., sunkiųjų sunkvežimių ir tarp miestinių autobusų ($N_3 > 16$ t, $M_3 > 7,5$ t). Taip pat buvo išskirti atskiri išmetamųjų teršalų komponentai, t. y. NO_x , NH_3 , N_2O , CO , HC , CH_4 , organinės dujos, išskyrus metaną, ir PN_{23} . Į kraštutines išskirtis, susijusias su pastebėtu nusidėvėjimu, nebuvo atsižvelgta, nes šios išskirtys buvo nustatytos transporto priemonėse su gedimais arba transporto priemonėse, kurių duomenys buvo klastojami.

3.3. CLOVE atlikto techninio vertinimo rezultatai

3.3.1. Lengvesnės sunkiosios transporto priemonės

3 lentelėje pateiktos patvarumo vertės, gautos atlikus lengvesnių sunkiųjų transporto priemonių vertinimą pagal skirtingas metodikas. Remiantis lentelėje pateiktais duomenimis, tipinio dyzelinių variklių patvarumo daugiklio vertė yra 1,2. Šis vertinimas daugiausia grindžiamas transporto priemonėse, kurios atitinka Euro VI D arba E etapo išmetamųjų teršalų kiekio standartą, sumontuotų technologijų matavimais, nes šios transporto priemonės technologiniu požiūriu yra panašiausios į EURO 7 transporto priemones.

Išmetamųjų teršalų komponentas	TUG / FVT ⁹	HBEF A ¹⁰ 4.2	HBEF A 5.1	Nuotolinis stebėjimas	US27 (SwRI ¹¹) – matavimo vertė + papildomas išmetamųjų teršalų kiekis	US27 (SwRI) – EURO 7 WHTC ¹² ribinė vertė + papildomas išmetamųjų teršalų kiekis	PİG 1	PİG 2	Teršalų šleifo sekimas
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			
Organinės dujos,	1,10								

⁹ Graco technikos universitetas (angl. *Technical University Graz*, TUG) (Austrija), Vidaus degimo variklių ir termodinamikos mokslinių tyrimų asociacija (vok. *Forschungsgesellschaft für Verbrennungskraftmaschinen und Thermodynamik*, FVT).

¹⁰ Kelių transporto priemonių išmetamųjų teršalų koeficientų vadovas (angl. *Handbook Emission Factors for Road Transport*, HBEFA).

¹¹ Pietvakarių mokslinių tyrimų institutas (angl. *Southwest Research Institute*, SwRI).

¹² Pasaulinis suderintas pereinamųjų režimų bandymo ciklas (angl. *World Harmonized Transient Cycle*, WHTC).

išskyrus metaną									
PN ₂₃	1,00	1,00	1,00						

3 lentelė. Lengvesnių sunkiųjų transporto priemonių ($N_2, N_3 \leq 16 t, M_3 \leq 7,5 t$) vertinimo rezultatai

3.3.2. Sunkesnės sunkiosios transporto priemonės

Sunkesnių sunkiųjų transporto priemonių rezultatai yra panašūs į lengvesnių sunkiųjų transporto priemonių rezultatus ir pateikti 4 lentelėje. Be to, remiantis lentelėje pateiktais duomenimis, šiuo atveju tipinio dyzelinių variklių patvarumo daugiklio vertė taip pat yra 1,2. Atliekant šį vertinimą daugiausia dėmesio vėl skirta transporto priemonėms, kurios atitinka Euro VI D arba E etapo išmetamųjų teršalų kiekio standartą, nes šios transporto priemonės technologiniu požiūriu yra panašiausios į EURO 7 transporto priemones.

Išmetamųjų teršalų komponentas	TUG / FVT	HBE FA 4.2	HBE FA 5.1	Nuotolinis stebėjimas	US27 (SwRI) – matavimo vertė + papildomas išmetamųjų teršalų kiekis	US27 (SwRI) – EURO 7 WHTC ribinė vertė + papildomas išmetamųjų teršalų kiekis	PİG 1	PİG 2	Teršalų šleifosekimas
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			
Organinės dujos, išskyrus	1,01								

metan ą									
PN ₂₃	1,01	1,00	1,00					1,01	

4 lentelė. Sunkesnių sunkiųjų transporto priemonių ($N_3 > 16 t$, $M_3 > 7,5 t$) vertinimo rezultatai

4. Išvados

Remiantis techninio vertinimo, grindžiamo turimais Euro VI duomenimis apie išmetamo teršalų kiekio rodiklių blogėjimą, išvada, EURO 7 transporto priemonėms siūloma nustatyti 1,2 patvarumo daugiklį. Atliekant vertinimą patvarumo daugikliui nustatyti atsižvelgta į keletą variklio išmetamų teršalų komponentų. Atliekant vertinimą naudotos transporto priemonės, kurios atitinka Euro VI D arba E etapo išmetamųjų teršalų kiekio standartą, nes šios transporto priemonės technologiniu požiūriu yra panašiausios į EURO 7 transporto priemones. 1,2 patvarumo daugiklis atitinka M₂ kategorijos lengvųjų transporto priemonių ir autobusų patvarumo daugiklį.