



Briselē, 2026. gada 10. martā
(OR. en)

7149/26

CLIMA 118
ENV 206
TRANS 134
MI 221

PAVADVĒSTULE

Sūtītājs: Eiropas Komisijas ģenerālsekretāre, parakstījusi direktore *Martine DEPREZ*

Saņemšanas datums: 2026. gada 9. marts

Saņēmējs: Eiropas Savienības Padomes ģenerālsekretāre *Thérèse BLANCHET*

K-jas dok. Nr.: COM(2026) 108 final

Temats: KOMISIJAS PAZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM UN PADOMEI par lielas noslodzes transportlīdzekļu ilgzinātības novērtējumu attiecībā uz emisijām

Pielikumā ir pievienots dokuments COM(2026) 108 final.

Pielikumā: COM(2026) 108 final



Briselē, 9.3.2026.
COM(2026) 108 final

KOMISIJAS PAZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM UN PADOMEI
par lielas noslodzes transportlīdzekļu ilgizturības novērtējumu attiecībā uz emisijām

KOMISIJAS PAZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM UN PADOMEI

par lielas noslodzes transportlīdzekļu ilgizturības novērtējumu attiecībā uz emisijām

1. Ievads

Regula (ES) 2024/1257 (“Euro 7” regula)¹ par mehānisko transportlīdzekļu emisiju tipa apstiprināšanu tika pieņemta 2024. gadā, lai saskaņā ar Eiropas zaļā kursa mērķiem uzlabotu gaisa kvalitāti. Minētās regulas pamatā ir “Euro 6” emisiju regula mazas noslodzes transportlīdzekļiem (*LDV*)² un “Euro VI” emisiju regula lielas noslodzes transportlīdzekļiem (*HDV*), un ar to tiek ieviesti jauni noteikumi, lai reglamentētu bremžu emisijas, riepu nodilumu un transportlīdzekļa akumulatoru baterijas ilgizturību gan mazas, gan lielas noslodzes transportlīdzekļiem. Tāpat kā “Euro 6” un “Euro VI” arī “Euro 7” regula prasa, lai transportlīdzekļi atbilstu emisiju robežvērtībām noteiktā laikposmā, ko sauc par “galveno kalpošanas laiku”. Tas ir nepieciešams, lai nodrošinātu, ka emisiju prasības tiek izpildītas ne tikai tipa apstiprināšanas laikā, bet arī praksē, kad transportlīdzekļi tiek izmantoti. Galvenais kalpošanas laiks ir aprakstīts “Euro 7” regulas IV pielikuma 1. tabulā. Tā kā “galvenais kalpošanas laiks” neatspoguļo transportlīdzekļu vidējo kalpošanas laiku Savienībā, ar “Euro 7” 6. panta 5. punktu tiek ieviests “papildu kalpošanas laika” periods, kas “Euro 6” un “Euro VI” tvērumu papildina par 25 procentiem pēc transportlīdzekļa “galvenā kalpošanas laika”. Tiek ieviesta ilgizturības reizinātāju koncepcija, lai ņemtu vērā emisijas samazināšanas sistēmu nolietojanos pēc galvenā kalpošanas laika.

Ilgizturības reizinātāji *LDV* un M₂ kategorijas autobusiem ir noteikti “Euro 7” regulas IV pielikuma 2. tabulā. Nolietošanās reizinātāji *HDV*, jo īpaši M₃, N₂ un N₃ kategorijas transportlīdzekļiem, “Euro 7” regulā vēl nav noteikti. Tāpēc minētās regulas 18. panta 3. punktā ir prasīts, ka, pirms noteikt šādus ilgizturības reizinātājus, Komisijai līdz 2025. gada 31. decembrim ir jānovērtē *HDV* ilgizturība attiecībā uz emisijām. Tehnisko novērtējumu Komisijas vārdā veica Transportlīdzekļu ultrazemu emisiju konsorcijs (*CLOVE*), kurā ietilpst specializētu pētniecības, testēšanas un sertifikācijas organizāciju grupa.

Šajā paziņojumā Eiropas Parlamentam un Padomei Komisija iepazīstina ar tehniskā novērtējuma konstatējumiem³ un secina, kādi ilgizturības reizinātāji *HDV* kategorijām būtu jānosaka “Euro 7” IV pielikuma 2. tabulā¹.

¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2024/1257 (2024. gada 24. aprīlis) par mehānisko transportlīdzekļu un motoru, kā arī šādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību tipa apstiprināšanu attiecībā uz to emisijām un akumulatoru baterijas ilgizturību (“Euro 7”) un ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2018/858 un atceļ Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 715/2007 un (EK) Nr. 595/2009, Komisijas Regulu (ES) Nr. 582/2011, Komisijas Regulu (ES) 2017/1151, Komisijas Regulu (ES) 2017/2400 un Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2022/1362 (OV L, 2024/1257, 8.5.2024., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj>).

² Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 715/2007 (2007. gada 20. jūnijs) par tipa apstiprinājumu mehāniskiem transportlīdzekļiem attiecībā uz emisijām no vieglajiem pasažieru un komerciālajiem transportlīdzekļiem (“Euro 5” un “Euro 6”) (OV L 171, 29.6.2007., 1. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2007/715/oj>).

³ Eiropas Komisija, Iekšējā tirgus, rūpniecības, uzņēmējdarbības un MVU ģenerāldirektorāts, *Plakolmer, B., Hausberger, S. un Weller, K., Durability of Euro 7 high-duty vehicle emissions — Technical report — LOT2*, Eiropas Savienības Publikāciju birojs, 2025. gads, <https://data.europa.eu/doi/10.2873/7305552>.

2. Tiesiskā regulējuma konteksts

2.1. Vēsturiskais konteksts

Transportlīdzekļu emisijas noteikumos Eiropā pakāpeniski ir iekļautas kalpošanas laika prasības un “nolietošanās koeficienti”. Šādas kalpošanas laika prasības nodrošina, ka emisijnsniegums tiek saglabāts ne tikai tipa apstiprināšanas laikā, bet visā transportlīdzekļa normatīvā darbmuža laikā. Nolietojuma koeficienti ir reizinātāji vai pievienotas fiksētas vērtības, kas radītas, lai aptvertu emisiju sagaidāmo pieaugumu emisijas kontroles tehnoloģijas⁴ nolietojuma un degradācijas dēļ. Šo koeficientu noteikšanai būtu jāņem vērā, ka situāciju dažādība lielas noslodzes transportlīdzekļiem ir ievērojami plašāka nekā mazas noslodzes transportlīdzekļiem, jo tai būtu jāaptver visi braukšanas modeļi un citi motora izmantošanas gadījumi. Tāpēc bija nepieciešama daudz sarežģītāka un rūpīgāka izpēte, arī to ilgākā darbmuža un daudzveidīgāko ekspluatācijas apstākļu dēļ.

LDV nolietošanās koeficienti tika ieviesti deviņdesmito gadu sākumā⁵. Tolaik ražotājiem, izmantojot paātrinātas vecināšanas testus, bija jāpierāda, ka emisijas kontroles sistēmas saglabā efektivitāti noteiktajā normatīvā darbmuža laikā – parasti 80 000 kilometru nobraukuma laikā. Pēc tam tika ieviesta iebūvētā diagnostika un emisiju testēšana reālos braukšanas apstākļos, un tas uzlaboja precizitāti un ilgizturības prasību izpildes panākšanu.

Turpretī *HDV* saskaras ar lielākiem izaicinājumiem, jo tos parasti ekspluatē ilgāk, bieži vien pārsniedzot 700 000 kilometru vai septiņu gadu robežu mainīgākos un skarbākos apstākļos. Ar “Euro IV”⁶ emisijas tiesību aktiem 2005. gadā tika ieviesti nolietošanās koeficienti *HDV*. Ražotāji varēja vai nu piemērot fiksētu nolietošanās koeficientu, kā noteikts tiesību aktos, vai veikt vecināšanas testus, lai pierādītu faktisko nolietošanos. Faktiskās nolietošanās pierādīšanas gadījumā tiem bija jāpierāda, ka saskaņā ar norādītajiem nolietošanās koeficientiem motoru saimes vai motoru pēcapstrādes sistēmas saimes gāzveida un daļiņveida emisijas atbilst attiecīgajām emisijas robežvērtībām attiecīgajā ilgizturības periodā.

⁴ Piemēram, katalītiskie neutralizatori, sensori un izplūdes gāzu recirkulācijas sistēmas.

⁵ Pirmoreiz ar Padomes direktīvu 91/441/EEK. Padomes Direktīva 91/441/EEK (1991. gada 26. jūnijs), ar kuru groza Direktīvu 70/220/EEK par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz pasākumiem, kas jāveic, lai novērstu gaisa piesārņošanu, ko rada emisija no mehāniskajiem transportlīdzekļiem (OV L 242, 30.8.1991., 1. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1991/441/oj>).

⁶ Komisijas Direktīva 2005/78/EK (2005. gada 14. novembris), ar ko īsteno Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2005/55/EK par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz pasākumiem, kas jāveic, lai samazinātu gāzveida un daļiņveida piesārņotāju emisiju no kompresijaizdedzes motoriem, kuri paredzēti transportlīdzekļiem, un gāzveida piesārņotāju emisiju no dzirksteļizdedzes motoriem, ko darbina ar dabasgāzi vai sašķidrinātu naftas gāzi un kas paredzēti transportlīdzekļiem, kā arī ar ko groza tās I, II, III, IV un VI pielikumu (OV L 313, 29.11.2005., 1. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2005/78/oj>).

2.2. “Euro 7”

Ar “Euro 7” regulu tiek ieviestas kalpošanas laika prasības gan mazas, gan lielas noslodzes transportlīdzekļiem. Šīs kalpošanas laika prasības sastāv no prasībām “galvenajam kalpošanas laikam” un “papildu kalpošanas laikam”. “Euro 7” regulas IV pielikuma 2. tabulā ir noteikti ilgizturības reizinātāji, lai ņemtu vērā nolietošanas papildu kalpošanas laikā (sk. 1. tabulu).

Galvenajā kalpošanas laikā ir spēkā “Euro 7” I pielikuma 2. tabulā noteiktās emisijas robežvērtības. Papildu kalpošanas laikam emisijas robežvērtības jāreizina ar attiecīgo ilgizturības reizinātāju, kas norādīts 1. tabulā⁷.

Ilgizturības reizinātāji	M ₁ , M ₁ un M ₂	N ₂ , N ₃ ≤ 16 t, M ₃ ≤ 7,5 t	N ₃ > 16 t, M ₃ > 7,5 t
Ilgizturības reizinātājs papildu kalpošanas laikam	1,2 gāzveida piesārņotājiem		

1. tabula. “Euro 7” ilgizturības reizinātāja tabula

Ar “Euro 7” regulu *LDV* un *M₂* kategorijas transportlīdzekļiem jau tika ieviests ilgizturības reizinātājs 1,2. Tas faktiski nozīmē, ka gāzveida emisiju robežvērtības tiek palielinātas par 20 %, kad transportlīdzeklis sasniedz papildu kalpošanas laiku attāluma vai vecuma ziņā. Lielas noslodzes transportlīdzekļiem ilgizturības reizinātāji vēl ir jānosaka. Šajā nolūkā “Euro 7” 18. panta 3. punktā ir šāds noteikums: “Komisija līdz 2025. gada 31. decembrim iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei ziņojumu, kurā izvērtē lielas noslodzes transportlīdzekļu ilgizturību attiecībā uz emisijām.” Pamatojoties uz minēto ziņojumu, Komisija saskaņā ar 15. panta 1. punkta f) apakšpunktu ir pilnvarota noteikt ilgizturības reizinātājus IV pielikuma 2. tabulā.

Ilgizturības reizinātājs jānosaka divām *HDV* grupām atkarībā no transportlīdzekļa kategorijas un transportlīdzekļa maksimālās masas. 2. tabulā ir noteikts abu *HDV* grupu galvenais un papildu kalpošanas laiks⁸.

Transportlīdzekļu kalpošanas laiks	N ₂ , N ₃ ≤ 16 t, M ₃ ≤ 7,5 t	N ₃ > 16 t, M ₃ > 7,5 t
Galvenais kalpošanas laiks	300 000 km vai 8 gadi atkarībā no tā, kas iestājas agrāk	700 000 km vai 12 gadi atkarībā no tā, kas iestājas agrāk
Papildu kalpošanas laiks	375 000 km vai 10 gadi atkarībā no tā, kas iestājas agrāk	875 000 km vai 15 gadi atkarībā no tā, kas iestājas agrāk

⁷ No IV pielikuma 2. tabulas Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) 2024/1257 (2024. gada 24. aprīlis) par mehānisko transportlīdzekļu un motoru, kā arī šādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību tipa apstiprināšanu attiecībā uz to emisijām un akumulatoru baterijas ilgizturību (“Euro 7”).

⁸ No IV pielikuma 1. tabulas Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) 2024/1257 (2024. gada 24. aprīlis) par mehānisko transportlīdzekļu un motoru, kā arī šādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību tipa apstiprināšanu attiecībā uz to emisijām un akumulatoru baterijas ilgizturību (“Euro 7”).

2. tabula. Transportlīdzekļa galvenie un papildu kalpošanas laiki no “Euro 7”

3. Ilgzturības reizinātāju novērtējums

3.1. Transportlīdzekļu datubāze

Tā kā "Euro 7" lielas noslodzes transportlīdzekļu uz Eiropas ceļiem vēl nav, nebija iespējams veikt novērtējumu, pamatojoties uz šo transportlīdzekļu testa datiem. Tāpēc novērtējumā tika izmantoti vairāki attiecīgi emisiju datu avoti, kuru pamatā ir jaunākā tehnoloģija, ko izmanto "Euro VI" dīzeļmotora transportlīdzekļos. Ņemot vērā "Euro 7" ierobežoti pastiprināto stingrību salīdzinājumā ar "Euro VI", par vispiemērotāko īstermiņa pieeju tiek uzskatīta jaunāko "Euro VI" transportlīdzekļu datu izmantošana. Saskaņā ar *LDV* nolietošanas koeficientu noteikšanu tiek pieņemts, ka novērtējums, kura pamatā ir dīzeļmotoru emisijas, ir derīgs arī citām motoru konstrukcijām.

Izmantotie testa dati tika izgūti no:

- vairāku tā paša transportlīdzekļa ražotāja un modeļa transportlīdzekļu pāru testēšanas, vismaz vienam transportlīdzeklī esot ar mazu nobraukumu (<100 000 km) un vienam transportlīdzeklī esot ar lielu nobraukumu (tuvs galvenā kalpošanas laika nobraukumam vai lielāks par to). Lielākajā daļā transportlīdzekļu pāru bija izmantota jaunākā "Euro VI" tehnoloģija (D vai E posms);
- datubāzēm, kurās ir dati par emisijām uz ceļa no visiem transportlīdzekļiem un attālās uzrādes dati no iepriekšējās testēšanas;
- kravas automobiļu ražotāju testēšanas datiem un aplēsēm;
- motora izmēģinājumu stenda rezultātiem no ASV reglamentētajiem testa cikliem.

3.2. Metode

Lai aprēķinātu emisijas samazināšanas sistēmas darbības pasliktināšanos, tehniskajā novērtējumā tika izmantotas dažādas metodes. Testētajiem transportlīdzekļu pāriem emisijas galvenā kalpošanas laika beigās un papildu kalpošanas laika beigās tika aplēstas ar ekstrapolāciju. Emisiju atšķirības pēc tam tika salīdzinātas ar "Euro 7" emisiju robežvērtībām. Attiecībā uz citām datu kopām atkarībā no datu kopas veida nolietošanas aplēšanai tika izmantota gan ekstrapolācija, gan lineārā regresija. Ar šo metodi tika nošķirti rezultāti attiecībā uz vieglākiem *HDV*, piemēram, viegliem kravas automobiļiem un pilsētas autobusiem ($N_2, N_3 \leq 16$ t, $M_3 \leq 7,5$ t) un smagākiem *HDV*, piemēram, smagiem kravas automobiļiem un tālsatiksmes autobusiem ($N_3 > 16$ t, $M_3 > 7,5$ t). Tika nodalīti arī dažādi emisijas komponenti, t. i., NO_x , NH_3 , N_2O , CO , HC , CH_4 , $NMOG$ un PN_{23} . Galējas izlecošās vērtības attiecībā uz novēroto nolietošanos netika ņemtas vērā, jo šīs izlecošās vērtības tika konstatētas transportlīdzekļos ar darbības traucējumiem vai transportlīdzekļos, kuriem tikušas veiktas nesankcionētas manipulācijas.

3.3. CLOVE veiktā tehniskā novērtējuma rezultāti

3.3.1. Vieglāki lielas noslodzes transportlīdzekļi

Ilgizturības vērtības, kas iegūtas, veicot novērtējumu vieglākiem lielas noslodzes transportlīdzekļiem saskaņā ar dažādām metodikām, ir norādītas 3. tabulā. Saskaņā ar tabulā sniegtajiem datiem tipiska ilgizturības reizinātāja vērtība dīzeļmotoriem būtu 1,2. Šā novērtējuma pamatā galvenokārt ir tehnoloģiju mērījumi transportlīdzekļos ar emisiju standarta “Euro VI” D vai E posmu, jo šie transportlīdzekļi ir vislīdzīgākie “Euro 7” transportlīdzekļiem no tehnoloģiskā viedokļa.

Izplūdes emisijas komponents	TUG/FVT ⁹	HBEF A ¹⁰ 4.2	HBEF A 5.1	Attālā uzrāde	US27 (SwRI ¹¹) — mērījuma vērtība + papildu emisijas	US27 (SwRI) – “Euro 7” WHTC ¹² robežvērtība + papildu emisijas	OE M 1	OE M 2	Dūmtveršana
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			
NMOG	1,10								
PN ₂₃	1,00	1,00	1,00						

3. tabula. Vieglāku HDV rezultāti ($N_2, N_3 \leq 16 t, M_3 \leq 7,5 t$)

⁹ Grācas Tehniskā universitāte (Austrija) — *Forschungsgesellschaft für Verbrennungskraftmaschinen und Thermodynamik* (Iekšdedzes motoru un termodinamikas pētniecības asociācija).

¹⁰ Rokasgrāmata “Emisiju koeficienti autotransportam”.

¹¹ Dienvidrietumu Pētniecības institūts.

¹² Vispārēji harmonizētais pārejas cikls.

3.3.2. Smagāki lielas noslodzes transportlīdzekļi

Smagāku lielas noslodzes transportlīdzekļu rezultāti ir līdzīgi vieglāku *HDV* rezultātiem un ir parādīti 4. tabulā. Arī šeit saskaņā ar tabulā sniegtajiem datiem tipiska ilgizturības reizinātāja vērtība dīzeļmotoriem būtu 1,2. Arī šā novērtējuma uzmanības centrā ir “Euro VI” D vai E posma transportlīdzekļi, jo šie transportlīdzekļi ir vislīdzīgākie “Euro 7” transportlīdzekļiem no tehnoloģiskā viedokļa.

Izplūdes emisijas komponents	<i>TUG/FVT</i>	<i>HBE FA 4.2</i>	<i>HBE FA 5.1</i>	Attālā uzrāde	<i>US27 (SwRI)</i> — mērijuma vērtība + papildu emisijas	<i>US27 (SwRI)</i> – “Euro 7” <i>WHT C</i> robežvērtība + papildu emisijas	<i>OEM 1</i>	<i>OEM 2</i>	Dūmtveršana
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	
<i>HC</i>			1,26		1,05	1,02		1,01	
CH ₄	1,01				1,19	1,00			
NMOG	1,01								
PN ₂₃	1,01	1,00	1,00					1,01	

4. tabula. Smagāku HDV rezultāti ($N_3 > 16 t$, $M_3 > 7,5 t$)

4. Secinājumi

Tehniskā novērtējuma secinājumā, kura pamatā ir pieejamie “Euro VI” dati par emisijnsieguma pasliktināšanos, “Euro 7” transportlīdzekļiem ir ierosināts ilgizturības reizinātājs 1,2. Lai noteiktu ilgizturības reizinātāju, novērtējumā ir ņemti vērā vairāki izplūdes emisijas komponenti. Novērtējumos ir izmantoti “Euro VI” D vai E posma emisijas standarta transportlīdzekļi, jo šie transportlīdzekļi ir vislīdzīgākie “Euro 7” transportlīdzekļiem no tehnoloģiskā viedokļa. Ilgizturības reizinātājs 1,2 atbilst mazas noslodzes transportlīdzekļu un M₂ kategorijas autobusu ilgizturības reizinātājam.