

Brussel, 10 maart 2026
(OR. en)

7149/26

CLIMA 118
ENV 206
TRANS 134
MI 221

BEGELEIDENDE NOTA

van:	de secretaris-generaal van de Europese Commissie, ondertekend door mevrouw Martine DEPREZ, directeur
ingekomen:	9 maart 2026
aan:	mevrouw Thérèse BLANCHET, secretaris-generaal van de Raad van de Europese Unie
nr. Comdoc.:	COM(2026) 108 final
Betreft:	MEDEDELING VAN DE COMMISSIE AAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD over de beoordeling van de duurzaamheidsprestaties van zware bedrijfsvoertuigen op het gebied van emissies

De delegaties vinden hierbij document COM(2026) 108 final.

Bijlage: COM(2026) 108 final



Brussel, 9.3.2026
COM(2026) 108 final

**MEDEDELING VAN DE COMMISSIE AAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE
RAAD**

**over de beoordeling van de duurzaamheidsprestaties van zware bedrijfsvoertuigen op
het gebied van emissies**

MEDEDELING VAN DE COMMISSIE AAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

over de beoordeling van de duurzaamheidsprestaties van zware bedrijfsvoertuigen op het gebied van emissies

1. Inleiding

In 2024 werd Verordening (EU) 2024/1257 (de Euro 7-verordening)¹ betreffende de emissietypegoedkeuring van motorvoertuigen vastgesteld om de luchtkwaliteit te verbeteren, in overeenstemming met de doelstellingen van de Europese Green Deal. Die verordening bouwt voort op de Euro 6-verordening voor emissies van lichte bedrijfsvoertuigen² en de Euro VI-verordening voor emissies van zware bedrijfsvoertuigen en bevat nieuwe bepalingen ter regulering van rememissies, bandenslijtage en de duurzaamheid van batterijen voor zowel lichte als zware bedrijfsvoertuigen. Naast de Euro 6- en de Euro VI-verordening schrijft ook de Euro 7-verordening voor dat voertuigen gedurende een bepaalde periode, de “hoofdlevensduur” genoemd, aan de emissiegrenswaarden moeten voldoen. Dit is noodzakelijk om te waarborgen dat niet alleen tijdens de typegoedkeuring aan de emissievoorschriften wordt voldaan, maar ook in de praktijk, wanneer voertuigen in gebruik zijn. De hoofdlevensduur is beschreven in tabel 1 van bijlage IV bij de Euro 7-verordening. Aangezien de hoofdlevensduur niet de gemiddelde levensduur van voertuigen in de Unie weerspiegelt, is bij artikel 6, lid 5, van de Euro 7-verordening een “extra levensduur” ingevoerd, waardoor de reikwijdte van de Euro 6- en de Euro VI-verordening met 25 % wordt verlengd tot na de hoofdlevensduur van het voertuig. Het concept van duurzaamheidsmultiplicatoren wordt ingevoerd om rekening te houden met de verslechtering van emissiereductiesystemen na de hoofdlevensduur.

De duurzaamheidsmultiplicatoren voor lichte bedrijfsvoertuigen en bussen van categorie M₂ zijn vastgesteld in tabel 2 van bijlage IV bij de Euro 7-verordening; de verslechteringsfactoren voor zware bedrijfsvoertuigen, en met name voertuigen van de categorieën M₃, N₂ en N₃, zijn nog niet vastgesteld in die verordening. Daarom moet de Commissie overeenkomstig artikel 18, lid 3, van die verordening de duurzaamheidsprestaties van zware bedrijfsvoertuigen op het gebied van emissies uiterlijk op 31 december 2025 beoordelen, voordat zij deze duurzaamheidsmultiplicatoren vaststelt. Het consortium voor zeer lage voertuigemissies (Consortium for ultra-LOW Vehicle Emissions — CLOVE), dat bestaat uit een groep

¹ Verordening (EU) 2024/1257 van het Europees Parlement en de Raad van 24 april 2024 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen en motoren en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd, met betrekking tot hun emissies en de duurzaamheid van batterijen (Euro 7), tot wijziging van Verordening (EU) 2018/858 van het Europees Parlement en de Raad en tot intrekking van de Verordeningen (EG) nr. 715/2007 en (EG) nr. 595/2009 van het Europees Parlement en de Raad, Verordeningen (EU) nr. 582/2011, (EU) 2017/1151 en (EU) 2017/2400 van de Commissie en Uitvoeringsverordening (EU) 2022/1362 van de Commissie (PB L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj>).

² Verordening (EG) nr. 715/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2007 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen (Euro 5 en Euro 6) (PB L 171 van 29.6.2007, blz. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2007/715/oj>).

organisaties die gespecialiseerd zijn in onderzoek, tests en certificering, heeft namens de Commissie een technische beoordeling uitgevoerd.

In deze mededeling aan het Europees Parlement en de Raad geeft de Commissie een overzicht van de resultaten van de technische beoordeling³ en concludeert zij welke duurzaamheidsmultiplicatoren in tabel 2 van bijlage IV bij Euro 7 moeten worden vastgesteld voor de categorieën zware bedrijfsvoertuigen¹.

³ Europese Commissie, Directoraat-generaal Interne Markt, Industrie, Ondernemerschap en Midden- en Kleinbedrijf, Plakolmer, B., Hausberger, S. en Weller, K., *Durability of Euro 7 heavy vehicle emissions — Technical report — LOT2*, Bureau voor publicaties van de Europese Unie, 2025, <https://data.europa.eu/doi/10.2873/7305552>.

2. Juridische achtergrond

2.1. Historische achtergrond

In de Europese regelgeving inzake voertuigemissies zijn geleidelijk eisen inzake levensduur en verslechteringsfactoren opgenomen. Dergelijke eisen inzake levensduur waarborgen dat de emissieprestaties niet alleen op het moment van typegoedkeuring, maar gedurende de hele nuttige levensduur van het voertuig worden gehandhaafd. Verslechteringsfactoren zijn multiplicatoren of toegevoegde vaste waarden die bedoeld zijn om rekening te houden met de verwachte toename van emissies als gevolg van slijtage en verslechtering van de emissiebeheersingstechnologie⁴. Bij het vaststellen van deze factoren moet rekening worden gehouden met het feit dat zware bedrijfsvoertuigen in aanzienlijk gevarieerdere situaties worden gebruikt dan lichte voertuigen, aangezien alle rijpatronen en andere gevallen waarin de motor wordt gebruikt, in aanmerking moeten worden genomen. Daarom was een veel complexer en grondiger onderzoek nodig, mede vanwege de langere levensduur en meer uiteenlopende gebruiksomstandigheden van deze voertuigen.

De verslechteringsfactoren voor lichte bedrijfsvoertuigen werden begin jaren negentig ingevoerd⁵. Destijds moesten de fabrikanten door middel van tests voor versnelde veroudering aantonen dat de emissiebeperkingsystemen gedurende de gespecificeerde nuttige levensduur, doorgaans 80 000 km, doeltreffend bleven. Later konden de duurzaamheidseisen als gevolg van de invoering van boorddiagnosesystemen en emissietests onder reële rijomstandigheden nauwkeuriger worden uitgevoerd en beter worden gehandhaafd.

Bij zware bedrijfsvoertuigen is de situatie complexer, omdat deze doorgaans gedurende langere perioden, die vaak meer dan 700 000 kilometer of zeven jaar beslaan, en onder meer variabele en zwaardere omstandigheden worden gebruikt. In 2005 zijn er bij de Euro IV-emissiewetgeving⁶ verslechteringsfactoren voor zware bedrijfsvoertuigen ingevoerd. Fabrikanten konden een in de wetgeving vastgelegde specifieke verslechteringsfactor toepassen of verouderingstests uitvoeren om de daadwerkelijke verslechtering aan te tonen. In het laatste geval moesten zij aantonen dat, bij gebruik van de gespecificeerde verslechteringsfactoren, de emissies van gassen en deeltjes van een motorenfamilie of familie van motornabehandelingssystemen gedurende de desbetreffende duurzaamheidsperiode aan de emissiegrenswaarden voldeden.

⁴ Bijvoorbeeld katalysatoren, sensoren en uitlaatgasrecirculatiesystemen.

⁵ Voor het eerst in Richtlijn 91/441/EEG van de Raad. Richtlijn 91/441/EEG van de Raad van 26 juni 1991 tot wijziging van Richtlijn 70/220/EEG inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der lidstaten met betrekking tot maatregelen tegen luchtverontreiniging door emissies van motorvoertuigen (PB L 242 van 30.8.1991, blz. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1991/441/oj>).

⁶ Richtlijn 2005/78/EG van de Commissie van 14 november 2005 tot uitvoering van Richtlijn 2005/55/EG van het Europees Parlement en de Raad inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten met betrekking tot de maatregelen tegen de emissie van verontreinigende gassen en deeltjes door voertuigmotoren met compressieontsteking en de emissie van verontreinigende gassen door op aardgas of vloeibaar petroleumgas lopende voertuigmotoren met elektrische ontsteking, en tot wijziging van de bijlagen I, II, III, IV en VI daarbij (PB L 313 van 29.11.2005, blz. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2005/78/oj>).

2.2. Euro 7

Bij de Euro 7-verordening zijn voor zowel lichte als zware bedrijfsvoertuigen eisen inzake levensduur ingevoerd. Deze eisen inzake levensduur hebben betrekking op de hoofdlevensduur en de extra levensduur. In tabel 2 van bijlage IV bij de Euro 7-verordening zijn duurzaamheidsmultiplicatoren opgenomen om rekening te houden met de verslechtering tijdens de extra levensduur (zie tabel 1).

Tijdens de hoofdlevensduur gelden de emissiegrenswaarden zoals vermeld in tabel 2 van bijlage I van de Euro 7-verordening. Wat de extra levensduur betreft, moeten de emissiegrenswaarden worden vermenigvuldigd met de desbetreffende duurzaamheidsfactor, zoals vermeld tabel 1⁷.

Duurzaamheidsmultiplicatoren	M ₁ , M ₁ en M ₂	N ₂ , N ₃ ≤ 16 t, M ₃ ≤ 7,5 t	N ₃ > 16 t, M ₃ > 7,5 t
Duurzaamheidsmultiplicator voor extra levensduur	1,2 voor verontreinigende gassen		

Tabel 1 — Tabel met duurzaamheidsmultiplicatoren uit de Euro 7-verordening

Bij de Euro 7-verordening werd reeds een duurzaamheidsmultiplicator van 1,2 ingevoerd voor lichte bedrijfsvoertuigen en voertuigen van categorie M₂. Dit betekent in feite dat de grenswaarden voor gasvormige emissies met 20 % worden verhoogd wanneer een voertuig de extra levensduur bereikt, gemeten in afstand of leeftijd. Voor zware bedrijfsvoertuigen moeten nog duurzaamheidsmultiplicatoren worden vastgesteld. Daartoe is in artikel 18, lid 3, van de Euro 7-verordening het volgende bepaald: “Uiterlijk op 31 december 2025 dient de Commissie bij het Europees Parlement en de Raad een verslag in waarin de duurzaamheidsprestaties van zware bedrijfsvoertuigen op het gebied van emissies worden beoordeeld.” Op basis van dat verslag is de Commissie overeenkomstig artikel 15, lid 1, punt f), bevoegd om de duurzaamheidsmultiplicatoren in tabel 2 van bijlage IV vast te stellen.

Er moet een duurzaamheidsfactor worden vastgesteld voor twee groepen zware bedrijfsvoertuigen, afhankelijk van de voertuigcategorie en de maximummassa van het voertuig. In tabel 2 wordt een overzicht gegeven van de hoofdlevensduur en de extra levensduur voor beide groepen zware bedrijfsvoertuigen⁸.

Levensduur van voertuigen	N ₂ , N ₃ ≤ 16 t, M ₃ ≤ 7,5 t	N ₃ > 16 t, M ₃ > 7,5 t
Hoofdlevensduur	300 000 km of 8 jaar, naargelang wat het eerst wordt bereikt	700 000 km of 12 jaar, naargelang wat het eerst wordt bereikt

⁷ Uit tabel 2 van bijlage IV bij Verordening (EU) 2024/1257 van het Europees Parlement en de Raad van 24 april 2024 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen en motoren en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd, met betrekking tot hun emissies en de duurzaamheid van batterijen (Euro 7).

⁸ Uit tabel 1 van bijlage IV bij Verordening (EU) 2024/1257 van het Europees Parlement en de Raad van 24 april 2024 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen en motoren en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd, met betrekking tot hun emissies en de duurzaamheid van batterijen (Euro 7).

Extra levensduur	375 000 km of 10 jaar, naargelang wat het eerst wordt bereikt	875 000 km of 15 jaar, naargelang wat het eerst wordt bereikt
------------------	---	---

Tabel 2 — Hoofdlevensduur en extra levensduur van voertuigen volgens de Euro 7-verordening

3. Beoordeling van duurzaamheidsmultiplicatoren

3.1. Voertuigdatabank

Aangezien er in Europa nog geen zware bedrijfsvoertuigen van de Euro 7-emissienorm op de weg rijden, kon er geen beoordeling op basis van testgegevens van deze voertuigen worden gemaakt. Bij de beoordeling werd daarom gebruikgemaakt van verschillende relevante bronnen van emissiegegevens, op basis van de nieuwste technologie die in Euro VI-dieselveertuigen wordt gebruikt. Aangezien Euro 7 niet veel strenger is dan Euro VI, wordt het gebruik van gegevens van de nieuwste Euro VI-voertuigen op korte termijn als de meest geschikte aanpak beschouwd. In overeenstemming met de vaststelling van de verslechteringsfactoren voor lichte bedrijfsvoertuigen wordt ervan uitgegaan dat een beoordeling op basis van de emissies van dieselmotoren ook voor andere motorontwerpen geldig is.

De gebruikte testgegevens werden verkregen uit:

- tests van meerdere voertuigparen van dezelfde fabrikant en hetzelfde model, waarbij ten minste één voertuig een lage kilometerstand ($< 100\,000$ km) heeft en één een hoge kilometerstand (dicht bij of boven de kilometerstand gedurende de hoofdlevensduur). De meeste voertuigparen hadden de nieuwste Euro VI-technologie aan boord (stap D of E);
- databanken met emissiegegevens van alle voertuigen op de weg en teledetectiegegevens van eerdere tests;
- testgegevens en schattingen van vrachtwagenfabrikanten;
- resultaten van de motortestbank op basis van in de VS voorgeschreven testcycli.

3.2. Methode

Bij de technische beoordeling werden verschillende methoden gebruikt om de verslechtering van de prestaties van het emissiereductiesysteem te berekenen. Voor de geteste voertuigparen werden de emissies aan het einde van de hoofdlevensduur en de extra levensduur geraamd door middel van extrapolatie. Het verschil in emissies werd vervolgens vergeleken met de Euro 7-emissiegrenswaarden. Voor andere datasets werden zowel extrapolatie als lineaire regressie gebruikt om de verslechtering te ramen, afhankelijk van het type dataset. Bij de methode werd een onderscheid gemaakt tussen de resultaten voor “lichtere” zware bedrijfsvoertuigen, bijvoorbeeld lichte vrachtwagens en stadsbussen ($N_2, N_3 \leq 16$ t, $M_3 \leq 7,5$ t), en de resultaten voor “zwaardere” zware bedrijfsvoertuigen, bijvoorbeeld zware vrachtwagens en touringcars ($N_3 > 16$ t, $M_3 > 7,5$ t). Er werd ook onderscheid gemaakt tussen verschillende emissiecomponenten, namelijk NO_x , NH_3 , N_2O , CO , HC , CH_4 , NMOG en PN_{23} . Er werd geen rekening gehouden met extreme uitschieters wat de waargenomen verslechtering betreft, aangezien deze uitschieters werden vastgesteld bij voertuigen met storingen of bij gemanipuleerde voertuigen.

3.3. Resultaten van de door CLOVE uitgevoerde technische beoordeling

3.3.1. Lichtere zware bedrijfsvoertuigen

De duurzaamheidswaarden die worden verkregen door de beoordeling van lichtere zware bedrijfsvoertuigen met behulp verschillende methoden, zijn weergegeven in tabel 3. Volgens de gegevens in de tabel zou een waarde van 1,2 een typische duurzaamheidsmultiplicator voor dieselmotoren vertegenwoordigen. Deze beoordeling is voornamelijk gebaseerd op metingen van technologie in voertuigen die voldoen aan de Euro VI-emissienorm, stap D of E, aangezien deze voertuigen vanuit technologisch oogpunt het meest vergelijkbaar zijn met Euro 7-voertuigen.

Uitlaatemissiecomponent	TUG/FVT ⁹	HBEF A ¹⁰ 4.2	HBEF A 5.1	Teledetectie	US27 (SwRI ¹¹) — meetwaarde + extra emissies	US27 (SwRI) — Euro 7-WHTC-grenswaarde ¹² + extra emissies	OE M 1	OE M 2	Plume chasing
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						

⁹ Technische Universiteit Graz (Oostenrijk) — Forschungsgesellschaft für Verbrennungskraftmaschinen und Thermodynamik (onderzoeksvereniging voor interne verbrandingsmotoren en thermodynamica).

¹⁰ Handboek emissiefactoren voor het wegvervoer (Handbook Emission Factors for Road Transport — HBEFA).

¹¹ Southwest Research Institute.

¹² Wereldwijd geharmoniseerde transiënte cyclus (World Harmonized Transient Cycle — WHTC).

Tabel 3 — Resultaten voor lichtere zware bedrijfsvoertuigen ($N_2, N_3 \leq 16$ t, $M_3 \leq 7,5$ t)

3.3.2. Zwaardere zware bedrijfsvoertuigen

De resultaten voor zwaardere zware bedrijfsvoertuigen zijn vergelijkbaar met die voor lichtere zware bedrijfsvoertuigen en worden weergegeven in tabel 4. Ook in dit geval zou een waarde van 1,2 volgens de gegevens in de tabel een typische duurzaamheidsfactor voor dieselmotoren vertegenwoordigen. Ook hier is de beoordeling voornamelijk gericht op voertuigen met emissienorm Euro VI, stap D of E, aangezien deze voertuigen vanuit technologisch oogpunt het meest vergelijkbaar zijn met Euro 7-voertuigen.

Uitlaatemissiecomponent	TUG/FVT	HBE FA 4.2	HBE FA 5.1	Teledetectie	US27 (SwRI) — meet waarde + extra emissies	US27 (SwRI) — Euro 7-WHT C-grens waarde + extra emissies	OEM 1	OEM 2	Plume chasing
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			
NMOG	1,01								
PN ₂₃	1,01	1,00	1,00					1,01	

Tabel 4 — Resultaten voor zwaardere zware bedrijfsvoertuigen ($N_3 > 16 t$, $M_3 > 7,5 t$)

4. Conclusies

In de conclusie van de technische beoordeling op basis van de beschikbare Euro VI-gegevens over de verslechtering van de emissieprestaties wordt voor Euro 7-voertuigen een duurzaamheidsmultiplicator van 1,2 voorgesteld. Bij de beoordeling worden meerdere uitlaatgasemissiecomponenten in aanmerking genomen om de duurzaamheidsmultiplicator vast te stellen. Voor de beoordelingen worden voertuigen met emissienorm Euro VI, stap D of E, gebruikt, aangezien deze voertuigen vanuit technologisch oogpunt het meest vergelijkbaar zijn met Euro 7-voertuigen. Een duurzaamheidsmultiplicator van 1,2 is in overeenstemming met de duurzaamheidsmultiplicator voor lichte voertuigen en bussen van categorie M₂.