

Bruksela, 10 marca 2026 r.
(OR. en)

7149/26

CLIMA 118
ENV 206
TRANS 134
MI 221

PISMO PRZEWODNIE

Od: Sekretarz generalna Komisji Europejskiej (podpisała dyrektor Martine DEPREZ)

Data otrzymania: 9 marca 2026 r.

Do: Thérèse BLANCHET, sekretarz generalna Rady Unii Europejskiej

Nr dok. Kom.: COM(2026) 108 final

Dotyczy: KOMUNIKAT KOMISJI DO PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY w sprawie oceny trwałości pojazdów ciężkich w odniesieniu do emisji

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument COM(2026) 108 final.

Załącznik: COM(2026) 108 final



Bruksela, dnia 9.3.2026 r.
COM(2026) 108 final

KOMUNIKAT KOMISJI DO PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

w sprawie oceny trwałości pojazdów ciężkich w odniesieniu do emisji

KOMUNIKAT KOMISJI DO PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

w sprawie oceny trwałości pojazdów ciężkich w odniesieniu do emisji

1. Wprowadzenie

W 2024 r. przyjęto rozporządzenie (UE) 2024/1257 (rozporządzenie Euro 7)¹ w sprawie homologacji typu w zakresie emisji pojazdów silnikowych, z myślą o poprawie jakości powietrza zgodnie z celami Europejskiego Zielonego Ładu. Rozporządzenie to opiera się na rozporządzeniu Euro 6 w sprawie emisji z pojazdów lekkich² i rozporządzeniu Euro VI w sprawie emisji z pojazdów ciężkich oraz wprowadza nowe przepisy regulujące emisje z hamulców, ścieralność opon i trwałość akumulatora w pojeździe zarówno w przypadku pojazdów lekkich, jak i ciężkich. Podobnie jak Euro 6 i Euro VI, również Euro 7 wymaga, aby pojazdy spełniały dopuszczalne wartości emisji przez określony czas, zwany „głównym okresem eksploatacji”. Jest to konieczne, aby zapewnić spełnianie wymogów dotyczących emisji nie tylko podczas homologacji typu, ale również w praktyce, gdy pojazdy są użytkowane. Główny okres eksploatacji opisano w tabeli 1 załącznika IV do rozporządzenia Euro 7. Ponieważ „główny okres eksploatacji” nie odzwierciedla średniego okresu eksploatacji pojazdów w Unii, w art. 6 ust. 5 Euro 7 wprowadzono „dodatkowy okres eksploatacji”, w którym zakres obowiązywania norm Euro 6 i Euro VI przedłużono o 25 % poza „główny okres eksploatacji” pojazdu. Wprowadzono koncepcję mnożników trwałości, aby uwzględnić pogorszenie stanu układów redukcji emisji po zakończeniu głównego okresu eksploatacji.

Mnożniki trwałości dla pojazdów lekkich i autobusów kategorii M₂ ustanowiono w tabeli 2 w załączniku IV do rozporządzenia Euro 7. Mnożniki pogorszenia dla pojazdów ciężkich – a zwłaszcza pojazdów kategorii M₃, N₂ i N₃ – nie zostały jeszcze określone w rozporządzeniu Euro 7. W związku z tym w art. 18 ust. 3 tego rozporządzenia zobowiązano Komisję do oceny trwałości pojazdów ciężkich w odniesieniu do emisji do dnia 31 grudnia 2025 r. przed określeniem tych mnożników trwałości. W imieniu Komisji ocenę techniczną przeprowadziło Konsorcjum na rzecz Bardzo Niskich Emisji z Pojazdów (CLOVE), w skład którego wchodzi grupa wyspecjalizowanych organizacji badawczych, testujących i certyfikujących.

¹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1257 z dnia 24 kwietnia 2024 r. w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych i silników oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do takich pojazdów, w odniesieniu do emisji i trwałości akumulatora (Euro 7), zmieniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 oraz uchylające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady i rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009, rozporządzenie Komisji (UE) nr 582/2011, rozporządzenie Komisji (UE) 2017/1151, rozporządzenie Komisji (UE) 2017/2400 oraz rozporządzenie Komisji (UE) 2022/1362 (Dz.U. L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj>).

² Rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 czerwca 2007 r. w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) (Dz.U. L 171 z 29.6.2007, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2007/715/oj>).

W niniejszym komunikacie do Parlamentu Europejskiego i Rady Komisja przedstawia ustalenia oceny technicznej³ i stwierdza, które mnożniki trwałości należy określić dla kategorii pojazdów ciężkich w tabeli 2 w załączniku IV do Euro 7¹.

³ Komisja Europejska: Dyrekcja Generalna ds. Rynku Wewnętrznego, Przemysłu, Przedsiębiorczości i MŚP, Plakolmer, B., Hausberger, S. i Weller, K., „Durability of Euro 7 heavy-duty vehicle emissions – Technical report – LOT2” (Trwałość pojazdów ciężkich Euro 7 w odniesieniu do emisji – sprawozdanie techniczne – LOT2), Urząd Publikacji Unii Europejskiej, 2025, <https://data.europa.eu/doi/10.2873/7305552>.

2. Kontekst prawny

2.1. Rys historyczny

W przepisach dotyczących emisji z pojazdów w Europie stopniowo uwzględniano wymogi dotyczące okresu eksploatacji i „współczynniki pogorszenia”. Takie wymogi dotyczące okresu eksploatacji zapewniają utrzymanie wyników w zakresie emisji nie tylko podczas homologacji typu, ale przez cały okres użytkowania pojazdu. Współczynniki pogorszenia to mnożniki lub dodane stałe wartości, mające na celu uwzględnienie spodziewanego wzrostu emisji spowodowanego zużyciem i degradacją technologii kontroli emisji⁴. W celu ustalenia tych współczynników należy wziąć pod uwagę, że różnorodność sytuacji w przypadku pojazdów ciężkich jest znacznie większa niż w przypadku pojazdów lekkich, ponieważ powinna obejmować wszystkie wzorce jazdy i inne przypadki użycia silników. Wymagało to zatem znacznie bardziej złożonych i rygorystycznych badań, również ze względu na ich dłuższy okres użytkowania i bardziej zróżnicowane warunki działania.

Współczynniki pogorszenia dla pojazdów lekkich wprowadzono na początku lat 90. XX wieku⁵. W tym czasie producenci musieli wykazać za pomocą badań metodą przyspieszonego starzenia, że układy sterowania emisją pozostają skuteczne przez określony okres użytkowania – zazwyczaj 80 000 km. Później wprowadzenie diagnostyki pokładowej i badań emisji w rzeczywistych warunkach jazdy poprawiło dokładność i egzekwowanie wymogów dotyczących trwałości.

Z kolei pojazdy ciężkie stoją przed większymi wyzwaniami, ponieważ zazwyczaj są eksploatowane przez dłuższe okresy, często przekraczające 700 000 kilometrów lub siedem lat, w bardziej zmiennych i trudnych warunkach. W 2005 r. w przepisach Euro IV⁶ dotyczących emisji wprowadzono współczynniki pogorszenia dla pojazdów ciężkich. Producenci mogli albo zastosować stały współczynnik pogorszenia określony w przepisach, albo przeprowadzić badania starzenia w celu wykazania rzeczywistego pogorszenia. W tym ostatnim przypadku musieli oni wykazać, że w ramach określonych współczynników pogorszenia emisje gazów i cząstek stałych z rodziny silników lub rodziny silników ze względu na układ oczyszczania spalin są zgodne z dopuszczalnymi wartościami emisji w odpowiednim okresie trwałości.

⁴ Np. reaktory katalityczne, czujniki i układy recyrkulacji spalin.

⁵ Po raz pierwszy w dyrektywie Rady 91/441/EWG. Dyrektywa Rady 91/441/EWG z dnia 26 czerwca 1991 r. zmieniająca dyrektywę 70/220/EWG w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do działań, jakie mają być podjęte w celu ograniczenia zanieczyszczenia powietrza przez emisje z pojazdów silnikowych (Dz.U. L 242 z 30.8.1991, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1991/441/oj>).

⁶ Dyrektywa Komisji 2005/78/WE z dnia 14 listopada 2005 r. w sprawie wykonania dyrektywy 2005/55/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do działań, jakie mają zostać podjęte w celu zapobiegania emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłowych przez silniki wysokoprężne stosowane w pojazdach oraz emisji zanieczyszczeń gazowych z silników z wymuszonym zapłonem napędzanych gazem ziemnym lub gazem płynnym stosowanych w pojazdach oraz zmieniająca załączniki I, II, III, IV i VI do tej dyrektywy (Dz.U. L 313 z 29.11.2005, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2005/78/oj>).

2.2. Euro 7

Rozporządzenie Euro 7 wprowadza wymogi dotyczące okresu eksploatacji zarówno dla pojazdów lekkich, jak i ciężkich. Te wymogi dotyczące okresu eksploatacji obejmują „główny okres eksploatacji” i „dodatkowy okres eksploatacji”. Tabela 2 w załączniku IV do rozporządzenia Euro 7 zawiera mnożniki trwałości służące do uwzględnienia pogorszenia w dodatkowym okresie eksploatacji (zob. tabela 1).

W głównym okresie eksploatacji obowiązują dopuszczalne wartości emisji określone w tabeli 2 w załączniku I do Euro 7. W przypadku dodatkowego okresu eksploatacji dopuszczalne wielkości emisji należy pomnożyć przez odpowiedni mnożnik trwałości wskazany w tabeli 1⁷.

Mnożniki trwałości	M ₁ , N ₁ i M ₂	N ₂ , N ₃ ≤ 16 t, M ₃ ≤ 7,5 t	N ₃ > 16 t, M ₃ > 7,5 t
Mnożnik trwałości w przypadku dodatkowego okresu eksploatacji	1,2 dla zanieczyszczeń gazowych		

Tabela 1 – Tabela mnożników trwałości z Euro 7

W rozporządzeniu Euro 7 wprowadzono już mnożnik trwałości wynoszący 1,2 dla pojazdów lekkich i pojazdów kategorii M₂. W praktyce oznacza to, że dopuszczalne wartości emisji gazowych wzrastają o 20 %, gdy pojazd wkracza w dodatkowy okres eksploatacji, czy to pod względem przebiegu, czy też wieku. W przypadku pojazdów ciężkich nadal nie ustanowiono potrzebnych mnożników trwałości. W tym celu w art. 18 ust. 3 Euro 7 ustanowiono następujący przepis: „Do dnia 31 grudnia 2025 r. Komisja przedłoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie oceniające trwałość pojazdów ciężkich w odniesieniu do emisji”. Na podstawie tego sprawozdania Komisja jest uprawniona zgodnie z art. 15 ust. 1 lit. f) do określenia mnożników trwałości w tabeli 2 w załączniku IV.

Mnożnik trwałości należy określić dla dwóch grup pojazdów ciężkich, w zależności od kategorii pojazdu i maksymalnej masy pojazdu. W tabeli 2 przedstawiono główny i dodatkowy okres eksploatacji dla obu grup pojazdów ciężkich⁸.

Okres eksploatacji pojazdów	N ₂ , N ₃ ≤ 16 t, M ₃ ≤ 7,5 t	N ₃ > 16 t, M ₃ > 7,5 t
Główny okres eksploatacji	300 000 km lub 8 lat, w zależności od tego, co nastąpi wcześniej	700 000 km lub 12 lat, w zależności od tego, co nastąpi wcześniej
Dodatkowy okres eksploatacji	375 000 km lub 10 lat, w zależności od tego, co nastąpi wcześniej	875 000 km lub 15 lat, w zależności od tego, co nastąpi wcześniej

⁷ Z tabeli 2 w załączniku IV do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1257 z dnia 24 kwietnia 2024 r. w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych i silników oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do takich pojazdów, w odniesieniu do emisji i trwałości akumulatora (Euro 7).

⁸ Z tabeli 1 w załączniku IV do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1257 z dnia 24 kwietnia 2024 r. w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych i silników oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do takich pojazdów, w odniesieniu do emisji i trwałości akumulatora (Euro 7).

Tabela 2 – Główny i dodatkowy okres eksploatacji pojazdu w Euro 7

3. Ocena mnożników trwałości

3.1. Baza danych pojazdów

Ponieważ pojazdy ciężkie spełniające normę Euro 7 nie poruszają się jeszcze po drogach Europy, ocena oparta na danych z badań tych pojazdów nie była wykonalna. W ocenie wykorzystano zatem kilka istotnych źródeł danych dotyczących emisji, w oparciu o najnowszą technologię stosowaną w pojazdach Euro VI z silnikiem wysokoprężnym. Biorąc pod uwagę ograniczoną zwiększoną rygorystyczność normy Euro 7 w porównaniu z Euro VI, wykorzystanie danych z najnowszych pojazdów Euro VI uznaje się za najwłaściwsze podejście krótkoterminowe. W podobny sposób jak przy ustaleniu współczynników pogorszenia dla pojazdów lekkich przyjmuje się, że ocena oparta na emisjach z silników Diesla jest ważna również w odniesieniu do innych konstrukcji silników.

Wykorzystane dane z badań pobrano z:

- badań wielu par pojazdów tego samego producenta pojazdu i modelu, przy czym co najmniej jeden pojazd miał niski przebieg (<100 000 km), a jeden wysoki przebieg (bliski przebiegowi w głównym okresie eksploatacji lub wyższy od niego). Większość par pojazdów posiadała zainstalowaną najnowszą technologię Euro VI (stopień D lub E);
- baz danych zawierających dane dotyczące emisji w warunkach drogowych ze wszystkich pojazdów oraz dane z teledetekcji z poprzednich badań;
- danych z badań i szacunków od producentów samochodów ciężarowych;
- wyników badań silników na stanowisku badawczym uzyskanych w amerykańskich cyklach regulacyjnej procedury badań.

3.2. Metoda

W ocenie technicznej zastosowano różne metody do obliczenia pogorszenia działania układu redukcji emisji. W przypadku badanych par pojazdów emisje na koniec głównego okresu eksploatacji i na koniec dodatkowego okresu eksploatacji oszacowano na zasadzie ekstrapolacji. Różnicę w emisjach porównano następnie z dopuszczalnymi wartościami emisji Euro 7. W przypadku innych zbiorów danych do oszacowania pogorszenia wykorzystano zarówno ekstrapolację, jak i regresję liniową, w zależności od rodzaju zbioru danych. W ramach metody rozdzielono wyniki dotyczące lżejszych pojazdów ciężkich, takich jak lekkie samochody ciężarowe i autobusy miejskie ($N_2, N_3 \leq 16$ t, $M_3 \leq 7,5$ t), oraz wyniki dotyczące cięższych pojazdów ciężkich, takich jak ciężkie samochody ciężarowe i autokary ($N_3 > 16$ t, $M_3 > 7,5$ t). Rozróżniono również różne składniki emisji, tj. NO_x , NH_3 , N_2O , CO , HC , CH_4 , $NMOG$ i PN_{23} . Nie wzięto pod uwagę skrajnych wartości odstających pod względem zaobserwowanego pogorszenia, ponieważ wartości te wykryto w pojazdach z niesprawnościami lub w pojazdach, w których doszło do ingerencji.

3.3. Wyniki oceny technicznej przeprowadzonej przez CLOVE

3.3.1. Lżejsze pojazdy ciężkie

Wartości trwałości uzyskane w wyniku oceny lżejszych pojazdów ciężkich przeprowadzonej według różnych metod przedstawiono w tabeli 3. Według danych przedstawionych w tabeli wartość 1,2 stanowiłaby typowy mnożnik trwałości dla silników Diesla. Ocena ta opiera się głównie na pomiarach dotyczących technologii w pojazdach spełniających normę emisji Euro VI stopień D lub E, ponieważ pojazdy te są z technologicznego punktu widzenia najbardziej porównywalne z pojazdami spełniającymi normę Euro 7.

Składnik emisji spalin	TUG/FVT⁹	HBEF A¹⁰ 4.2	HBEF A 5.1	Teledetekcja	US27 (SwRI¹¹) – wartość pomiaru + dodatkowe emisje	US27 (SwRI) – wartość graniczna WHTC¹² dla normy Euro 7 + dodatkowe emisje	OE M 1	OE M 2	Pomiar emisji metodą mobilnej teledetekcji
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 Uniwersytet Techniczny w Grazu (Austria) – Forschungsgesellschaft für Verbrennungskraftmaschinen und Thermodynamik (Stowarzyszenie badawcze ds. silników spalinowych wewnętrznego spalania i termodynamiki).

¹⁰ Podręcznik „Współczynniki emisji dla transportu drogowego”.

¹¹ Southwest Research Institute.

¹² Zharmonizowany ogólnoświatowy cykl jezdny w warunkach nieustalonych.

Tabela 3 – Wyniki dla lżejszych pojazdów ciężkich ($N_2, N_3 \leq 16 t, M_3 \leq 7,5 t$)

3.3.2. Cięższe pojazdy ciężkie

Wyniki dotyczące cięższych pojazdów ciężkich są podobne do wyników dotyczących lżejszych pojazdów ciężkich i przedstawiono je w tabeli 4. Również w tym przypadku, według danych przedstawionych w tabeli, wartość 1,2 stanowiłaby typowy mnożnik trwałości dla silników Diesla. Ocena ponownie skupia się głównie na pojazdach spełniających normę emisji Euro VI stopień D lub E, ponieważ pojazdy te są z technologicznego punktu widzenia najbardziej porównywalne z pojazdami spełniającymi normę Euro 7.

Składnik emisji spalin	TUG/FVT	HBE FA 4.2	HBE FA 5.1	Teledetekcja	US27 (SwRI) – wartość pomiaru + dodatkowe emisje	US27 (SwRI) – wartość graniczna WHT C dla normy Euro 7 + dodatkowe emisje	OEM 1	OEM 2	Pomiar emisji metodą mobilnej teledetekcji
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	

Tabela 4 – Wyniki dla cięższych pojazdów ciężkich ($N_3 > 16 t$, $M_3 > 7,5 t$)

4. Wnioski

Jako wniosek z oceny technicznej opartej na dostępnych danych Euro VI dotyczących pogorszenia wyników w zakresie emisji proponuje się mnożnik trwałości wynoszący 1,2 dla pojazdów Euro 7. W ocenie uwzględniono wiele składników emisji spalin przy ustalaniu mnożnika trwałości. Do oceny wykorzystano pojazdy spełniające normę emisji Euro VI stopień D lub E, ponieważ z technologicznego punktu widzenia pojazdy te są najbardziej porównywalne z pojazdami spełniającymi normę Euro 7. Mnożnik trwałości wynoszący 1,2 jest zgodny z mnożnikiem trwałości dla pojazdów lekkich i autobusów kategorii M₂.