

V Bruseli 10. marca 2026
(OR. en)

7149/26

CLIMA 118
ENV 206
TRANS 134
MI 221

SPRIEVODNÁ POZNÁMKA

Od:	Martine DEPREZOVÁ, riaditeľka, v zastúpení generálnej tajomníčky Európskej komisie
Dátum doručenia:	9. marca 2026
Komu:	Thérèse BLANCHETOVÁ, generálna tajomníčka Rady Európskej únie
Č. dok. Kom.:	COM(2026) 108 final
Predmet:	OZNÁMENIE KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU A RADE o posudzovaní životnosti ťažkých úžitkových vozidiel vzhľadom na emisie

Delegáciám v prílohe zasielame dokument COM(2026) 108 final.

Príloha: COM(2026) 108 final



V Bruseli 9. 3. 2026
COM(2026) 108 final

OZNÁMENIE KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU A RADE
o posudzovaní životnosti ťažkých úžitkových vozidiel vzhľadom na emisie

OZNÁMENIE KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU A RADE

o posudzovaní životnosti ťažkých úžitkových vozidiel vzhľadom na emisie

1. Úvod

Nariadenie (EÚ) 2024/1257 (ďalej len „nariadenie Euro 7“)¹ o typovom schvaľovaní motorových vozidiel bolo prijaté v roku 2024 s cieľom zlepšiť kvalitu ovzdušia v súlade s cieľmi Európskej zelenej dohody. Toto nariadenie vychádza z emisného nariadenia Euro 6 pre ľahké vozidlá² a emisného nariadenia Euro VI pre ťažké úžitkové vozidlá a zavádzajú sa ním nové ustanovenia na reguláciu emisií z bŕzd, oderu pneumatík a životnosti batérií vo vozidle pre ľahké aj ťažké úžitkové vozidlá. Rovnako ako v nariadeniach Euro 6 a Euro VI, aj v nariadení Euro 7 sa vyžaduje, aby vozidlá dodržiavali emisné limity počas určitého obdobia, ktoré sa nazýva „hlavná životnosť“. Je to potrebné na zabezpečenie toho, aby sa požiadavky na emisie plnili nielen počas typového schvaľovania, ale aj v praxi, keď sa vozidlá používajú. Hlavná životnosť je opísaná v tabuľke 1 prílohy IV k nariadeniu Euro 7. Keďže „hlavná životnosť“ neodráža priemernú životnosť vozidiel v Únii, v článku 6 ods. 5 nariadenia Euro 7 sa zavádza obdobie „dodatočnej životnosti“, v ktorom sa rozsah pôsobnosti nariadenia Euro 6 a Euro VI predĺžil o 25 % nad rámec „hlavnej životnosti“ vozidla. Zavádza sa koncepcia multiplikačných faktorov pre životnosť s cieľom zohľadniť zhoršenie systémov znižovania emisií po uplynutí hlavnej životnosti.

Multiplikačné faktory pre životnosť pre ľahké vozidlá a autobusy kategórie M₂ boli stanovené v tabuľke 2 prílohy IV k nariadeniu Euro 7. Multiplikačné faktory pre zhoršenie pre ťažké úžitkové vozidlá – a najmä vozidlá kategórií M₃, N₂ a N₃ – zatiaľ neboli v nariadení Euro 7 stanovené. Preto sa v článku 18 ods. 3 uvedeného nariadenia od Komisie požaduje, aby pred stanovením týchto multiplikačných faktorov pre životnosť posúdila životnosť ťažkých úžitkových vozidiel vzhľadom na emisie do 31. decembra 2025. Technické posúdenie v mene Komisie vykonalo Konzorcium pre mimoriadne nízke emisie vozidiel (Consortium for Ultra-low Vehicle Emissions, CLOVE), ktoré tvorí skupina špecializovaných výskumných, testovacích a certifikačných organizácií.

V tomto oznámení Európskemu parlamentu a Rade sa Komisia delí o zistenia technického posúdenia³ a dospieva k záveru, ktoré multiplikačné faktory pre životnosť by sa mali stanoviť pre kategórie ťažkých úžitkových vozidiel v tabuľke 2 prílohy IV k nariadeniu Euro 7¹.

¹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2024/1257 z 24. apríla 2024 o typovom schvaľovaní motorových vozidiel a motorov, ako aj systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre takéto vozidlá, pokiaľ ide o ich emisie a životnosť batérií (Euro 7), ktorým sa mení nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858 a zrušujú nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009, nariadenie Komisie (EÚ) č. 582/2011, nariadenie Komisie (EÚ) 2017/1151, nariadenie Komisie (EÚ) 2017/2400 a vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2022/1362 (Ú. v. EÚ L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj>).

² Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 z 20. júna 2007 o typovom schvaľovaní motorových vozidiel so zreteľom na emisie ľahkých osobných a úžitkových vozidiel (Euro 5 a Euro 6) (Ú. v. EÚ L 171, 29.6.2007, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2007/715/oj>).

³ Európska komisia: Generálne riaditeľstvo pre vnútorný trh, priemysel, podnikanie a MSP, Plakolmer, B., Hausberger, S. a Weller, K., *Durability of Euro 7 heavy-duty vehicle emissions – Technical report – LOT2* (Životnosť emisií ťažkých úžitkových vozidiel podľa normy Euro 7 – Technická správa – LOT2), Úrad pre vydávanie publikácií Európskej únie, 2025, <https://data.europa.eu/doi/10.2873/7305552>.

2. Regulačný kontext

2.1. Historické pozadie

Do predpisov o emisiách vozidiel v Európe sa postupne zaviedli požiadavky na životnosť a „faktory zhoršenia“. Takéto požiadavky na životnosť zabezpečujú zachovanie emisných noriem nielen v čase typového schválenia, ale počas celej životnosti vozidla. Faktory zhoršenia sú multiplikačné faktory alebo pridané pevné hodnoty, ktoré sú určené na pokrytie očakávaného zvýšenia emisií v dôsledku opotrebovania a degradácie technológie kontroly emisií⁴. Pri stanovovaní týchto faktorov by sa malo vziať do úvahy, že rozmanitosť situácií v prípade ťažkých úžitkových vozidiel je podstatne väčšia ako v prípade ľahkých vozidiel, pretože by mala zahŕňať všetky spôsoby jazdy a iné prípady použitia motora. Preto si to vyžadovalo oveľa komplexnejšie a dôkladnejšie skúmanie, a to aj vzhľadom na ich dlhšiu životnosť a rozmanitejšie prevádzkové podmienky.

Faktory zhoršenia pre ľahké vozidlá boli zavedené začiatkom 90. rokov 20. storočia⁵. V tom čase museli výrobcovia prostredníctvom skúšok zrýchleného starnutia preukázať, že systémy regulácie emisií zostávajú účinné počas stanovenej životnosti – zvyčajne 80 000 kilometrov. Neskôr sa zavedením palubných diagnostických systémov a skúšok emisií pri skutočnej jazde zlepšila presnosť a presadzovanie požiadaviek na životnosť.

Naopak, ťažké úžitkové vozidlá čelia väčším výzvam, pretože sa zvyčajne prevádzkujú dlhšie, často s nájazdom presahujúcim 700 000 kilometrov alebo viac ako sedem rokov, v premenlivejších a drsnejších podmienkach. V roku 2005 sa v právnych predpisoch o emisiách Euro IV⁶ zaviedli faktory zhoršenia pre ťažké úžitkové vozidlá. Výrobcovia by mohli buď uplatniť pevne stanovený faktor zhoršenia, ako je stanovené v právnom predpise, alebo vykonať skúšky starnutia s cieľom preukázať skutočné zhoršenie. V druhom prípade museli preukázať, že pri stanovených faktoroch zhoršenia sú plynné emisie a emisie pevných častíc radu motorov alebo radu systémov dodatočnej úpravy výfukových plynov v súlade s príslušnými emisnými limitmi počas príslušnej doby životnosti.

⁴ Napr. katalyzátory, snímače a systémy recirkulácie výfukových plynov.

⁵ Prvýkrát v smernici Rady 91/441/EHS. Smernica Rady 91/441/EHS z 26. júna 1991, ktorou sa mení a dopĺňa smernica 70/220/EHS o aproximácii právnych predpisov členských štátov o opatreniach proti znečisťovaniu ovzdušia výfukovými plynmi z motorových vozidiel (Ú. v. ES L 242, 30.8.1991, s.1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1991/441/oj>).

⁶ Smernica Komisie 2005/78/ES zo 14. novembra 2005, ktorou sa vykonáva smernica Európskeho parlamentu a Rady 2005/55/ES o aproximácii právnych predpisov členských štátov vzťahujúcich sa na opatrenia, ktoré treba prijať proti emisiám plyných a tuhých znečisťujúcich látok zo vznetových motorov určených na používanie vo vozidlách a proti emisiám plyných znečisťujúcich látok zo zážihových motorov poháňaných zemným plynom alebo skvapalneným ropným plynom, určených na používanie vo vozidlách, a ktorou sa menia a dopĺňajú jej prílohy I, II, III, IV a VI (Ú. v. EÚ L 313, 29.11.2005, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2005/78/oj>).

2.2. Euro 7

Nariadením Euro 7 sa zavádzajú požiadavky na životnosť ľahkých aj ťažkých úžitkových vozidiel. Tieto požiadavky na životnosť sa skladajú z „hlavnej životnosti“ a „dodatočnej životnosti“. V tabuľke 2 prílohy IV k nariadeniu Euro 7 sa uvádzajú multiplikačné faktory pre životnosť, ktoré zohľadňujú zhoršenie počas dodatočnej životnosti (pozri tabuľku 1).

V rámci hlavnej životnosti platia emisné limity uvedené v tabuľke 2 prílohy I k nariadeniu Euro 7. V prípade dodatočnej životnosti sa musia hodnoty emisných limitov vynásobiť príslušným multiplikačným faktorom pre životnosť, ktorý je uvedený v tabuľke 1⁷.

Multiplikačné faktory pre životnosť	M₁, N₁ a M₂	N₂, N₃ ≤ 16 t, M₃ ≤ 7,5 t	N₃ > 16 t, M₃ > 7,5 t
Multiplikačný faktor pre dodatočnú životnosť	1,2 pre plynné znečisťujúce látky		

Tabuľka 1 – Tabuľka multiplikačných faktorov pre životnosť podľa normy Euro 7

Nariadením Euro 7 sa už zaviedol multiplikačný faktor pre životnosť v hodnote 1,2 pre ľahké vozidlá a vozidlá kategórie M₂. To v skutočnosti znamená, že limitné hodnoty pre plynné emisie sa zvýšia o 20 %, keď vozidlo dosiahne dodatočnú životnosť, podľa najazdenej vzdialenosti alebo veku. V prípade ťažkých úžitkových vozidiel je ešte potrebné stanoviť multiplikačné faktory pre životnosť. Na tento účel sa v článku 18 ods. 3 Euro 7 stanovuje toto ustanovenie: „Komisia do 31. decembra 2025 predloží Európskemu parlamentu a Rade správu, v ktorej posúdi životnosť ťažkých úžitkových vozidiel vzhľadom na emisie.“ Na základe tejto správy je Komisia v súlade s článkom 15 ods. 1 písm. f) splnomocnená stanoviť multiplikačné faktory pre životnosť v tabuľke 2 prílohy IV.

Multiplikačný faktor pre životnosť sa musí určiť pre dve skupiny ťažkých úžitkových vozidiel v závislosti od kategórie vozidla a najväčšej povolenej hmotnosti vozidla. V tabuľke 2 sa uvádzajú hlavné a dodatočné životnosti pre obe skupiny ťažkých úžitkových vozidiel⁸.

Životnosť vozidiel	N₂, N₃ ≤ 16 t, M₃ ≤ 7,5 t	N₃ > 16 t, M₃ > 7,5 t
Hlavná životnosť	300 000 km alebo osem rokov podľa toho, čo nastane skôr	700 000 km alebo 12 rokov podľa toho, čo nastane skôr
Dodatočná životnosť	375 000 km alebo 10 rokov podľa toho, čo nastane skôr	875 000 km alebo 15 rokov podľa toho, čo nastane skôr

Tabuľka 2 – Hlavná a dodatočná životnosť vozidla podľa normy Euro 7

⁷ Z tabuľky 2 prílohy IV k nariadeniu Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2024/1257 z 24. apríla 2024 o typovom schvaľovaní motorových vozidiel a motorov, ako aj systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre takéto vozidlá, pokiaľ ide o ich emisie a životnosť batérií (Euro 7).

⁸ Z tabuľky 1 prílohy IV k nariadeniu Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2024/1257 z 24. apríla 2024 o typovom schvaľovaní motorových vozidiel a motorov, ako aj systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre takéto vozidlá, pokiaľ ide o ich emisie a životnosť batérií (Euro 7).

3. Posúdenie multiplikačných faktorov pre životnosť

3.1. Databáza vozidiel

Keďže ťažké úžitkové vozidlá podľa normy Euro 7 ešte nie sú na európskych cestách, posúdenie založené na údajoch zo skúšok týchto vozidiel nebolo možné. Pri posúdení sa preto použilo niekoľko relevantných zdrojov údajov o emisiách, ktoré vychádzajú z najnovšej technológie používanej v dieselových vozidlách podľa normy Euro VI. Vzhľadom na obmedzenú zvýšenú prístupnosť normy Euro 7 v porovnaní s normou Euro VI sa za najvhodnejší krátkodobý prístup považuje použitie údajov z najnovších vozidiel podľa normy Euro VI. V súlade so stanovením faktorov zhoršenia ľahkých vozidiel sa predpokladá, že posúdenie založené na emisiách z dieselových motorov platí aj pre iné konštrukcie motorov.

Použitú údaje zo skúšok boli získané z:

- skúšok viacerých dvojíc vozidiel toho istého výrobcu a modelu, pričom aspoň jedno vozidlo malo nízky počet najjazdených kilometrov (<100 000 km) a jedno má vysoký počet najjazdených kilometrov (blízko počtu najjazdených kilometrov hlavnej životnosti alebo nad ním). Väčšina dvojíc vozidiel mala na palube najnovšiu technológiu Euro VI (stupeň D alebo E),
- databáz obsahujúcich údaje o emisiách pri skutočnej jazde všetkých vozidiel a údaje z diaľkového snímania z predchádzajúcich skúšok,
- údaje zo skúšok a odhady výrobcov nákladných vozidiel,
- výsledky skúšok motorov na skúšobnom zariadení z cyklov regulačných skúšok v USA.

3.2. Metóda

Pri technickom posúdení sa použili rôzne metódy na výpočet zhoršenia výkonnosti systému znižovania emisií. V prípade testovaných dvojíc vozidiel sa emisie na konci hlavnej životnosti a na konci dodatočnej životnosti odhadli extrapoláciou. Rozdiel v emisiách sa následne porovnal s emisnými limitmi normy Euro 7. V prípade ostatných súborov údajov sa na odhad zhoršenia použila extrapolácia aj lineárna regresia v závislosti od typu súboru údajov. Metódou sa oddelili výsledky pre ľahšie ťažké úžitkové vozidlá, ako sú ľahké nákladné vozidlá a mestské autobusy ($N_2, N_3 \leq 16$ t, $M_3 \leq 7,5$ t) a pre ťažšie ťažké úžitkové vozidlá, ako sú ťažké nákladné vozidlá a autokary ($N_3 > 16$ t, $M_3 > 7,5$ t). Takisto sa v nej rozlišujú rôzne zložky emisií, t. j. NO_x , NH_3 , N_2O , CO , HC , CH_4 , NMOG a PN_{23} . Extrémne odľahlé hodnoty z hľadiska pozorovaného zhoršenia sa nebrali do úvahy, pretože tieto odľahlé hodnoty sa zistili u vozidiel s poruchami alebo u vozidiel, s ktorými sa manipulovalo.

3.3. Výsledky technického posúdenia, ktoré vykonalo konzorcium CLOVE

3.3.1. Ľahšie ťažké úžitkové vozidlá

Hodnoty životnosti získané pri posudzovaní ľahších ťažkých úžitkových vozidiel podľa rôznych metodík sú uvedené v tabuľke 3. Podľa údajov uvedených v tabuľke by hodnota 1,2 predstavovala typický multiplikačný faktor pre životnosť pre dieselové motory. Toto posúdenie je založené najmä na meraniach technológie vo vozidlách s emisnou normou Euro VI stupňa D alebo E, pretože tieto vozidlá sú z technologického hľadiska najviac porovnateľné s vozidlami podľa normy Euro 7.

Zložka výfukových emisií	TUG/F VT ⁹	HBEF A ¹⁰ 4.2	HBEF A 5.1	Ďalšie snímanie	US27 (SwRI ¹¹) – hodnota merania + dodatočné emisie	US27 (SwRI) – Euro 7 WHTC ¹² limit + dodatočné emisie	OE M 1	OE M 2	Sledovanie oblaku výfukových plynov
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						

Tabuľka 3 – Výsledky pre ľahšie ťažké úžitkové vozidlá ($N_2, N_3 \leq 16$ t, $M_3 \leq 7,5$ t)

⁹ Technická univerzita v Grazi (Rakúsko) – *Forschungsgesellschaft für Verbrennungskraftmaschinen und Thermodynamik* (Výskumné združenie pre spaľovacie motory a termodynamiku)

¹⁰ *Handbook of Emission Factors for Road Transport* (Príručka emisných faktorov pre cestnú dopravu)

¹¹ Southwest Research Institute

¹² *World Harmonized Transient Cycle* (celosvetovo harmonizovaný jazdný cyklus v neustálenom stave)

3.3.2. Ťažšie ťažké úžitkové vozidlá

Výsledky pre ťažšie ťažké úžitkové vozidlá sú podobné výsledkom pre ľahšie ťažké úžitkové vozidlá a sú uvedené v tabuľke 4. Aj v tomto prípade by podľa údajov uvedených v tabuľke hodnota 1,2 predstavovala typický multiplikačný faktor pre životnosť pre dieselové motory. Posúdenie sa opäť zameriava najmä na vozidlá s emisnou normou Euro VI stupňa D alebo E, pretože tieto vozidlá sú z technologického hľadiska najviac porovnateľné s vozidlami podľa normy Euro 7.

Zložka výfukových emisíí	TUG/ FVT	HBEF A 4.2	HBEF A 5.1	Diaľk ové sníma nie	US27 (SwRI) – hodno ta meran ia + dodato čné emisie	US27 (SwRI) – limit WHT C Euro 7 + dodato čné emisie	OEM 1	OEM 2	Sledov anie oblaku výfuko vých plynov
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	

Tabuľka 4 – Výsledky pre ťažšie ťažké úžitkové vozidlá ($N_3 > 16 t$, $M_3 > 7,5 t$)

4. Závěry

V závere technického posúdenia založeného na dostupných údajoch o zhoršení emisných noriem podľa normy Euro VI sa pre vozidlá podľa normy Euro 7 navrhuje multiplikačný faktor pre životnosť 1,2. Pri posúdení sa na stanovenie multiplikačného faktora pre životnosť zohľadňujú viaceré zložky emisií výfukových plynov. Na posúdenie sa použili vozidlá s emisnou normou Euro VI stupňa D alebo E, pretože tieto vozidlá sú z technologického hľadiska najviac porovnateľné s vozidlami podľa normy Euro 7. Multiplikačný faktor pre životnosť 1,2 je v súlade s multiplikačným faktorom pre životnosť pre ľahké vozidlá a autobusy kategórie M₂.