

Bryssel den 10 mars 2026  
(OR. en)

7149/26

CLIMA 118  
ENV 206  
TRANS 134  
MI 221

## FÖLJENOT

---

från: Europeiska kommissionens generalsekreterare, undertecknat av  
Martine DEPREZ, direktör

inkom den: 9 mars 2026

till: Thérèse BLANCHET, generalsekreterare för Europeiska unionens råd

---

Komm. dok. nr: COM(2026) 108 final

---

Ärende: MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN TILL  
EUROPAPARLAMENTET OCH RÅDET  
om bedömning av hållbarhetsprestandan hos tunga fordon med  
avseende på utsläpp

---

För delegationerna bifogas dokument – COM(2026) 108 final.

---

Bilaga: COM(2026) 108 final



EUROPEISKA  
KOMMISSIONEN

Bryssel den 9.3.2026  
COM(2026) 108 final

**MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET OCH  
RÅDET**

**om bedömning av hållbarhetsprestandan hos tunga fordon med avseende på utsläpp**

# MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET OCH RÅDET

## om bedömning av hållbarhetsprestandan hos tunga fordon med avseende på utsläpp

### 1. Inledning

Förordning (EU) 2024/1257 (Euro 7-förordningen)<sup>1</sup> om typgodkännande avseende utsläpp för motorfordon antogs 2024 för att förbättra luftkvaliteten, i linje med målen för den europeiska gröna given. Denna förordning bygger vidare på Euro 6-förordningen om utsläpp från lätta fordon<sup>2</sup> och Euro VI-förordningen om utsläpp från tunga fordon och fastställer nya bestämmelser som reglerar bromsutsläpp, däckslitage och fordonsbatteriers hållbarhet för både lätta och tunga fordon. I likhet med både Euro 6- och Euro VI-förordningarna krävs det enligt Euro 7-förordningen att fordon inte överskrider gränsvärdena för utsläpp under en angiven tidsperiod som kallas ”huvudsaklig livslängd”. Detta är nödvändigt för att säkerställa att utsläppskraven inte bara uppfylls vid typgodkännandet utan även i praktiken, när fordonen används. Den huvudsakliga livslängden beskrivs i tabell 1 i bilaga IV till Euro 7-förordningen. Eftersom ”huvudsaklig livslängd” inte återspeglar den genomsnittliga livslängden för fordon i unionen införs genom artikel 6.5 i Euro 7-förordningen en ”ytterligare livslängd” som förlänger tillämpningen av Euro 6 och Euro VI med 25 % utöver fordonets ”huvudsakliga livslängd”. Konceptet med åldringsfaktorer införs för att ta hänsyn till försämringen av systemen för utsläppsminskning efter den huvudsakliga livslängden.

Åldringsfaktorer för lätta fordon och bussar i kategori M<sub>2</sub> har fastställts i tabell 2 i bilaga IV till Euro 7-förordningen. Åldringsfaktorer för tunga fordon, och i synnerhet för fordon i kategorierna M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> och N<sub>3</sub>, har ännu inte fastställts i Euro 7-förordningen. I artikel 18.3 i förordningen föreskrivs därför att kommissionen ska bedöma hållbarhetsprestandan hos tunga fordon med avseende på utsläpp senast den 31 december 2025 innan sådana åldringsfaktorer fastställs. En teknisk bedömning utfördes för kommissionens räkning av konsortiet för mycket låga fordonsutsläpp (*Consortium for ultra-LOW Vehicle Emissions*, CLOVE), som består av en grupp specialiserade forsknings-, provnings- och certifieringsorganisationer.

I detta meddelande till Europaparlamentet och rådet redogör kommissionen för resultatet av den tekniska bedömningen<sup>3</sup> och drar slutsatser om vilka åldringsfaktorer som bör fastställas för kategorierna av tunga fordon i tabell 2 i bilaga IV till Euro 7-förordningen<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/1257 av den 24 april 2024 om typgodkännande av motorfordon och motorer samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon med avseende på utsläpp och batteriers hållbarhet (Euro 7), om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 och om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 715/2007 och (EG) nr 595/2009, kommissionens förordning (EU) nr 582/2011, kommissionens förordning (EU) 2017/1151, kommissionens förordning (EU) 2017/2400 och kommissionens genomförandeförordning (EU) 2022/1362 (EUT L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj>).

<sup>2</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 av den 20 juni 2007 om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6) (EUT L 171, 29.6.2007, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2007/715/oj>).

<sup>3</sup> Europeiska kommissionen: generaldirektoratet för inre marknaden, industri, entreprenörskap samt små och medelstora företag, Plakolmer, B., Hausberger, S. och Weller, K., *Durability of Euro 7 heavy-duty vehicle*

## 2. Rättslig bakgrund

### 2.1. Historik

Livslängdskrav och ”försämringsfaktorer” har successivt införts i bestämmelserna om fordonsutsläpp i Europa. Genom sådana livslängdskrav säkerställs att utsläppsprestandan upprätthålls inte bara vid typgodkännandet utan även under hela fordonets livslängd. Försämringsfaktorer är faktorer eller tillagda fasta värden som tagits fram för att ta hänsyn till den förväntade utsläppsökningen på grund av slitage på och försämring av tekniken för utsläpps begränsning<sup>4</sup>. Vid fastställandet av dessa faktorer bör en bredare uppsättning situationer övervägas för tunga fordon än för lätta fordon, eftersom de bör omfatta alla körmoder och andra användningsfall för motorer. För detta krävdes en mycket mer komplex och noggrann undersökning, även på grund av en längre livslängd för fordonen och mer varierande driftförhållanden.

Försämringsfaktorer för lätta fordon infördes i början av 1990-talet<sup>5</sup>. Vid den tidpunkten var tillverkarna skyldiga att genom prov med påskyndat åldrande visa att de utsläpps begränsande systemen förblev effektiva under den angivna livslängden – vanligtvis 80 000 kilometer. Senare innebar införandet av omborrdiagnos och provning av utsläpp vid verklig körning att noggrannheten och efterlevnaden av hållbarhetskraven förbättrades.

För tunga fordon är utmaningarna större eftersom de vanligtvis används under längre perioder, som ofta överstiger 700 000 kilometer eller sju år, och under mer varierande och svårare förhållanden. År 2005 infördes genom utsläppslagstiftningen Euro IV<sup>6</sup> försämringsfaktorer för tunga fordon. Tillverkarna kunde antingen tillämpa fasta värden för försämringsfaktorer enligt lagstiftningen eller utföra åldringsprovning för att påvisa den faktiska försämringen. I det senare fallet behövde de visa att de gas- och partikelformiga utsläppen, med de angivna försämringsfaktorerna, för en motorfamilj eller en undergrupp av motorer med samma slags system för efterbehandling av avgaser inte överskred de tillämpliga gränsvärdena för utsläpp under den tillämpliga hållbarhetsperioden.

---

*emissions – Technical report – LOT2*, Europeiska unionens publikationsbyrå, 2025, <https://data.europa.eu/doi/10.2873/7305552>.

<sup>4</sup> T.ex. katalysatorer, sensorer och avgasåterföringssystem.

<sup>5</sup> Första gången i rådets direktiv 91/441/EEG. Rådets direktiv 91/441/EEG av den 26 juni 1991 om ändring av direktiv 70/220/EEG om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot luftförorening genom avgaser från motorfordon (EGT L 242, 30.8.1991, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1991/441/oj>).

<sup>6</sup> Kommissionens direktiv 2005/78/EG av den 14 november 2005 om genomförande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/55/EG om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot utsläpp av gas- och partikelformiga föroreningar från motorer med kompressionständning som används i fordon samt mot utsläpp av gasformiga föroreningar från motorer med gnistständning drivna med naturgas eller gasol vilka används i fordon och om ändring av bilagorna I–IV samt bilaga VI till det direktivet (EUT L 313, 29.11.2005, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2005/78/oj>).

## 2.2. Euro 7

Genom Euro 7-förordningen införs livslängdskrav för både lätta och tunga fordon. Dessa livslängdskrav utgörs av en ”huvudsaklig livslängd” och en ”ytterligare livslängd”. I tabell 2 i bilaga IV till Euro 7-förordningen fastställs åldringsfaktorer för att ta hänsyn till försämringen under den ytterligare livslängden (se tabell 1).

Under den huvudsakliga livslängden gäller de gränsvärden för utsläpp som anges i tabell 2 i bilaga I till Euro 7-förordningen. För den ytterligare livslängden ska gränsvärdena för utsläpp multipliceras med den relevanta åldringsfaktor som anges i tabell 1<sup>7</sup>.

<b>Åldringsfaktorer</b>	<b>M<sub>1</sub>, N<sub>1</sub> och M<sub>2</sub></b>	<b>N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub> ≤ 16 ton, M<sub>3</sub> ≤ 7,5 ton</b>	<b>N<sub>3</sub> &gt; 16 ton, M<sub>3</sub> &gt; 7,5 ton</b>
Åldringsfaktor för ytterligare livslängd	1,2 för gasformiga föreningar		

Tabell 1 – Tabell över åldringsfaktorer från Euro 7-förordningen

Genom Euro 7-förordningen har en åldringsfaktor på 1,2 redan införts för lätta fordon i kategori M<sub>2</sub>. Detta innebär i praktiken att gränsvärdena för gasformiga utsläpp höjs med 20 % när ett fordon uppnår den ytterligare livslängden baserat på körsträcka eller ålder. För tunga fordon måste åldringsfaktorer fortfarande fastställas. För detta ändamål fastställs följande bestämmelse i artikel 18.3 i Euro 7-förordningen: ”Senast den 31 december 2025 ska kommissionen överlämna en rapport till Europaparlamentet och rådet med en bedömning av hållbarhetsprestandan hos tunga fordon med avseende på utsläpp.” På grundval av den rapporten har kommissionen i enlighet med artikel 15.1 f befogenhet att fastställa åldringsfaktorer i tabell 2 i bilaga IV.

Åldringsfaktorn måste fastställas för två grupper av tunga fordon beroende på fordonskategori och högsta fordonsvikt. I tabell 2 fastställs huvudsaklig och ytterligare livslängd för båda grupperna av tunga fordon<sup>8</sup>.

<b>Livslängd för fordon</b>	<b>N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub> ≤ 16 ton, M<sub>3</sub> ≤ 7,5 ton</b>	<b>N<sub>3</sub> &gt; 16 ton, M<sub>3</sub> &gt; 7,5 ton</b>
Huvudsaklig livslängd	300 000 km eller 8 år, beroende på vilket som inträffar först	700 000 km eller 12 år, beroende på vilket som inträffar först
Ytterligare livslängd	375 000 km eller 10 år, beroende på vilket som inträffar först	875 000 km eller 15 år, beroende på vilket som inträffar först

Tabell 2 – Huvudsaklig och ytterligare livslängd från Euro 7-förordningen

<sup>7</sup> Från tabell 2 i bilaga IV till Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/1257 av den 24 april 2024 om typgodkännande av motorfordon och motorer samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon med avseende på utsläpp och batteriers hållbarhet (Euro 7).

<sup>8</sup> Från tabell 1 i bilaga IV till Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/1257 av den 24 april 2024 om typgodkännande av motorfordon och motorer samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon med avseende på utsläpp och batteriers hållbarhet (Euro 7).

### **3. Bedömning av åldringsfaktorer**

#### **3.1. Fordonsdatabas**

Eftersom det ännu inte finns några tunga Euro 7-fordon på de europeiska vägarna var det inte möjligt att göra en bedömning baserad på provningsdata från sådana fordon. För bedömningen användes därför olika relevanta källor till utsläppsdata baserade på den senaste teknik som används i Euro VI-dieselfordon. Med tanke på den begränsade skärpningen av kraven i Euro 7 jämfört med Euro VI anses det lämpligaste tillvägagångssättet på kort sikt vara att använda data från de senaste Euro VI-fordonen. I linje med fastställandet av försämringsfaktorerna för lätta fordon antas en bedömning baserad på utsläpp från dieselmotorer vara giltig även för andra motorer.

De provningsdata som användes baserades på följande:

- Provning av flera fordonspår från samma fordonstillverkare och av samma modell, där minst ett fordon hade en låg körsträcka (<100 000 km) och ett hade en hög körsträcka (som låg i närheten av eller överskred körsträckan för den huvudsakliga livslängden). De flesta av fordonspåren var utrustade med den senaste ombordtekniken enligt Euro VI (steg D eller E).
- Databaser med data om utsläpp på väg från alla fordon och fjärranalysdata från tidigare provningar.
- Provningsdata och uppskattningar från lastbilstillverkare.
- Motorprovbanksresultat från föreskrivna provningscykler i Förenta staterna.

#### **3.2. Metod**

Vid den tekniska bedömningen användes olika metoder för att beräkna försämringen av utsläppsminskningssystemets prestanda. För de fordonspår som provades beräknades utsläppen vid slutet av den huvudsakliga livslängden och vid slutet av den ytterligare livslängden genom extrapolering. Skillnaden i utsläpp jämfördes sedan med gränsvärdena för utsläpp enligt Euro 7-förordningen. För andra dataset användes både extrapolering och linjär regression för att beräkna försämringen, beroende på typen av dataset. Genom metoden separerades resultaten för lättare tunga fordon såsom lätta lastbilar och stadsbussar ( $N_2, N_3 \leq 16$  ton,  $M_3 \leq 7,5$  ton) respektive tyngre tunga fordon såsom tunga lastbilar och långfärdsbussar ( $N_3 > 16$  ton,  $M_3 > 7,5$  ton). Metoden skilde också mellan olika utsläppskomponenter, dvs.  $NO_x$ ,  $NH_3$ ,  $N_2O$ ,  $CO$ , kolväten,  $CH_4$ , andra organiska gaser än metan och  $PN_{23}$ . Extrem avvikande resultat i den observerade försämringen beaktades inte, eftersom dessa extremvärden noterades i fordon med fel eller i fordon som manipulerats.

### 3.3. Resultat av den tekniska bedömning som utfördes av CLOVE

#### 3.3.1. Lättare tunga fordon

De hållbarhetsvärden som erhöles genom bedömningen för lättare tunga fordon enligt olika metoder visas i tabell 3. Enligt uppgifterna i tabellen skulle ett värde på 1,2 motsvara en typisk åldringsfaktor för dieselmotorer. Denna bedömning baseras i huvudsak på mätningar av teknik i fordon med utsläppsnorm Euro VI steg D eller E, eftersom dessa fordon ur teknisk synvinkel är mest jämförbara med Euro 7-fordon.

Avgas utsläppskomponent	TUG/FVT <sup>9</sup>	HBEF A <sup>10</sup> 4.2	HBEF A 5.1	Fjärranalys	US27 (SwRI <sup>11</sup> ) – mätvärde + utsläppstillägg	US27 (SwRI) – WHTC <sup>12</sup> – gränsvärde enligt Euro 7 + utsläppstillägg	OE M 1	OE M 2	Avgas spårning
NO <sub>x</sub>	1,17	1,26	1,18	1,07–1,23	1,09	1,01	1,2–1,3	1,20	1,17
NH <sub>3</sub>	1,09		1,29						
N <sub>2</sub> O	0,93		1,16		0,88	0,98			
CO	1,01	1,12	1,10	1,08	1,22	1,03			
Kolväten			1,29		1,05	1,02			
CH <sub>4</sub>	1,00				1,19	1,00			
Andra organiska gaser än metan	1,10								

<sup>9</sup> *Technische Universität Graz* (tekniska universitetet i Graz) (Österrike) – *Forschungsgesellschaft für Verbrennungskraftmaschinen und Thermodynamik* (forskningsinstitutet för förbränningsmotorer och termodynamik).

<sup>10</sup> *Handbook Emission Factors for Road Transport* (handbok om utsläppsfaktorer för vägtrafik).

<sup>11</sup> *Southwest Research Institute*.

<sup>12</sup> *World Harmonized Transient Cycle* (internationell harmoniserad transient cykel).

PN <sub>23</sub>	1,00	1,00	1,00						
------------------	------	------	------	--	--	--	--	--	--

*Tabell 3 – Resultat för lättare tunga fordon ( $N_2, N_3 \leq 16$  ton,  $M_3 \leq 7,5$  ton)*

### 3.3.2. Tyngre tunga fordon

Resultaten för tyngre tunga fordon liknar resultaten för lättare tunga fordon och visas i tabell 4. Även här skulle enligt uppgifterna i tabellen ett värde på 1,2 motsvara en typisk åldringsfaktor för dieselmotorer. Återigen fokuserar bedömningen i huvudsak på fordon med utsläppsnorm Euro VI steg D eller E, eftersom dessa fordon ur teknisk synvinkel är mest jämförbara med Euro 7-fordon.

<b>Avgas utsläppskomponent</b>	<b>TUG/FVT</b>	<b>HBE FA 4.2</b>	<b>HBE FA 5.1</b>	<b>Fjärranalys</b>	<b>US27 (SwRI) – mätvärde + utsläppstillägg</b>	<b>US27 (SwRI) – WHT C-gränsvärde enligt Euro 7 + utsläppstillägg</b>	<b>OEM 1</b>	<b>OEM 2</b>	<b>Avgas spårning</b>
NO <sub>x</sub>	1,20	1,25	1,19	1,09–1,30	1,09	1,01	1,16–1,20	1,20	1,05
NH <sub>3</sub>	1,06		< 1						
N <sub>2</sub> O	0,99		< 1		0,88	0,98			
CO	1,00	1,08	1,09	1,06	1,22	1,03		1,02	
Kolväten			1,26		1,05	1,02		1,01	
CH <sub>4</sub>	1,01				1,19	1,00			
Andra organiska gaser än metan	1,01								
PN <sub>23</sub>	1,01	1,00	1,00					1,01	

Tabell 4 – Resultat för tyngre tunga fordon ( $N_3 > 16$  ton,  $M_3 > 7,5$  ton)

#### **4. Slutsatser**

Slutsatsen av den tekniska bedömningen på grundval av tillgängliga Euro VI-data om försämring av utsläppsprestanda är en föreslagen åldringsfaktor på 1,2 för Euro 7-fordon. I bedömningen beaktas flera avgasutsläppskomponenter för att fastställa åldringsfaktorn. Fordon med utsläppsnorm Euro VI steg D eller E har använts för bedömningen, eftersom dessa fordon ur teknisk synvinkel är mest jämförbara med Euro 7-fordon. En åldringsfaktor på 1,2 överensstämmer med åldringsfaktorn för lätta fordon och bussar i kategori M<sub>2</sub>.