



Bruxelles, 9.3.2026
COM(2026) 108 final

COMUNICARE A COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIU
privind evaluarea performanței în materie de durabilitate a vehiculelor grele în ceea ce
privește emisiile

COMUNICARE A COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIU

privind evaluarea performanței în materie de durabilitate a vehiculelor grele în ceea ce privește emisiile

1. Introducere

Regulamentul (UE) 2024/1257 (Regulamentul Euro 7)¹ privind omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește emisiile a fost adoptat în 2024 pentru a îmbunătăți calitatea aerului, în conformitate cu obiectivele Pactului verde european. Prezentul regulament se bazează pe Regulamentul privind emisiile Euro 6 pentru vehiculele ușoare² și pe Regulamentul privind emisiile Euro VI pentru vehiculele grele și introduce noi dispoziții pentru a reglementa emisiile la frânare, abraziunea pneurilor și durabilitatea bateriilor instalate la bordul vehiculelor atât pentru vehiculele ușoare, cât și pentru cele grele. La fel ca în cazul Euro 6 și Euro VI, Euro 7 impune de asemenea ca vehiculele să respecte valorile-limită ale emisiilor pentru o anumită perioadă de timp, denumită „durata de viață principală”. Acest lucru este necesar pentru a se asigura că cerințele privind emisiile sunt îndeplinite nu numai în timpul omologării de tip, ci și în practică, în timpul utilizării vehiculelor. Durata de viață principală este descrisă în tabelul 1 din anexa IV la Regulamentul Euro 7. Întrucât „durata de viață principală” nu reflectă durata de viață medie a vehiculelor în Uniune, articolul 6 alineatul (5) din Euro 7 introduce o perioadă de „durată de viață suplimentară”, în care domeniul de aplicare al Euro 6 și Euro VI a fost extins cu 25 % dincolo de „durata de viață principală” a vehiculului. Conceptul de multiplicatori ai durabilității este introdus pentru a ține seama de deteriorarea sistemelor de reducere a emisiilor în perioada de după durata de viață principală.

Multiplicatorii de durabilitate pentru vehiculele ușoare și autobuzele din categoria M₂ au fost stabiliți în tabelul 2 din anexa IV la Regulamentul Euro 7. Multiplicatorii de deteriorare pentru vehiculele grele, în special pentru cele din categoriile M₃, N₂ și N₃, nu au fost încă stabiliți în Regulamentul Euro 7. Prin urmare, regulamentul respectiv solicită Comisiei, la articolul 18 alineatul (3), să evalueze până la 31 decembrie 2025 performanța în materie de durabilitate a vehiculelor grele în ceea ce privește emisiile, înainte de a stabili acești multiplicatori de durabilitate. Consorțiul pentru emisii extrem de scăzute ale vehiculelor (CLOVE), care cuprinde un grup de organizații specializate în cercetare, încercări și certificare, a efectuat o evaluare tehnică în numele Comisiei.

¹ Regulamentul (UE) 2024/1257 al Parlamentului European și al Consiliului din 24 aprilie 2024 privind omologarea de tip a autovehiculelor și a motoarelor, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, în ceea ce privește emisiile și durabilitatea bateriilor (Euro 7), de modificare a Regulamentului (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 715/2007 și (CE) nr. 595/2009 ale Parlamentului European și ale Consiliului, a Regulamentelor (UE) nr. 582/2011, (UE) 2017/1151 și (UE) 2017/2400 ale Comisiei și a Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2022/1362 al Comisiei (JO L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj>).

² Regulamentul (CE) nr. 715/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 2007 privind omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește emisiile provenind de la vehiculele ușoare pentru pasageri și de la vehiculele ușoare comerciale (Euro 5 și Euro 6), (JO L 171, 29.6.2007, p. 1 ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2007/715/oj>).

În prezenta comunicare către Parlamentul European și Consiliu, Comisia împărtășește constatările evaluării tehnice³ și concluzionează ce multiplicatori de durabilitate ar trebui stabiliți pentru categoriile de vehicule grele din tabelul 2 din anexa IV la Regulamentul Euro 7¹.

³ Comisia Europeană: Direcția Generală Piață Internă, Industrie, Antreprenariat și IMM-uri, Plakolmer, B., Hausberger, S. și Weller, K., *Durability of Euro 7 heavy-duty vehicle emissions - Technical report* (Durabilitatea emisiilor vehiculelor grele Euro 7- Raport tehnic) – LOT2, Oficiul pentru Publicații al Uniunii Europene, 2025, <https://data.europa.eu/doi/10.2873/7305552>.

2. Context normativ

2.1. Context istoric

Reglementările privind emisiile vehiculelor din Europa au încorporat treptat cerințe privind durata de viață și „factorii de deteriorare”. Astfel de cerințe privind durata de viață asigură faptul că performanța în materie de emisii este menținută nu numai în momentul omologării de tip, ci și pe parcursul întregii durate de viață utilă a vehiculului. Factorii de deteriorare sunt multiplicatori sau valori fixe adăugate, concepuți pentru a acoperi creșterea preconizată a emisiilor ca urmare a uzurii și degradării tehnologiei de control al emisiilor⁴. Pentru stabilirea acestor factori, ar trebui să se ia în considerare faptul că varietatea situațiilor pentru vehiculele grele este semnificativ mai largă decât pentru vehiculele ușoare, deoarece ar trebui să acopere toate modelele de conducere și alte cazuri de utilizare a motoarelor. Prin urmare, acest lucru a necesitat o investigație mult mai complexă și mai riguroasă, inclusiv din cauza duratei lor de viață mai lungi și a condițiilor de funcționare mai diverse.

Factorii de deteriorare pentru vehiculele comerciale ușoare au fost introduși la începutul anilor 1990⁵. La momentul respectiv, producătorii trebuiau să demonstreze, prin încercări de îmbătrânire accelerată, că sistemele de control al emisiilor rămâneau eficiente pe durata de viață utilă specificată – de obicei 80 000 de kilometri. Ulterior, introducerea diagnosticării la bord și a încercărilor privind emisiile în condiții reale de conducere a îmbunătățit acuratețea și punerea în aplicare a cerințelor de durabilitate.

În schimb, vehiculele grele se confruntă cu provocări mai mari, deoarece funcționează, de regulă, pe perioade mai lungi, care depășesc adesea șapte ani sau o distanță parcursă de 700 000 de kilometri, în condiții mai variabile și mai dificile. În 2005, legislația privind emisiile Euro IV⁶ a introdus factori de deteriorare pentru vehiculele grele. Producătorii ar putea fie să aplice un factor de deteriorare fix, astfel cum se prevede în legislație, fie să efectueze încercări de îmbătrânire pentru a demonstra deteriorarea reală. În acest din urmă caz, autoritățile au trebuit să demonstreze că, în conformitate cu factorii de deteriorare specificați, emisiile gazoase și de particule ale unei familii de motoare sau ale unei familii de sisteme de posttratament a gazelor de evacuare respectă limitele de emisii corespunzătoare pe parcursul perioadei de durabilitate corespunzătoare.

⁴ De exemplu, convertizoare catalitice, senzori și sisteme de recirculare a gazelor de evacuare.

⁵ Prima dată în Directiva 91/441/CEE a Consiliului Directiva 91/441/CEE a Consiliului din 26 iunie 1991 de modificare a Directivei 70/220/CEE privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la măsurile preconizate împotriva poluării aerului cu emisiile poluante provenite de la autovehicule (JO L 242, 30.8.1991, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1991/441/oj>).

⁶ Directiva 2005/78/CE a Comisiei din 14 noiembrie 2005 de aplicare a Directivei 2005/55/CE a Parlamentului European și Consiliului de apropiere a legislațiilor statelor membre privind măsurile împotriva emisiei de gaze și de particule poluante provenind de la motoare cu aprindere prin comprimare folosite de autovehicule și a emisiei de gaze poluante provenind de la motoare cu aprindere prin scânteie alimentate cu gaze naturale sau gaze petroliere lichificate folosite la autovehicule și de modificare a anexelor I, II, III, IV și VI la aceasta (JO L 313, 29.11.2005, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2005/78/oj>).

2.2. Euro 7

Regulamentul Euro 7 introduce cerințe privind durata de viață atât pentru vehiculele ușoare, cât și pentru cele grele. Aceste cerințe privind durata de viață constau într-o „durată de viață principală” și o „durată de viață suplimentară”. Tabelul 2 din anexa IV la Regulamentul Euro 7 prevede multiplicatori de durabilitate pentru a ține seama de deteriorarea duratei de viață suplimentare (a se vedea tabelul 1).

În cadrul duratei de viață principale, limitele de emisii prevăzute în tabelul 2 din anexa I la Euro 7 sunt valabile. Pentru durata de viață suplimentară, valorile limită ale emisiilor trebuie înmulțite cu multiplicatorul de durabilitate relevant, indicat în tabelul 1⁷.

Multiplicatori ai durabilității	M₁, N₁ și M₂	N₂, N₃ ≤ 16 t, M₃ ≤ 7,5 t	N₃ > 16 t, M₃ > 7,5 t
Multiplicator al durabilității pentru durata de viață suplimentară	1,2 pentru poluanții gazoși		

Tabelul 1 – Tabelul multiplicatorului de durabilitate din Euro 7

Regulamentul Euro 7 a introdus deja un multiplicator de durabilitate de 1,2 pentru vehicule ușoare și vehicule din categoria M₂. Aceasta înseamnă efectiv că valorile-limită pentru emisiile gazoase cresc cu 20 % atunci când un vehicul atinge durata de viață suplimentară, la nivel de distanță sau de vechime. Pentru vehiculele grele, nu au fost încă stabiliți multiplicatori de durabilitate. În acest scop, articolul 18 alineatul (3) din Regulamentul Euro 7 prevede următoarele: „Până la 31 decembrie 2025, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport de evaluare a performanței în materie de durabilitate a vehiculelor grele în ceea ce privește emisiile.” Pe baza raportului respectiv, Comisia este împuternicită în conformitate cu articolul 15 alineatul (1) litera (f) să stabilească multiplicatorii de durabilitate în tabelul 2 din anexa IV.

Multiplicatorul de durabilitate trebuie determinat pentru două grupuri de vehicule grele, în funcție de categoria vehiculului și de masa maximă a vehiculului. Tabelul 2 prezintă duratele de viață principale și suplimentare pentru ambele grupuri de vehicule grele⁸.

Durata de viață a vehiculelor	N₂, N₃ ≤ 16 t, M₃ ≤ 7,5 t	N₃ > 16 t, M₃ > 7,5 t
Durata de viață principală	300 000 km sau 8 ani, luându-se în considerare cea care survine mai întâi	700 000 km sau 12 ani, luându-se în considerare cea care survine mai întâi

⁷ Din tabelul 2 din anexa IV la Regulamentul (UE) 2024/1257 al Parlamentului European și al Consiliului din 24 aprilie 2024 privind omologarea de tip a autovehiculelor și a motoarelor, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, în ceea ce privește emisiile și durabilitatea bateriilor (Euro 7).

⁸ Din tabelul 1 din anexa IV la Regulamentul (UE) 2024/1257 al Parlamentului European și al Consiliului din 24 aprilie 2024 privind omologarea de tip a autovehiculelor și a motoarelor, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, în ceea ce privește emisiile și durabilitatea bateriilor (Euro 7).

Durata de viață suplimentară	375 000 km sau 10 ani, oricare dintre acestea survine mai întâi	875 000 km sau 15 ani, oricare dintre acestea survine mai întâi
------------------------------	---	---

Tabelul 2 – Duratele de viață principală și suplimentară ale vehiculului din Euro 7

3. Evaluarea multiplicatorilor de durabilitate

3.1. Baza de date privind vehiculele

Întrucât vehiculele grele Euro 7 nu circula încă pe drumurile din Europa, o evaluare bazată pe datele de încercare provenite de la aceste vehicule nu a fost fezabilă. Prin urmare, evaluarea a utilizat mai multe surse relevante de date privind emisiile, pe baza celei mai recente tehnologii utilizate pentru vehiculele diesel Euro VI. Având în vedere creșterea limitată a rigorii normelor Euro 7 în comparație cu Euro VI, cea mai adecvată abordare pe termen scurt este considerată a fi utilizarea datelor provenite de la cele mai recente vehicule Euro VI. În conformitate cu stabilirea factorilor de deteriorare ai vehiculelor ușoare, se consideră că o evaluare bazată pe emisiile diesel este valabilă și pentru alte modele de motoare.

Datele de încercare utilizate au fost extrase din:

- încercarea mai multor perechi de vehicule ale aceluiași producător și ale aceluiași model de vehicul, dintre care cel puțin un vehicul a avut un kilometraj scăzut (< 100 000 km) și cel puțin unul a avut un kilometraj ridicat (aproape de sau peste kilometrajul duratei principale de viață). Majoritatea perechilor de vehicule aveau la bord cea mai recentă tehnologie Euro VI (etapele D sau E);
- baze de date care conțin date privind emisiile generate în trafic de toate vehiculele și date obținute prin teledetecție în urma încercărilor anterioare;
- datele de încercare și estimările producătorilor de camioane;
- rezultatele de pe standul de încercare a motorului din ciclurile de încercare reglementare din SUA.

3.2. Metodă

Evaluarea tehnică a utilizat diferite metode pentru a calcula deteriorarea performanței sistemului de reducere a emisiilor. Pentru perechile de vehicule încercate, emisiile la sfârșitul duratei de viață principale și la sfârșitul duratei de viață suplimentare au fost estimate prin extrapolare. Diferența dintre emisii a fost comparată ulterior cu limitele de emisii Euro 7. Pentru alte seturi de date, au fost utilizate atât extrapolarea, cât și regresia liniară pentru a estima deteriorarea, în funcție de tipul setului de date. Metoda a separat rezultatele obținute pentru vehiculele grele, precum camioanele ușoare și autobuzele urbane ($N_2, N_3 \leq 16$ t, $M_3 \leq 7,5$ t) și pentru vehiculele grele cu greutate mai mare, precum camioanele grele și autocarele ($N_3 > 16$ t, $M_3 > 7,5$ t). De asemenea, metoda a făcut distincție între diferitele componente ale emisiilor, și anume NO_x , NH_3 , N_2O , CO , HC , CH_4 , $NMOG$ și PN_{23} . Valorile aberante extreme în ceea ce privește deteriorarea observată nu au fost luate în considerare, deoarece aceste valori aberante au fost detectate la vehiculele cu defecțiuni sau la vehiculele care au fost manipulate fraudulos.

3.3. Rezultatele evaluării tehnice efectuate de CLOVE

3.3.1. Vehicule grele mai ușoare

Valorile durabilității obținute prin evaluarea vehiculelor grele mai ușoare în conformitate cu diferite metodologii sunt prezentate în tabelul 3. Conform datelor prezentate în tabel, o valoare de 1,2 ar reprezenta un multiplicator tipic de durabilitate pentru motoarele diesel. Această evaluare se bazează în principal pe măsurarea tehnologiei la vehiculele cu emisii standard Euro VI etapele D sau E, deoarece aceste vehicule sunt, din punct de vedere tehnologic, cele mai comparabile cu vehiculele Euro 7.

Componenta emisiilor de gaze de evacuare	TU G/F VT ⁹	HB EFA ¹⁰ 4.2	HBEF A 5.1	Teledetecția	US27 (SwRI ¹¹) – valoarea măsurării + emisiile suplimentare	US27 (SwRI) – Limita WHTC Euro 7 ¹² + emisii suplimentare	OE M 1	OE M 2	Urmărire a penei de fum
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						

Tabelul 3 - Rezultate pentru vehiculele grele mai ușoare ($N_2, N_3 \leq 16 t, M_3 \leq 7,5 t$)

⁹ Universitatea Tehnică din Graz (Austria) – *Forschungsgesellschaft für Verbrennungskraftmaschinen und Thermodynamik* (Asociația de cercetare pentru motoare cu ardere internă și termodinamică).

¹⁰ *Handbook Emission Factors for Road Transport* (Manual privind factorii de emisie pentru transportul rutier).

¹¹ *Southwest Research Institute*.

¹² Ciclu de conducere în regim tranzitoriu armonizat la nivel mondial.

3.3.2. Vehicule grele cu o greutate mai mare

Rezultatele pentru vehiculele grele cu o greutate mai mare sunt similare cu cele pentru vehiculele grele mai ușoare și sunt prezentate în tabelul 4. În acest caz, de asemenea, conform datelor prezentate în tabel, o valoare de 1,2 ar reprezenta un multiplicator tipic de durabilitate pentru motoarele diesel. Și în acest caz, evaluarea se bazează în principal pe vehicule cu emisii standard Euro VI etapele D sau E, deoarece aceste vehicule sunt, din punct de vedere tehnologic, cele mai comparabile cu vehiculele Euro 7.

Componenta emisii lor de gaze de evacuare	TUG/FVT	HBEF A 4.2	HBE FA 5.1	Teledeteția	US27 (SwRI) – valoarea măsurării + emisiile suplimentare	US27 (SwRI) – Limita WHT C Euro 7 + emisiile suplimentare	OEM 1	OEM 2	Urmărirea penei de fum
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			
NMO G	1,01								
PN ₂₃	1,01	1,00	1,00					1,01	

Tabelul 4 - Rezultate pentru vehiculele grele cu greutate mai mare ($N_3 > 16 t$, $M_3 > 7,5 t$)

4. Concluzii

Concluzia evaluării tehnice bazate pe datele Euro VI disponibile privind deteriorarea performanței în materie de emisii propune un multiplicator de durabilitate de 1,2 pentru vehiculele Euro 7. Evaluarea ia în considerare mai multe componente ale emisiilor de gaze de evacuare pentru stabilirea multiplicatorului de durabilitate. Pentru evaluări sunt utilizate vehiculele cu emisii standard Euro VI etapele D sau E, deoarece aceste vehicule sunt, din punct de vedere tehnologic, cele mai comparabile cu vehiculele Euro 7. Un multiplicator al durabilității de 1,2 este în concordanță cu multiplicatorul durabilității pentru vehicule ușoare și autobuze din categoria M₂.