



2026/1791

24.7.2026

REGLAMENTO (UE) 2026/1791 DE LA COMISIÓN

de 23 de julio de 2026

por el que se modifica y corrige el Reglamento (UE) 2017/1151 en lo que se refiere a los procedimientos de homologación de tipo respecto de las emisiones aplicables a turismos y vehículos comerciales ligeros en lo relativo a las fechas de finalización de los vehículos Euro 6 y a determinados requisitos técnicos específicos

(Texto pertinente a efectos del EEE)

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (CE) n.º 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2007, sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) ⁽¹⁾, y en particular su artículo 5, apartado 3, y su artículo 14, apartado 3,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (CE) n.º 715/2007 regula la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que respecta a sus emisiones. Las disposiciones técnicas específicas necesarias para la aplicación de ese Reglamento están recogidas en el Reglamento (UE) 2017/1151 de la Comisión ⁽²⁾.
- (2) Tras la entrada en vigor del Reglamento (UE) 2024/1257 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽³⁾, y con el fin de facilitar la aplicación y garantizar prácticas comunes y armonizadas a nivel de las autoridades nacionales en lo que respecta a la matriculación de vehículos nuevos, las últimas fechas de matriculación de los vehículos Euro 6 deben reflejarse en el Reglamento (UE) 2017/1151.
- (3) Del mismo modo, es necesario ajustar la metodología del procedimiento de ensayo de vehículos ligeros armonizado a nivel mundial («WLTP», por sus siglas en inglés) establecida en el Reglamento (UE) 2017/1151 al Reglamento n.º 154 de las Naciones Unidas ⁽⁴⁾ en lo que respecta a los vehículos que funcionan con hidrógeno, en particular en lo relativo a la medición de las emisiones de CO₂.

⁽¹⁾ DO L 171 de 29.6.2007, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2007/715/oj>.

⁽²⁾ Reglamento (UE) 2017/1151 de la Comisión, de 1 de junio de 2017, que complementa el Reglamento (CE) n.º 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos, modifica la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y los Reglamentos (CE) n.º 692/2008 y (UE) n.º 1230/2012 de la Comisión y deroga el Reglamento (CE) n.º 692/2008 de la Comisión (DO L 175 de 7.7.2017, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2017/1151/oj>).

⁽³⁾ Reglamento (UE) 2024/1257 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de abril de 2024, relativo a la homologación de tipo de los vehículos de motor y los motores y de los sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a esos vehículos en lo que respecta a sus emisiones y a la durabilidad de las baterías (Euro 7), por el que se modifica el Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo y por el que se derogan los Reglamentos (CE) n.º 715/2007 y (CE) n.º 595/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, el Reglamento (UE) n.º 582/2011 de la Comisión, el Reglamento (UE) 2017/1151 de la Comisión, el Reglamento (UE) 2017/2400 de la Comisión y el Reglamento de Ejecución (UE) 2022/1362 de la Comisión (DO L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj>).

⁽⁴⁾ Reglamento n.º 154 de las Naciones Unidas: Disposiciones uniformes relativas a la homologación de turismos y vehículos comerciales ligeros por lo que se refiere a las emisiones de referencia, las emisiones de dióxido de carbono y el consumo de combustible o la medición del consumo de energía eléctrica y la autonomía eléctrica (WLTP) [2022/2124] (DO L 290 de 10.11.2022, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2022/2124/oj>), serie de enmiendas 02.

- (4) Es necesario modificar las disposiciones actuales de conformidad con el Reglamento n.º 154 de las Naciones Unidas, a fin de garantizar que sean coherentes con las normas armonizadas a escala mundial y se ajusten a ellas. En concreto, para los ensayos de conformidad del vehículo con respecto a las emisiones de evaporación y el diagnóstico a bordo, debe prevalecer la referencia al Reglamento n.º 154 de las Naciones Unidas para el ensayo de emisiones de evaporación (ensayo de tipo 4) y los sistemas de diagnóstico a bordo, y deben suprimirse los requisitos de conformidad de la producción establecidos en los puntos 4.6 y 4.7 del anexo I del Reglamento (UE) 2017/1151. Procede corregir los anexos I y IIIA del Reglamento (UE) 2017/1151 en consecuencia.
- (5) Es necesario modificar las disposiciones actuales de conformidad con el Reglamento n.º 168 de las Naciones Unidas ⁽³⁾, a fin de garantizar que sean coherentes con las normas armonizadas a escala mundial y se ajusten a ellas. El apéndice 1 del anexo IIIA del Reglamento (UE) 2017/1151 debe revisarse para garantizar que las referencias al «sistema portátil de medición de emisiones» cumplan los requisitos establecidos en el anexo 4 del Reglamento n.º 168 de las Naciones Unidas. Además, el apéndice 7 debe actualizarse para reflejar los cálculos de corrección de la desviación con arreglo al punto 5.0 del anexo 7 del Reglamento n.º 168 de las Naciones Unidas y el método de cálculo con el caudal másico de aire y la relación aire-combustible con arreglo al punto 7.3 del anexo 7 del Reglamento n.º 168 de las Naciones Unidas.
- (6) Con el fin de aclarar la aplicabilidad de la medición de la potencia de los trenes de transmisión eléctricos, procede establecer que tanto la potencia neta del motor como la potencia máxima durante treinta minutos deben determinarse cuando dichos trenes de transmisión eléctricos estén compuestos por controladores y motores que se utilicen como único modo de propulsión durante una parte del tiempo (vehículos híbridos).
- (7) A fin de aportar claridad y ajustarse a los Reglamentos n.º 154 y n.º 168 de las Naciones Unidas, es necesario corregir algunos errores que se han detectado en forma de referencias comunes incorrectas y garantizar que el artículo 2, así como los anexos I y IIIA, del Reglamento (UE) 2017/1151 se ajusten a dichos Reglamentos de las Naciones Unidas.
- (8) Procede, por tanto, modificar y corregir el Reglamento (UE) n.º 2017/1151 en consecuencia.
- (9) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité Técnico sobre Vehículos de Motor.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

Modificaciones del Reglamento (UE) 2017/1151

Los anexos I, IIIA y XX del Reglamento (UE) 2017/1151 se modifican con arreglo a lo dispuesto en el anexo I del presente Reglamento.

Artículo 2

Correcciones del Reglamento (UE) 2017/1151

Los anexos I y IIIA del Reglamento (UE) 2017/1151 se corrigen con arreglo a lo dispuesto en el anexo II del presente Reglamento.

⁽³⁾ Reglamento n.º 168 de las Naciones Unidas. Disposiciones uniformes relativas a la homologación de turismos y vehículos comerciales ligeros por lo que respecta a las emisiones en condiciones reales de conducción (RDE) [2024/211] (DO L, 2024/211, 12.1.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/211/oj>).

Artículo 3

Entrada en vigor

El presente Reglamento entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 23 de julio de 2026.

Por la Comisión

La Presidenta

Ursula VON DER LEYEN

ANEXO I

Los anexos I, IIIA y XX del Reglamento (UE) 2017/1151 se modifican como sigue:

1) El anexo I se modifica como sigue:

- a) en el punto 2.4.1, figura I.2.4, la entrada correspondiente a «Emisiones de CO₂, consumo de combustible, consumo de energía eléctrica y autonomía eléctrica» se sustituye por el texto siguiente:

«Emisiones de CO ₂ , consumo de combustible, consumo de energía eléctrica y autonomía eléctrica	Sí	Sí	Sí	Sí ⁽⁹⁾	Sí (ambos combustibles)	Sí (ambos combustibles)	Sí (gasolina) Sí ⁽⁹⁾ (hidrógeno)	Sí (ambos combustibles)	Sí	Sí	Sí	Sí ⁽¹⁰⁾ ;
--	----	----	----	-------------------	-------------------------	-------------------------	--	-------------------------	----	----	----	----------------------

- b) en la figura I.2.4, en la lista de notas del cuadro, se añaden las notas ⁽⁹⁾ y ⁽¹⁰⁾ siguientes:

«⁽⁹⁾ Cuando el vehículo funcione con hidrógeno, solo se determinará el consumo de combustible.

⁽¹⁰⁾ No es necesaria la medición de las emisiones de CO₂.»;

- c) se suprimen los puntos 4.6 y 4.7;

- d) en el apéndice 6, el cuadro 1 se modifica como sigue:

- i) las entradas correspondientes a EB, EC, AX, AY y AZ se sustituyen por el texto siguiente:

«EB	Euro 6e-bis	Euro 6-2	M1, N1	PI, CI	1.1.2025	1.1.2026	28.11.2027
ED	Euro 6e-bis	Euro 6-2	M1, N1 SVM ⁽³⁾	PI, CI	1.1.2025	1.1.2026	31.12.2027
EB	Euro 6e-bis	Euro 6-2	M2, N2	PI, CI	1.1.2025	1.1.2026	31.12.2027
EC	Euro 6e-bis-FCM	Euro 6-2	M1, N1	PI, CI			28.11.2027
EC	Euro 6e-bis-FCM	Euro 6-2	M2, N2	PI, CI	1.1.2027	1.1.2028	28.5.2029
EE	Euro 6e-bis-FCM		M1, N1 SVM ⁽³⁾	PI, CI	1.1.2027	1.1.2028	30.6.2030
EE	Euro 6e-bis-FCM		M2, N2 SVM ⁽⁴⁾	PI, CI	1.1.2027	1.1.2028	30.6.2031
AX	n.a.	n.a.	M1, N1	Totalmente eléctricos con batería			28.11.2027
AX	n.a.	n.a.	M2, N2	Totalmente eléctricos con batería			28.5.2029

AS	n.a.	n.a.	M1, N1 SVM ⁽³⁾	Totalmente eléctricos con batería			30.6.2030
AS	n.a.	n.a.	M2, N2 SVM ⁽⁴⁾	Totalmente eléctricos con batería			30.6.2031
AY	n.a.	n.a.	M1, N1	Pila de combustible			28.11.2027
AY	n.a.	n.a.	M2, N2	Pila de combustible			28.5.2029
AT	n.a.	n.a.	M1, N1 SVM ⁽³⁾	Pila de combustible			30.6.2030
AT	n.a.	n.a.	M2, N2 SVM ⁽⁴⁾	Pila de combustible			30.6.2031
AZ	n.a.	n.a.	Vehículos M1 y N1 que utilizan certificados con arreglo al punto 2.1.1 del anexo I	PI, CI			30.6.2030
AZ	n.a.	n.a.	Vehículos M2 y N2 que utilizan certificados con arreglo al punto 2.1.1 del anexo I	PI, CI			30.6.2031»,

ii) en la lista de notas del cuadro, se añaden las notas ⁽³⁾ y ⁽⁴⁾ siguientes:

«⁽³⁾ Vehículos de las categorías M1 y N1 fabricados por pequeños fabricantes (“SVM”, *small-volume manufacturers*), tal como se definen en el artículo 3, punto 48, del Reglamento (UE) 2024/1257, o por fabricantes ultrapequeños, tal como se definen en el artículo 3, punto 49, de dicho Reglamento.

«⁽⁴⁾ Vehículos de las categorías M2 y N2 fabricados por pequeños fabricantes, tal como se definen en el artículo 3, punto 48, del Reglamento (UE) 2024/1257, o por fabricantes ultrapequeños, tal como se definen en el artículo 3, punto 49, de dicho Reglamento.»;

e) en el apéndice 7, el primer guion a continuación de «Certifica que» se sustituye por el texto siguiente:

«— los tipos de vehículos enumerados en el documento adjunto al presente certificado cumplen lo dispuesto en el punto 7 del apéndice 1 del anexo C5 del Reglamento n.º 154 de las Naciones Unidas ^(*) con respecto al rendimiento en uso del sistema de diagnóstico a bordo en todas las condiciones de conducción razonablemente previsibles.

^(*) Reglamento n.º 154 de las Naciones Unidas: Disposiciones uniformes relativas a la homologación de turismos y vehículos comerciales ligeros por lo que se refiere a las emisiones de referencia, las emisiones de dióxido de carbono y el consumo de combustible o la medición del consumo de energía eléctrica y la autonomía eléctrica (WLTP), [2022/2124] (DO L 290 de 10.11.2022, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2022/2124/oj>), serie de enmiendas 02».

2) El anexo IIIA se modifica como sigue:

- a) el párrafo primero del punto 3.3 se sustituye por el texto siguiente:
«No es necesario efectuar ensayos de PEMS para cada “tipo de vehículo por lo que respecta a las emisiones”. El fabricante de vehículos podrá reunir varios tipos de vehículos por lo que respecta a las emisiones formando una “familia de ensayo de PEMS” de conformidad con los requisitos del punto 3.3.1, que se validará de conformidad con los requisitos del punto 3.4.»;
- b) el apéndice 1 se sustituye por el texto siguiente:

3) «*Apéndice 1*

Cuando se haga referencia al “sistema portátil de medición de emisiones” o “PEMS”, se aplicarán los requisitos establecidos en el anexo 4 del Reglamento n.º 168 de las Naciones Unidas (*).

(*) Reglamento n.º 168 de las Naciones Unidas. Disposiciones uniformes relativas a la homologación de turismos y vehículos comerciales ligeros por lo que respecta a las emisiones en condiciones reales de conducción (RDE) [2024/211] DO L, 2024/211, 12.1.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/211/oj>».

c) el apéndice 7 se modifica como sigue:

- i) el punto 5.1 se sustituye por el texto siguiente:

«5.1. **Corrección de la desviación**

La corrección de la desviación se calculará de conformidad con el punto 5.0 del anexo 7 del Reglamento n.º 168 de las Naciones Unidas.»

- ii) el punto 7.3 se sustituye por el siguiente:

«7.3. **Método de cálculo con el caudal másico de aire y la relación aire-combustible**

El caudal másico instantáneo puede calcularse de conformidad con el punto 7.3 del anexo 7 del Reglamento n.º 168 de las Naciones Unidas.»

- iii) en el punto 8, el párrafo introductorio se sustituye por el texto siguiente:

«Las emisiones másicas instantáneas [g/s] se determinarán multiplicando la concentración instantánea del contaminante considerado [ppm] por el caudal másico instantáneo de escape [kg/s], corregidos y ajustados ambos en función del tiempo de transformación, y el valor u correspondiente en el cuadro A7/1. Si se mide en base seca, se aplicará la corrección de base seca a base húmeda, de acuerdo con el punto 5.2, a las concentraciones instantáneas de los componentes antes de proceder a cualquier otro cálculo. En su caso, se introducirán los valores negativos de emisiones instantáneas en todas las evaluaciones de datos posteriores. Los valores de los parámetros se introducirán en el cálculo de las emisiones instantáneas [g/s] tal como los indique el analizador, el caudalímetro, el sensor o la ECU. Se aplicará la ecuación siguiente:».

3) En el anexo XX, el punto 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. INTRODUCCIÓN

En el presente anexo se exponen los requisitos para medir:

- a) la potencia neta del motor;
- b) la potencia neta y la potencia máxima durante 30 minutos de los trenes de transmisión eléctricos.

En el caso de los trenes de transmisión eléctricos que estén compuestos por controladores y motores que se utilicen como único modo de propulsión durante una parte del tiempo, también se aplicarán los requisitos para medir la potencia neta y la potencia máxima durante 30 minutos de los trenes de transmisión eléctricos, además de los requisitos para medir la potencia neta del motor.».

ANEXO II

Los anexos I y IIIA del Reglamento (UE) 2017/1151 se corrigen como sigue:

- 1) En el anexo I, punto 3.5.2.2, la ecuación se sustituye por la siguiente:

$$\langle E \rangle = |(V_2 - V_1)|/V_1.$$

- 2) En el anexo IIIA, el apéndice 9 se corrige como sigue:

- a) en el punto 3.1.2, la tercera ecuación se sustituye por la siguiente:

$$\langle (v \times a)_i \rangle = \frac{v_i \times a_i}{3,6};$$

- b) en el punto 3.1.3.1, el párrafo cuarto se sustituye por el texto siguiente:

«El número de conjuntos de datos con valores de aceleración $a_i > 0,1 \text{ m/s}^2$ deberá ser superior o igual a 100 en cada intervalo de velocidad.»;

- c) en el punto 4.1.1, «31,365» se sustituye por «31,635».
