

2026/361

20.2.2026

REGLAMENTO (UE) 2026/361 DE LA COMISIÓN**de 19 de febrero de 2026****por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 582/2011 en lo relativo a la homologación de tipo en materia de emisiones de los vehículos pesados con dispositivos de monitorización a bordo del consumo de combustible y energía****(Texto pertinente a efectos del EEE)**

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (CE) n.º 595/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de junio de 2009, relativo a la homologación de los vehículos de motor y los motores en lo concerniente a las emisiones de los vehículos pesados (Euro VI) y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 715/2007 y la Directiva 2007/46/CE y se derogan las Directivas 80/1269/CEE, 2005/55/CE y 2005/78/CE ⁽¹⁾, y en particular su artículo 5, apartado 4, letra e),

Considerando lo siguiente:

- (1) Mientras que el Reglamento (UE) n.º 582/2011 de la Comisión ⁽²⁾ establece los requisitos para la homologación de los vehículos pesados con respecto a las emisiones y el Reglamento de Ejecución (UE) 2025/2161 de la Comisión ⁽³⁾ establece los requisitos técnicos para determinar las emisiones de CO₂ y el consumo de combustible y la monitorización a bordo de la masa de los vehículos pesados en carretera, la declaración de conformidad del dispositivo de monitorización a bordo del consumo de combustible y energía (OBFCM) y del sistema de monitorización a bordo de la masa (OBMM) debe formar parte del sistema de homologación de tipo establecido por el Reglamento (UE) n.º 582/2011. Por lo tanto, es necesario garantizar un vínculo entre la homologación de tipo en materia de emisiones y el cumplimiento de los requisitos OBFCM y establecer nuevos caracteres de homologación de emisiones para permitir la identificación de los vehículos equipados con dispositivos OBFCM.
- (2) Si bien la monitorización a bordo del consumo de combustible debe formar parte del sistema de homologación de tipo del motor establecido por el Reglamento (UE) n.º 582/2011, el requisito referente a la determinación de la masa total del vehículo a bordo del vehículo puede ser cumplido por el fabricante del motor o por el fabricante responsable de la homologación de tipo del vehículo. Cuando el fabricante del motor no proporcione la determinación de la masa total del vehículo según lo establecido en el Reglamento de Ejecución (UE) 2025/2161, la responsabilidad de la monitorización a bordo de la masa debe recaer en el fabricante responsable de la instalación del motor en el vehículo.
- (3) Dado que los valores de consumo de combustible y las emisiones de CO₂ de los vehículos pesados resultantes de los procedimientos de ensayo reglamentarios con arreglo al Reglamento (UE) 2017/2400 de la Comisión ⁽⁴⁾ se complementan con información registrada por el dispositivo OBFCM de conformidad con el Reglamento de Ejecución (UE) 2025/2161 relativa al consumo medio en condiciones reales de los vehículos cuando el vehículo se conduce en carretera, y dado que dicha información es esencial para evaluar que los procedimientos reglamentarios reflejan adecuadamente las emisiones medias de CO₂ en condiciones reales y la cantidad de combustible y energía eléctrica consumida, la exactitud de dichos dispositivos OBFCM debe verificarse durante los ensayos en carretera.

⁽¹⁾ DO L 188 de 18.7.2009, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2009/595/oj>.

⁽²⁾ Reglamento (UE) n.º 582/2011 de la Comisión, de 25 de mayo de 2011, por el que se aplica y se modifica el Reglamento (CE) n.º 595/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo concerniente a las emisiones de los vehículos pesados (Euro VI) y por el que se modifican los anexos I y III de la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 167 de 25.6.2011, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/582/oj>).

⁽³⁾ Reglamento de Ejecución (UE) 2025/2161 de la Comisión, de 27 de octubre de 2025, por el que se aplica el Reglamento (CE) n.º 595/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a los requisitos técnicos de los dispositivos de monitorización a bordo del consumo de combustible y energía y del kilometraje de determinados vehículos pesados, y para la determinación y registro de su carga útil o su peso total (DO L, 2025/2161, 31.10.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/2161/oj).

⁽⁴⁾ Reglamento (UE) 2017/2400 de la Comisión, de 12 de diciembre de 2017, por el que se desarrolla el Reglamento (CE) n.º 595/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo relativo a la determinación de las emisiones de CO₂ y el consumo de combustible de los vehículos pesados, y por el que se modifican la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (UE) n.º 582/2011 de la Comisión (DO L 349 de 29.12.2017, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2017/2400/oj>).

- (4) La información necesaria sobre el consumo de combustible y las emisiones procedentes del procedimiento de ensayo de los sistemas portátiles de medición de emisiones (PEMS) debe registrarse para evaluar la exactitud del dispositivo OBFCM, tal como se especifica en el Reglamento de Ejecución (UE) 2025/2161.
- (5) Procede, por tanto, modificar el Reglamento (UE) n.º 582/2011 en consecuencia.
- (6) 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

El Reglamento (UE) n.º 582/2011 se modifica como sigue:

- 1) En el artículo 3, se añaden los apartados 15 y 16 siguientes:

«15. Para obtener la homologación de tipo UE de un vehículo con un sistema de motor homologado con respecto a las emisiones, o la homologación de tipo UE de un vehículo con respecto a las emisiones, el fabricante deberá garantizar que se cumplen los requisitos establecidos en el artículo 2 del Reglamento de Ejecución (UE) 2025/2161 de la Comisión (*).

No obstante, el fabricante no estará obligado a declarar que se cumplen los requisitos establecidos en el artículo 2 del Reglamento de Ejecución (UE) 2025/2161 cuando indique en la declaración de conformidad establecida en el punto 6.2 del anexo I de dicho Reglamento de Ejecución que los vehículos nuevos del tipo que se quiere homologar no se matricularán, introducirán en el mercado ni se pondrán en servicio en la Unión en la fecha pertinente establecida en el cuadro 1 del anexo I de dicho Reglamento de Ejecución o después de esa fecha.

16. Para obtener la homologación de tipo UE de un sistema de motor o una familia de motores como una unidad técnica independiente, el fabricante deberá garantizar que se cumplen los requisitos establecidos en el artículo 2 del Reglamento de Ejecución (UE) 2025/2161.

No obstante, el fabricante no estará obligado a declarar que se cumplen los requisitos establecidos en el artículo 2 del Reglamento de Ejecución (UE) 2025/2161 cuando indique en la declaración de conformidad establecida en el punto 6.1 del anexo I de dicho Reglamento de Ejecución que los motores nuevos del tipo que se quiere homologar no se matricularán, introducirán en el mercado ni pondrán en servicio en la Unión en la fecha pertinente establecida en el cuadro 1 del anexo I de dicho Reglamento de Ejecución o después de esa fecha.

(*) Reglamento de Ejecución (UE) 2025/2161 de la Comisión, de 27 de octubre de 2025, por el que se aplica el Reglamento (CE) n.º 595/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a los requisitos técnicos de los dispositivos de monitorización a bordo del consumo de combustible y energía y del kilometraje de determinados vehículos pesados, y para la determinación y registro de su carga útil o su peso total (DO L, 2025/2161, 31.10.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/2161/oj).».

- 2) En el artículo 6, apartado 1 bis, se añade la letra e) siguiente:

«e) se cumplen los requisitos establecidos en el artículo 2 del Reglamento de Ejecución (UE) 2025/2161, excepto cuando el fabricante haya indicado en la declaración de conformidad establecida en el punto 6.1 del anexo I de dicho Reglamento de Ejecución que los motores nuevos del tipo que se quiere homologar no se matricularán, venderán ni pondrán en servicio en la Unión en la fecha pertinente establecida en el cuadro 1 del anexo I de dicho Reglamento de Ejecución o después de esa fecha.».

3) En el artículo 8, apartado 1 *bis*, se añade la letra f) siguiente:

- «f) se cumplen los requisitos establecidos en el artículo 2 del Reglamento de Ejecución (UE) 2025/2161, excepto cuando el fabricante indique en la declaración de conformidad establecida en el punto 6.2 del anexo I de dicho Reglamento de Ejecución que los vehículos nuevos del tipo que se quiere homologar no se matricularán, venderán ni pondrán en servicio en la Unión en la fecha pertinente establecida en el cuadro 1 del anexo I de dicho Reglamento de Ejecución o después de esa fecha.».

4) En el artículo 10, apartado 1 *bis*, se añade la letra f) siguiente:

- «f) se cumplen los requisitos establecidos en el artículo 2 del Reglamento de Ejecución (UE) 2025/2161, excepto cuando el fabricante indique en la declaración de conformidad establecida en el punto 6.2 del anexo I de dicho Reglamento de Ejecución que los vehículos nuevos del tipo que se quiere homologar no se matricularán, venderán ni pondrán en servicio en la Unión en la fecha pertinente establecida en el cuadro 1 del anexo I de dicho Reglamento de Ejecución o después de esa fecha.».

5) En el artículo 13, el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. A petición de la autoridad de homologación y tras el ensayo en servicio con arreglo al artículo 12 del presente Reglamento o los ensayos de verificación OBFCM o OBMM de conformidad con el artículo 4 del Reglamento de Ejecución (UE) 2025/2161, el fabricante presentará el plan de medidas correctoras a la autoridad de homologación, a más tardar sesenta días laborables después de la recepción de la notificación de la autoridad de homologación. Cuando el fabricante pueda demostrar, a satisfacción de la autoridad de homologación, que necesita más tiempo para investigar el motivo de la falta de conformidad a fin de presentar el plan de medidas correctoras, se concederá una extensión.».

6) En el artículo 17 *bis*, se añaden los apartados 5 y 6 siguientes:

«5. Con efecto a partir del 1 de julio de 2027, las autoridades nacionales, en el caso de los vehículos nuevos incluidos en el ámbito del Reglamento de Ejecución (UE) 2025/2161 que no cumplan los requisitos del presente Reglamento modificado por el Reglamento (UE) 2026/361 de la Comisión (*), considerarán que los certificados de conformidad expedidos para dichos vehículos han dejado de ser válidos a efectos del artículo 48 del Reglamento (UE) 2018/858 y, por motivos relacionados con las emisiones, prohibirán su matriculación, comercialización y puesta en servicio.

6. Con efecto a partir del 29 de mayo de 2029, las autoridades nacionales, en el caso de los vehículos y motores nuevos, considerarán que los certificados de conformidad expedidos para dichos vehículos han dejado de ser válidos a efectos del artículo 48 del Reglamento (UE) 2018/858 y, por motivos relacionados con las emisiones, prohibirán su matriculación, comercialización y puesta en servicio de dichos vehículos, excepto en el caso de los motores de sustitución para vehículos en circulación y los motores para vehículos fabricados por pequeños fabricantes, tal como se establece en el Reglamento (UE) 2024/1257 del Parlamento Europeo y del Consejo (**).

No obstante lo dispuesto en el párrafo primero, con efecto a partir del 29 de noviembre de 2027 para los vehículos nuevos de las categorías M₁ y N₁ incluidos en el ámbito de aplicación del Reglamento (UE) n.º 595/2009, las autoridades nacionales considerarán que los certificados de conformidad relativos a dichos vehículos han dejado de ser válidos a efectos del artículo 48 del Reglamento (UE) 2018/858 y prohibirán, por motivos relacionados con las emisiones, su matriculación, comercialización y puesta en servicio.

No obstante lo dispuesto en el párrafo primero, con efecto a partir del 1 de julio de 2030 para los vehículos nuevos de las categorías M₁ y N₁ fabricados por pequeños fabricantes según lo establecido en el Reglamento (UE) 2024/1257, las autoridades nacionales considerarán que los certificados de conformidad relativos a dichos vehículos han dejado de ser válidos a efectos del artículo 48 del Reglamento (UE) 2018/858 y prohibirán, por motivos relacionados con las emisiones, su matriculación, comercialización y puesta en servicio.

No obstante lo dispuesto en el párrafo primero, con efecto a partir del 1 de julio de 2031 para los vehículos nuevos de las categorías M₂, M₃, N₂ y N₃ fabricados por pequeños fabricantes según lo establecido en el Reglamento (UE) 2024/1257, las autoridades nacionales considerarán que los certificados de conformidad relativos a dichos vehículos han dejado de ser válidos a efectos del artículo 48 del Reglamento (UE) 2018/858 y prohibirán, por motivos relacionados con las emisiones, su matriculación, comercialización y puesta en servicio.

- (*) Reglamento (UE) 2026/361 de la Comisión, de 19 de febrero de 2026, por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 582/2011 en lo relativo a la homologación de tipo en materia de emisiones de los vehículos pesados con dispositivos de monitorización a bordo del consumo de combustible y energía (DO L, 2026/361, 20.2.2026, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2026/361/oj>).
- (**) 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>).».

Artículo 2

Los anexos I, II y VI del Reglamento (UE) n.º 582/2011 se modifican con arreglo a lo dispuesto en el anexo del presente Reglamento.

Artículo 3

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 19 de febrero de 2026.

Por la Comisión
La Presidenta
Ursula VON DER LEYEN

ANEXO

1) En el anexo I del Reglamento (UE) n.º 582/2011, el apéndice 9 se modifica como sigue:

a) el apartado se sustituye por el texto siguiente:

«La sección 3 del número de homologación de tipo CE expedido con arreglo al artículo 6, apartado 1, al artículo 8, apartado 1, y al artículo 10, apartado 1, corresponderá al número del acto regulador de ejecución o al último acto regulador de modificación aplicable a la homologación de tipo CE. El número irá seguido de un carácter alfabético que refleje los requisitos de los sistemas DAB y SCR de conformidad con el cuadro 1, o de un carácter alfabético y un carácter tipográfico que refleje los requisitos de los sistemas DAB, los sistemas SCR y OBFCM de conformidad con el cuadro 1.»;

b) en el cuadro 1, la fila sexta se sustituye por el texto siguiente:

«E	Fila “requisitos generales” de los cuadros 1 y 2	Fila “requisitos generales” del cuadro 1	Fila “requisitos generales” del cuadro 2	Requisitos generales ⁽¹³⁾	Requisitos generales ⁽¹⁴⁾	SÍ	10 %	SÍ	1.1.2021 ⁽¹⁵⁾	1.1.2022 ⁽¹⁵⁾	28.5.2029 ⁽¹⁵⁾ »;
----	--	--	--	--------------------------------------	--------------------------------------	----	------	----	--------------------------	--------------------------	------------------------------

c) en el cuadro 1, se añade la fila siguiente:

«E+	Fila “requisitos generales” de los cuadros 1 y 2	Fila “requisitos generales” del cuadro 1	Fila “requisitos generales” del cuadro 2	Requisitos generales ⁽¹³⁾	Requisitos generales ⁽¹⁴⁾	SÍ	10 %	SÍ	—	1.7.2027 ⁽¹⁾	28.5.2029»;
-----	--	--	--	--------------------------------------	--------------------------------------	----	------	----	---	-------------------------	-------------

d) en el cuadro 1, se añade la clave siguiente:

«⁽¹⁶⁾ Para los vehículos incluidos en el ámbito de aplicación del Reglamento de Ejecución (UE) 2025/2161.».

2) El anexo II del Reglamento (UE) n.º 582/2011 se modifica como sigue:

a) después del punto 10.1.7.1, se inserta el siguiente punto:

«10.1.7.1 bis Kilometraje al final del ensayo [km].»;

b) después del punto 10.1.7.7, se inserta el siguiente punto:

«10.1.7.8 bis Masa real del vehículo para el ensayo de PEMS con carga útil (kg).»;

c) después del punto 10.1.8.17, se insertan los siguientes puntos:

«**10.1.8 bis** Datos OBFCM instantáneos medidos (si procede)

10.1.8 bis.1. Combustible total consumido (vida útil)(kg)

10.1.8 bis.2. Distancia recorrida total (vida útil) (km)

10.1.8 bis.3. Caudal de combustible del motor (g/s)

10.1.8 bis.4. Caudal de combustible del vehículo (g/s)

10.1.8 bis.5. Masa total del vehículo (kg);

d) después del punto 10.1.10.12 bis, se insertan los siguientes puntos:

«**10.1.10 bis** Valores OBFCM (si procede)

10.1.10 bis.1. Combustible total consumido (vida útil) (kg) al inicio del ensayo

10.1.10 bis.2. Combustible total consumido (vida útil) (kg) al final del ensayo

10.1.10 bis.3. Distancia total recorrida (vida útil) (km) al inicio del ensayo

10.1.10 bis.4. Distancia total recorrida (vida útil) (km) al final del ensayo

10.1.10 bis.5. Caudal acumulado de combustible del motor (g)

10.1.10 bis.6. Caudal acumulado de combustible del vehículo (g)

10.1.10 bis.7. Media de la masa total del vehículo;

e) en el apéndice 1, en el cuadro 1 del punto 2.2, se añaden las filas siguientes antes de las notas del cuadro:

«Combustible total consumido (vida útil) (°)	kg	Dispositivo OBFCM o ECU
Distancia recorrida total (vida útil) (°)	km	Dispositivo OBFCM o ECU
Caudal de combustible del motor (°)	g/s	Dispositivo OBFCM o ECU
Caudal de combustible del vehículo (°)	g/s	Dispositivo OBFCM o ECU
Masa total del vehículo (°)	kg	Dispositivo OBFCM o ECU»;

f) en el apéndice 1, en el cuadro 1 del punto 2.2, se añade la siguiente nota del cuadro:

«(°) Cuando proceda, en el caso de los vehículos equipados con un motor con un dispositivo de monitorización a bordo del combustible o energía de conformidad con los requisitos establecidos en el artículo 2 del Reglamento de Ejecución (UE) 2025/2161»;

g) en el punto 2.2 del apéndice 1, se añade el párrafo siguiente:

«Los datos brutos originales leídos del dispositivo OBFCM o de la ECU serán puestos a disposición de la autoridad de homologación y, previa solicitud, de la Comisión.»;

h) en el punto 2.4 del apéndice 1, se añade el punto siguiente:

«2.4.8. Dispositivo OBFCM

«Si un motor de la familia de motores se instala en un vehículo equipado con un dispositivo de monitorización y registro a bordo del consumo de combustible o energía y del kilometraje de los vehículos de motor, con arreglo a los requisitos contemplados en el artículo 2 del Reglamento de Ejecución (UE) 2025/2161, el motor sometido a ensayo estará equipado con ese dispositivo de a bordo.»;

i) en el punto 2.6.1 del apéndice 1, se añade el párrafo siguiente:

«Cuando proceda, el registro de los parámetros establecidos en el cuadro 1 determinados por el dispositivo OBFCM comenzará al inicio del ensayo.»;

- j) en el punto 2.6.2 del apéndice 1, se añade el párrafo siguiente:
«Cuando proceda, el registro de los parámetros establecidos en el cuadro 1 determinados por el dispositivo OBFCM continuará durante el funcionamiento normal en uso del motor.»;
 - k) en el punto 2.6.3 del apéndice 1, se añade el párrafo siguiente:
«Cuando proceda, el registro de los parámetros establecidos en el cuadro 1 determinados por el dispositivo OBFCM terminará al final del ensayo. El kilometraje se registrará al final del ensayo.».
- 3) En el punto 5.1 del apéndice 1 del anexo VI del Reglamento (UE) n.º 582/2011, se añade la letra k) siguiente:
- «k) la información sobre los valores OBFCM instantáneos medidos, tal como se describe en los puntos 10.1.8 *bis*.1 a 10.1.8 *bis*.5 del anexo II, y los valores OBFCM promediados e integrados, tal como se describe en los puntos 10.1.10 *bis*.1 a 10.1.10 *bis*.7 del anexo II.».
