



Bruselas, 10 de marzo de 2026
(OR. en)

7149/26

CLIMA 118
ENV 206
TRANS 134
MI 221

NOTA DE TRANSMISIÓN

De:	Por la secretaria general de la Comisión Europea, D. ^a Martine DEPREZ, directora
Fecha de recepción:	9 de marzo de 2026
A:	D. ^a Thérèse BLANCHET, secretaria general del Consejo de la Unión Europea
N.º doc. Ción.:	COM(2026) 108 final
Asunto:	COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO Y AL CONSEJO sobre la evaluación del rendimiento en materia de durabilidad de los vehículos pesados en lo que respecta a las emisiones

Adjunto se remite a las delegaciones el documento COM(2026) 108 final.

Adj.: COM(2026) 108 final



Bruselas, 9.3.2026
COM(2026) 108 final

**COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO Y AL
CONSEJO**

**sobre la evaluación del rendimiento en materia de durabilidad de los vehículos pesados
en lo que respecta a las emisiones**

COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO Y AL CONSEJO

sobre la evaluación del rendimiento en materia de durabilidad de los vehículos pesados en lo que respecta a las emisiones

1. Introducción

El Reglamento (UE) 2024/1257 (Reglamento Euro 7)¹, relativo a la homologación de tipo en materia de emisiones de los vehículos de motor, se adoptó en 2024 para mejorar la calidad del aire, en consonancia con los objetivos del Pacto Verde Europeo. Este Reglamento se basa en el Reglamento Euro 6, sobre las emisiones de vehículos ligeros², y en el Reglamento Euro VI, sobre las emisiones de vehículos pesados, e introduce nuevas disposiciones para regular las emisiones de los frenos, la abrasión de los neumáticos y la durabilidad de las baterías integradas en los vehículos tanto ligeros como pesados. Al igual que Euro 6 y Euro VI, Euro 7 también exige que los vehículos respeten los límites de emisiones durante un período de tiempo determinado, denominado «vida útil principal». Esto es necesario para garantizar que los requisitos de emisiones no solo se cumplan durante la homologación de tipo, sino también en la práctica cuando los vehículos están en uso. La vida útil principal se describe en el anexo IV, cuadro 1, del Reglamento Euro 7. Dado que la «vida útil principal» no refleja la vida útil media de los vehículos en la Unión, el artículo 6, apartado 5, de Euro 7 introduce un período de «vida útil adicional», en el que el ámbito de aplicación de Euro 6 y Euro VI se ha ampliado un 25 % más allá de la «vida útil principal» de los vehículos. Se introduce el concepto de multiplicadores de durabilidad para tener en cuenta el deterioro de los sistemas de reducción de emisiones más allá de la vida útil principal.

En el anexo IV, cuadro 2, del Reglamento Euro 7 se han establecido multiplicadores de durabilidad para los vehículos ligeros y los autobuses de la categoría M₂. En el Reglamento Euro 7, aún no se han establecido multiplicadores de deterioro para los vehículos pesados, en particular para los vehículos de las categorías M₃, N₂ y N₃. Por consiguiente, dicho Reglamento, en su artículo 18, apartado 3, exige a la Comisión que evalúe el rendimiento en materia de durabilidad de los vehículos pesados en lo que respecta a las emisiones a más tardar el 31 de diciembre de 2025, antes de establecer estos multiplicadores de durabilidad. El Consorcio para las Emisiones Ultrabajas de los Vehículos (CLOVE), que comprende un grupo

¹ 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>).

² 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) (DO L 171 de 29.6.2007, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2007/715/oj>).

de organizaciones especializadas en investigación, ensayos y certificación, llevó a cabo una evaluación técnica en nombre de la Comisión.

En la presente Comunicación al Parlamento Europeo y al Consejo, la Comisión comparte los resultados de la evaluación técnica³ y concluye que multiplicadores de durabilidad deben establecerse para las categorías de vehículos pesados en el anexo IV, cuadro 2, de Euro 7¹.

³ Comisión Europea: Dirección General de Mercado Interior, Industria, Emprendimiento y Pymes, Plakolmer, B., Hausberger, S., y Weller, K., *Durability of Euro 7 heavy-duty vehicle emissions – Technical report – LOT2* [«Durabilidad de las emisiones de vehículos pesados Euro 7: informe técnico, lote 2», documento en inglés], Oficina de Publicaciones de la Unión Europea, 2025, <https://data.europa.eu/doi/10.2873/7305552>.

2. Contexto normativo

2.1. Antecedentes

Los Reglamentos sobre las emisiones de los vehículos en Europa han ido incorporando progresivamente requisitos de vida útil y «factores de deterioro». Estos requisitos de vida útil garantizan que el comportamiento en materia de emisiones se mantenga no solo en el momento de la homologación de tipo, sino a lo largo de toda la vida útil de los vehículos. Los factores de deterioro son multiplicadores o valores fijos añadidos, diseñados para cubrir el aumento previsto de las emisiones debido al desgaste y la degradación de la tecnología de control de emisiones⁴. Para el establecimiento de estos factores, debe tenerse en cuenta que la variedad de situaciones para los vehículos pesados es significativamente más amplia que para los vehículos ligeros, ya que debe abarcar todos los patrones de conducción y otros casos de uso del motor. Por lo tanto, esto requería una investigación mucho más compleja y rigurosa, también debido a su vida útil más larga y a unas condiciones de funcionamiento más diversas.

Los factores de deterioro de los vehículos ligeros se introdujeron a principios de la década de 1990⁵. En ese momento, los fabricantes tuvieron que demostrar, mediante ensayos de envejecimiento acelerado, que los sistemas de control de emisiones seguían siendo eficaces a lo largo de la vida útil especificada, normalmente 80 000 kilómetros. Posteriormente, la introducción del diagnóstico a bordo y de los ensayos de emisiones en condiciones reales de conducción mejoró la precisión y el cumplimiento de los requisitos de durabilidad.

En cambio, los vehículos pesados se enfrentan a mayores retos, porque suelen operar durante períodos más largos, a menudo superiores a 700 000 kilómetros o siete años, en condiciones más variables y duras. En 2005, la legislación sobre emisiones Euro IV⁶ introdujo factores de deterioro para los vehículos pesados. Los fabricantes podían aplicar un factor de deterioro fijo según lo establecido en la legislación o llevar a cabo ensayos de envejecimiento para demostrar el deterioro real. En este último caso, debían demostrar que, con arreglo a los factores de deterioro especificados, las emisiones de gases y partículas de una familia de motores o de una familia de motores-sistemas de postratamiento cumplían los límites de emisiones adecuados durante el período de durabilidad correspondiente.

⁴ Por ejemplo, convertidores catalíticos, sensores y sistemas de recirculación de gases de escape.

⁵ Inicialmente en la Directiva 91/441/CEE del Consejo. Directiva 91/441/CEE del Consejo, de 26 de junio de 1991, por la que se modifica la Directiva 70/220/CEE relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre medidas contra la contaminación atmosférica provocada por los gases de escape de los vehículos de motor (DO L 242 de 30.8.1991, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1991/441/oj>).

⁶ Directiva 2005/78/CE de la Comisión, de 14 de noviembre de 2005, por la que se aplica la Directiva 2005/55/CE del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre las medidas que deben adoptarse contra la emisión de gases y partículas contaminantes procedentes de motores de encendido por compresión destinados a la propulsión de vehículos, y contra la emisión de gases contaminantes procedentes de motores de encendido por chispa alimentados con gas natural o gas licuado del petróleo destinados a la propulsión de vehículos, y se modifican sus anexos I, II, III, IV y VI (DO L 313 de 29.11.2005, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2005/78/oj>).

2.2. Euro 7

El Reglamento Euro 7 introduce requisitos de vida útil tanto para los vehículos ligeros como para los pesados. Estos requisitos consisten en una «vida útil principal» y una «vida útil adicional». El anexo IV, cuadro 2, del Reglamento Euro 7 prevé multiplicadores de durabilidad para tener en cuenta el deterioro a lo largo de la vida útil adicional (véase el cuadro 1).

Durante la vida útil principal, son válidos los límites de emisiones indicados en el anexo I, cuadro 2, de Euro 7. Para la vida útil adicional, los valores límite de emisión deben multiplicarse por el multiplicador de durabilidad pertinente, indicado en el cuadro 1⁷.

Multiplicadores de durabilidad	M₁, N₁ y M₂	N₂, N₃ ≤ 16 t, M₃ ≤ 7,5 t	N₃ > 16 t, M₃ > 7,5 t
Multiplicador de durabilidad para la vida útil adicional	1,2 para contaminantes gaseosos		

Cuadro 1. Cuadro de multiplicadores de durabilidad de Euro 7

El Reglamento Euro 7 ya introdujo un multiplicador de durabilidad de 1,2 para los vehículos ligeros y los vehículos de la categoría M₂. Esto significa efectivamente que los valores límite para las emisiones gaseosas se incrementan en un 20 % cuando un vehículo alcanza la vida útil adicional, por distancia o antigüedad. En el caso de los vehículos pesados, aún deben establecerse multiplicadores de durabilidad. A tal fin, en el artículo 18, apartado 3, de Euro 7 se establece la siguiente disposición: «A más tardar el 31 de diciembre de 2025, la Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe de evaluación del rendimiento en materia de durabilidad de los vehículos pesados en lo que respecta a las emisiones». Sobre la base de dicho informe, la Comisión está facultada, de conformidad con el artículo 15, apartado 1, letra f), para establecer multiplicadores de durabilidad en el anexo IV, cuadro 2.

El multiplicador de durabilidad debe determinarse para dos grupos de vehículos pesados, en función de la categoría y de la masa máxima del vehículo. En el cuadro 2 se indica la vida útil principal y adicional de ambos grupos de vehículos pesados⁸.

Vida útil de los vehículos	N₂, N₃ ≤ 16 t, M₃ ≤ 7,5 t	N₃ > 16 t, M₃ > 7,5 t
Vida útil principal	300 000 km o, si transcurren antes, ocho años	700 000 km o, si transcurren antes, doce años
Vida útil adicional	375 000 km o, si transcurren antes, diez años	875 000 km o, si transcurren antes, quince años

⁷ Del anexo IV, cuadro 2, del 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).

⁸ Del anexo IV, cuadro 1, del 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).

Cuadro 2. Vida útil principal y adicional de los vehículos de Euro 7

3. Evaluación de los multiplicadores de durabilidad

3.1. Base de datos de vehículos

Dado que los vehículos pesados Euro 7 aún no circulan por las carreteras europeas, no fue posible realizar una evaluación basada en datos de ensayo de estos vehículos. Por lo tanto, la evaluación utilizó varias fuentes pertinentes de datos sobre emisiones, basadas en la tecnología más reciente utilizada en los vehículos diésel Euro VI. Dado el limitado aumento del rigor de Euro 7 en comparación con Euro VI, el uso de datos de los últimos vehículos Euro VI se considera el enfoque más adecuado a corto plazo. En consonancia con el establecimiento de factores de deterioro de los vehículos ligeros, se presume que una evaluación basada en las emisiones diésel también es válida para otros diseños de motores.

Los datos de ensayo utilizados se obtuvieron de:

- ensayos de varios pares de vehículos del mismo fabricante y modelo, con al menos un vehículo con un kilometraje bajo (< 100 000 km) y otro con un kilometraje elevado (cercano o superior al kilometraje de su vida útil principal). La mayoría de los pares de vehículos tenían a bordo la tecnología Euro VI más reciente (fases D o E);
- bases de datos que contienen datos de emisiones en carretera de todos los vehículos y datos de teledetección de ensayos anteriores;
- datos de ensayo y estimaciones de fabricantes de camiones;
- resultados del banco de pruebas para motores de los ciclos de ensayo reglamentarios de los Estados Unidos.

3.2. Método

La evaluación técnica utilizó diferentes métodos para calcular el deterioro del rendimiento del sistema de reducción de emisiones. En el caso de los pares de vehículos sometidos a ensayo, las emisiones al final de la vida útil principal y al final de la vida útil adicional se estimaron mediante extrapolación. Posteriormente, la diferencia en las emisiones se comparó con los límites de emisiones Euro 7. Para otros conjuntos de datos, se utilizaron tanto la extrapolación como la regresión lineal para estimar el deterioro, en función del tipo de conjunto de datos. El método separó los resultados para los vehículos pesados más ligeros, como camionetas y autobuses urbanos ($N_2, N_3 \leq 16$ t, $M_3 \leq 7,5$ t), y para los vehículos pesados más pesados, como camiones pesados y autocares ($N_3 > 16$ t, $M_3 > 7,5$ t). También distinguió entre diferentes componentes de emisiones, a saber, NO_x , NH_3 , N_2O , CO , HC , CH_4 , $GONM$ y PN_{23} . No se tuvieron en cuenta los valores atípicos extremos en términos de deterioro observado, ya que estos valores atípicos se detectaron en vehículos con fallos o en vehículos manipulados.

3.3. Resultados de la evaluación técnica realizada por CLOVE

3.3.1. Vehículos pesados más ligeros

Los valores de durabilidad obtenidos mediante la evaluación de los vehículos pesados más ligeros con arreglo a diferentes metodologías se muestran en el cuadro 3. Según los datos presentados en el cuadro, un valor de 1,2 representaría un multiplicador de durabilidad típico para los motores diésel. Esta evaluación se basa principalmente en mediciones de la tecnología en vehículos con la norma de emisiones Euro VI, fases D o E, ya que estos vehículos son, desde un punto de vista tecnológico, los más comparables a los vehículos Euro 7.

Componente de las emisiones de escape	TUG/FVT ⁹	HBEF A ¹⁰ 4.2	HBEF A 5.1	Teledecepción	US27 (SwRI ¹¹) – valor de medición + emisiones adicionales	US27 (SwRI) – límite WHTC ¹² Euro 7 + emisiones adicionales	OE M 1	OE M 2	Seguimiento del penacho
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			
GONM	1,10								
PN ₂₃	1,00	1,00	1,00						

⁹ Universidad Técnica de Graz (Austria), *Forschungsgesellschaft für Verbrennungskraftmaschinen und Thermodynamik* (Asociación de Investigación sobre Motores de Combustión Interna y Termodinámica).

¹⁰ Manual de factores de emisión para el transporte por carretera.

¹¹ Instituto de Investigación del Sudoeste.

¹² Ciclo de ensayo transitorio armonizado a escala mundial.

Cuadro 3. Resultados para los vehículos pesados más ligeros ($N_2, N_3 \leq 16 t, M_3 \leq 7,5 t$)

3.3.2. Vehículos pesados más pesados

Los resultados para los vehículos pesados más pesados son similares a aquellos para los vehículos pesados más ligeros y se muestran en el cuadro 4. También en este caso, según los datos presentados en el cuadro, un valor de 1,2 representaría un multiplicador de durabilidad típico para los motores diésel. Una vez más, la evaluación se centra principalmente en los vehículos con la norma de emisiones Euro VI, fases D o E, ya que estos vehículos son, desde un punto de vista tecnológico, los más comparables a los vehículos Euro 7.

Componente de las emisiones de escape	TUG/FVT	HBE FA 4.2	HBE FA 5.1	Teledetección	US27 (SwRI) – valor de medición + emisiones adicionales	US27 (SwRI) – límite WHT C Euro 7 + emisiones adicionales	OEM 1	OEM 2	Seguimiento del penacabo
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			
GONM	1,01								
PN ₂₃	1,01	1,00	1,00					1,01	

Cuadro 4. Resultados para los vehículos pesados más pesados ($N_3 > 16 t$, $M_3 > 7,5 t$)

4. Conclusiones

La conclusión de la evaluación técnica basada en los datos disponibles de Euro VI sobre el deterioro del comportamiento en materia de emisiones propone un multiplicador de durabilidad de 1,2 para los vehículos Euro 7. La evaluación tiene en cuenta múltiples componentes de las emisiones de escape para establecer el multiplicador de durabilidad. Los vehículos con la norma de emisiones Euro VI, fases D o E, se utilizan para las evaluaciones, ya que estos vehículos son, desde un punto de vista tecnológico, los más comparables a los vehículos Euro 7. Un multiplicador de durabilidad de 1,2 está en consonancia con el multiplicador de durabilidad para los vehículos ligeros y los autobuses de la categoría M₂.