

Bruselas, 1 de abril de 2026
(OR. en)

7952/26

ENT 62
MI 311
COMPET 398
IND 227
TRANS 197
CONSOM 109
DELECT 65

NOTA DE TRANSMISIÓN

De:	Por la secretaria general de la Comisión Europea, D. ^a Martine DEPREZ, directora
Fecha de recepción:	23 de marzo de 2026
A:	D. ^a Thérèse BLANCHET, secretaria general del Consejo de la Unión Europea

N.º doc. Ción.:	C(2026) 1811 final
Asunto:	REGLAMENTO DELEGADO (UE) .../... DE LA COMISIÓN de 23.3.2026 por el que se modifica el Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta al acceso normalizado a la información del sistema de diagnóstico a bordo y a la información sobre la reparación y el mantenimiento del vehículo, así como a los requisitos y procedimientos de acceso seguro a la información del sistema de diagnóstico a bordo

Adjunto se remite a las delegaciones el documento C(2026) 1811 final.

Adj.: C(2026) 1811 final



Bruselas, 23.3.2026
C(2026) 1811 final

REGLAMENTO DELEGADO (UE) .../... DE LA COMISIÓN

de 23.3.2026

por el que se modifica el Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta al acceso normalizado a la información del sistema de diagnóstico a bordo y a la información sobre la reparación y el mantenimiento del vehículo, así como a los requisitos y procedimientos de acceso seguro a la información del sistema de diagnóstico a bordo

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DEL ACTO DELEGADO

El Reglamento (UE) 2018/858¹ exige a los fabricantes que faciliten a los agentes independientes un acceso sin restricciones, normalizado y no discriminatorio a la información del sistema de diagnóstico a bordo (DAB) de los vehículos, a las herramientas de diagnóstico y otros equipos, incluidas todas las referencias y las descargas disponibles de los programas informáticos aplicables, y a la información sobre la reparación y el mantenimiento de los vehículos. Los requisitos específicos y las disposiciones aplicables que regulan este acceso se establecen en el anexo X de dicho Reglamento.

Por otra parte, el Reglamento (UE) 2019/2144² (Reglamento sobre seguridad general) exige a los fabricantes que se aseguren de que los vehículos, los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes cumplan los requisitos aplicables relativos a la protección contra ciberataques³. Los requisitos pertinentes se han introducido mediante el Reglamento Delegado (UE) 2022/1398 de la Comisión⁴ haciendo referencia al Reglamento n.º 155 de las Naciones Unidas. Sin embargo, este Reglamento dispone explícitamente que debe entenderse «sin perjuicio de [...] la legislación regional o nacional que rige el acceso de partes autorizadas al vehículo, sus datos, funciones y recursos, así como las condiciones de dicho acceso». Por lo tanto, la aplicación de dichas normas en materia de ciberseguridad no podía justificar ninguna medida que diera lugar a una restricción del acceso a la información del sistema DAB del vehículo que no estuviera explícitamente prevista en el Reglamento (UE) 2018/858.

En su sentencia sobre el asunto C-296/22, A.T.U. Auto-Teile-Unger y Carglass, de 5 de octubre de 2023, el Tribunal de Justicia de la Unión Europea confirmó esta interpretación y sostuvo que los fabricantes de vehículos no están autorizados a supeditar el acceso a la información del sistema DAB del vehículo a requisitos distintos de los establecidos en el Reglamento (UE) 2018/858. El Tribunal también ha confirmado que los requisitos técnicos aplicables a la ciberseguridad de los vehículos (Reglamento n.º 155 de las Naciones Unidas) se entienden sin perjuicio de los requisitos de homologación de tipo relativos al acceso a los datos del vehículo, como el anexo X del Reglamento (UE) 2018/858.

La legislación vigente impide a los fabricantes de automóviles aplicar medidas eficaces de protección de los vehículos contra ciberataques relacionados con el acceso a la información del sistema DAB del vehículo. Por consiguiente, el anexo X del mencionado Reglamento

¹ Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2018, sobre la homologación y la vigilancia del mercado de los vehículos de motor y sus remolques y de los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos, por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 715/2007 y (CE) n.º 595/2009 y por el que se deroga la Directiva 2007/46/CE (ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/2024-07-01>).

² Reglamento (UE) 2019/2144 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de noviembre de 2019, relativo a los requisitos de homologación de tipo de los vehículos de motor y de sus remolques, así como de los sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a esos vehículos, en lo que respecta a su seguridad general y a la protección de los ocupantes de los vehículos y de los usuarios vulnerables de la vía pública, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/2026-01-07>.

³ Artículo 4, apartado 5, letra d), del Reglamento sobre seguridad general.

⁴ Reglamento Delegado (UE) 2022/1398 de la Comisión, de 8 de junio de 2022, por el que se modifica el Reglamento (UE) 2019/2144 del Parlamento Europeo y del Consejo para tener en cuenta los avances técnicos y normativos relativos a las modificaciones de la reglamentación sobre vehículos adoptadas en el marco de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2022/1398/oj).

debe modificarse para garantizar un acceso seguro a la información del sistema DAB especificando las medidas que los fabricantes de vehículos pueden adoptar a tal efecto, teniendo en cuenta los requisitos de ciberseguridad previstos en el Reglamento (UE) 2019/2144.

Además, las disposiciones del anexo X deben actualizarse y aclararse para tener en cuenta los avances tecnológicos y, en particular, para facilitar actualizaciones más rápidas de los programas informáticos por parte de los agentes independientes y la reparación y el mantenimiento de las baterías de los vehículos y los vehículos con sistemas avanzados de asistencia al conductor, así como para garantizar la igualdad de acceso a la información del sistema DAB por medios distintos del conector normalizado. Se espera que las nuevas medidas mejoren significativamente la reparabilidad y reduzcan los costes de reparación de los vehículos eléctricos. Esta iniciativa se ha anunciado en el Plan de Acción Industrial para el sector europeo del automóvil, recientemente adoptado, cuyo objetivo es acelerar la adopción de vehículos de emisión cero.

2. CONSULTAS PREVIAS A LA ADOPCIÓN DEL ACTO

En la preparación del presente acto, la Comisión consultó a los Estados miembros y a las partes interesadas, incluidas las organizaciones pertinentes de agentes independientes de la UE, en las reuniones del Grupo de Trabajo sobre Vehículos de Motor celebradas el 17 de marzo de 2025, el 12 de junio de 2025 y el 19 de enero de 2026.

Los representantes de los Estados miembros aprobaron el proyecto de acto durante la reunión del Grupo de Expertos de los Estados miembros celebrada el 28 de enero de 2026.

De conformidad con las normas de mejora de la legislación, el acto delegado se publicó en el portal «Díganos lo que piensa» durante un período de cuatro semanas a fin de recabar observaciones, entre el 4 de noviembre y el 2 de diciembre de 2025. En total, cincuenta y cuatro partes interesadas formularon observaciones. La Comisión estudió detenidamente todas las observaciones recibidas y tomó nota de ellas.

3. ASPECTOS JURÍDICOS DEL ACTO DELEGADO

La base jurídica del presente acto delegado es el artículo 61, apartado 11, del Reglamento (UE) 2018/858.

El Reglamento Delegado modifica los puntos 1, 2, 6 y 7 del anexo X para aclarar y especificar los requisitos de información necesarios para la reparación y el mantenimiento de las baterías de los vehículos y los sistemas avanzados de asistencia al conductor, así como los requisitos para compartir la información pertinente con los editores de información técnica. También permite la reprogramación de las unidades de control y la provisión de la información del sistema DAB por medios distintos del puerto DAB.

El Reglamento también contiene modificaciones de los actuales apéndices 2 y 3 e introduce un nuevo apéndice 4, en particular, en el que se establecen las condiciones y los procedimientos para la aplicación de las medidas de seguridad relativas al acceso a la información del sistema DAB.

REGLAMENTO DELEGADO (UE) .../... DE LA COMISIÓN

de 23.3.2026

por el que se modifica el Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta al acceso normalizado a la información del sistema de diagnóstico a bordo y a la información sobre la reparación y el mantenimiento del vehículo, así como a los requisitos y procedimientos de acceso seguro a la información del sistema de diagnóstico a bordo

(Texto pertinente a efectos del EEE)

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2018, sobre la homologación y la vigilancia del mercado de los vehículos de motor y sus remolques y de los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos, por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 715/2007 y (CE) n.º 595/2009 y por el que se deroga la Directiva 2007/46/CE⁵, y en particular su artículo 61, apartado 11,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (UE) 2018/858 exige a los fabricantes de vehículos que faciliten a los agentes independientes un acceso sin restricciones, normalizado y no discriminatorio a la información del sistema de diagnóstico a bordo (DAB) de los vehículos, a las herramientas de diagnóstico y otros equipos, incluidas todas las referencias y las descargas disponibles de los programas informáticos aplicables, y a la información sobre la reparación y el mantenimiento de los vehículos.
- (2) El artículo 4, apartado 5, letra d), del Reglamento (UE) 2019/2144 del Parlamento Europeo y del Consejo⁶ (normas de ciberseguridad de la Unión) establece que los fabricantes deben cumplir los requisitos aplicables en materia de protección de los vehículos contra ciberataques. Los requisitos técnicos y los procedimientos de ensayo adoptados a tal efecto hacen referencia a los requisitos del Reglamento n.º 155 de las Naciones Unidas⁷.

⁵ DO L 151 de 14.6.2018, p. 1, ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj>.

⁶ Reglamento (UE) 2019/2144 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de noviembre de 2019, relativo a los requisitos de homologación de tipo de los vehículos de motor y de sus remolques, así como de los sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a esos vehículos, en lo que respecta a su seguridad general y a la protección de los ocupantes de los vehículos y de los usuarios vulnerables de la vía pública (DO L 325 de 16.12.2019, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj>).

⁷ DO L 82 de 9.3.2021, p. 30, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/387/oj>.

- (3) No obstante, con arreglo al Reglamento n.º 155 de las Naciones Unidas, los requisitos técnicos y los procedimientos de ensayo previstos en él se entienden sin perjuicio de la legislación de la Unión que regula el acceso de las partes autorizadas al vehículo, sus datos, funciones y recursos, y las condiciones de dicho acceso.
- (4) El Reglamento (UE) 2018/858 impide que un fabricante de vehículos supedite el acceso de los agentes independientes a la información relativa a la reparación y el mantenimiento del vehículo y a la información del sistema DAB, incluido el acceso por escrito a dicha información, a condiciones distintas de las establecidas en dicho Reglamento, como las motivadas por la ciberseguridad.
- (5) El marco jurídico de la Unión que regula las medidas de ciberseguridad que deben aplicarse al acceso a la información del sistema DAB del vehículo no está completo. Las normas de ciberseguridad de la Unión exigen a los fabricantes que protejan los vehículos contra los ciberataques, pero limitan el efecto de los requisitos técnicos que especifican las medidas aplicables en lo que respecta al acceso a los datos de los vehículos. Por otra parte, las normas sobre el acceso a la información del sistema DAB del vehículo no tienen suficientemente en cuenta la ciberseguridad. Como consecuencia de ello, los fabricantes de vehículos se enfrentan a importantes limitaciones jurídicas que les impiden aplicar medidas eficaces de protección del vehículo frente a ciberataques relacionados con el acceso a la información del sistema DAB del vehículo.
- (6) Por lo tanto, es necesario garantizar que los fabricantes de automóviles estén autorizados a aplicar medidas de ciberseguridad eficaces y proporcionadas, y que faciliten al mismo tiempo acceso a la información del sistema DAB.
- (7) El aumento de las amenazas a la ciberseguridad y la consiguiente adopción de normas de la Unión que exigen a los fabricantes de vehículos proteger a estos contra los ciberataques constituyen novedades técnicas y reglamentarias que justifican tales modificaciones del anexo X.
- (8) A fin de que los fabricantes puedan hacer frente a esas amenazas manteniendo al mismo tiempo el acceso efectivo de los agentes independientes a la información del sistema DAB del vehículo, el Reglamento (UE) 2018/858 debe contener las condiciones y los procedimientos que los fabricantes de vehículos pueden aplicar para garantizar un acceso seguro a la información del sistema DAB por parte de los agentes independientes.
- (9) En función de la naturaleza y las consecuencias del acceso solicitado, los fabricantes de vehículos deben poder exigir a los fabricantes de las herramientas de diagnóstico que se utilizan para acceder a la información del sistema DAB que autentifiquen la herramienta y al agente independiente que solicite el acceso o a su empleado, y que garanticen la trazabilidad mediante el registro y el almacenamiento de la información pertinente sobre dicho acceso. También deben estar autorizados, en casos específicos, a exigir la conexión con el servidor del fabricante del vehículo.
- (10) A fin de proteger la igualdad de condiciones de competencia, la información sobre los agentes independientes que deseen acceder a la información del sistema DAB del vehículo debe seudonimizarse.
- (11) A fin de que los fabricantes de vehículos puedan gestionar las dependencias, tal como exigen las normas aplicables en materia de ciberseguridad de los vehículos, deben poder verificar que las herramientas de diagnóstico y sus fabricantes cumplen las normas de ciberseguridad y las aplicaciones de seguridad pertinentes.

- (12) En caso de incidentes de ciberseguridad, abusos graves o incidentes que impliquen la responsabilidad de la fabricación del vehículo, los fabricantes de vehículos deben poder obtener información sobre casos específicos de acceso y suspender temporalmente, según proceda y bajo el control de la autoridad de homologación, el acceso de una herramienta, de un agente independiente o de un empleado de este.
- (13) Los fabricantes de vehículos deben facilitar toda la información técnica necesaria a los fabricantes de herramientas de diagnóstico genéricas con suficiente antelación a la introducción de un vehículo en el mercado para que dichos fabricantes puedan prestar un servicio adecuado a los agentes de reparación independientes.
- (14) Además de las condiciones y los procedimientos para garantizar el acceso a la información del sistema DAB, el presente Reglamento debe facilitar aún más el acceso a la información del sistema DAB del vehículo y a la información sobre reparación y mantenimiento (IRM), teniendo en cuenta los avances técnicos.
- (15) El catálogo de información que deben facilitar los fabricantes de vehículos debe aclararse y actualizarse, en particular teniendo en cuenta las necesidades relacionadas con la reparación y el mantenimiento de las baterías de los vehículos y los nuevos sistemas de asistencia al conductor.
- (16) Siempre que los fabricantes de vehículos, con el fin de acceder a la información del sistema DAB, el diagnóstico, la reparación y el mantenimiento, la supervisión y la inspección del vehículo, permitan acceder al flujo de datos del vehículo por medios distintos del uso del puerto serial de datos del conector normalizado, todos los agentes independientes deben tener el mismo acceso y la misma información en condiciones no discriminatorias.
- (17) Reconociendo el papel de los editores de datos a la hora de facilitar la reparación y el mantenimiento de los vehículos, deben aclararse en mayor medida los requisitos de intercambio de información de los fabricantes de vehículos.
- (18) Para que los talleres de reparación independientes puedan reprogramar las unidades de control del vehículo en las mismas condiciones que los fabricantes de vehículos y los talleres de reparación autorizados, es necesario establecer requisitos adicionales para que los fabricantes pongan *software* o información específicos a disposición de los fabricantes independientes de herramientas de diagnóstico.
- (19) Sin embargo, el cumplimiento de estos requisitos exige que los fabricantes de vehículos apliquen medidas preparatorias importantes, por lo que la aplicación de estos requisitos debe aplazarse para prever un plazo de tiempo adecuado.
- (20) El presente Reglamento se aplica sin perjuicio de lo dispuesto en el Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo⁸ y en la Directiva 2002/58/CE del Parlamento Europeo y del Consejo⁹. En particular, las obligaciones de los fabricantes en lo que respecta a proporcionar acceso a la información del sistema DAB del

⁸ Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos y por el que se deroga la Directiva 95/46/CE (Reglamento general de protección de datos) (ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/2016-05-04>).

⁹ Directiva 2002/58/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de julio de 2002, relativa al tratamiento de los datos personales y a la protección de la intimidad en el sector de las comunicaciones electrónicas (Directiva sobre la privacidad y las comunicaciones electrónicas) (ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2002/58/2009-12-19>).

vehículo a los agentes independientes con arreglo al presente Reglamento se entienden sin perjuicio de los derechos de los interesados y de las obligaciones de los fabricantes de vehículos, los fabricantes de herramientas de diagnóstico y los agentes independientes con arreglo a los actos mencionados.

- (21) El Supervisor Europeo de Protección de Datos, a quien se consultó de conformidad con el artículo 42, apartado 1, del Reglamento (UE) 2018/1725 del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁰, emitió su dictamen el 20 de febrero de 2026¹¹.
- (22) Procede, por tanto, modificar el Reglamento (UE) 2018/858 en consecuencia.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

El anexo X del Reglamento (UE) 2018/858 se modifica de conformidad con el anexo del presente Reglamento.

Artículo 2

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 23.3.2026

*Por la Comisión
La Presidenta
Ursula VON DER LEYEN*

¹⁰ Reglamento (UE) 2018/1725 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2018, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales por las instituciones, órganos y organismos de la Unión, y a la libre circulación de esos datos (ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1725/oj>).

¹¹ https://www.edps.europa.eu/data-protection/our-work/our-work-by-type/opinions_en