

Bruselas, 16 de abril de 2026  
(OR. en)

8293/26  
ADD 1

ENT 75  
MI 351  
IND 254  
COMPET 441  
TRANS 228  
CONSOM 123  
ENV 368

### NOTA DE TRANSMISIÓN

---

De: Por la secretaria general de la Comisión Europea, D.<sup>a</sup> Martine DEPREZ, directora

Fecha de recepción: 14 de abril de 2026

A: D.<sup>a</sup> Thérèse BLANCHET, secretaria general del Consejo de la Unión Europea

---

N.º doc. Ción.: D(2026) 114401 - ANEXOS

---

Asunto: ANEXOS  
del  
Reglamento (UE) .../... de la Comisión  
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

---

Adjunto se remite a las delegaciones el documento D(2026) 114401 - ANEXOS.

---

Adj.: D(2026) 114401 - ANEXOS

Bruselas, XXX  
D114401/01  
[...] (2026) XXX draft

ANNEXES 1 to 2

## ANEXOS

del

**Reglamento (UE) .../... de la Comisión**

**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**

## 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 CO<sub>2</sub>, consumo de combustible, consumo de energía eléctrica y autonomía eléctrica» se sustituye por el texto siguiente:

«Emisiones de CO <sub>2</sub> , consumo de combustible, consumo de energía eléctrica y autonomía eléctrica»	Sí	Sí	Sí	Sí <sup>(9)</sup>	Sí (ambos combustibles)	Sí (ambos combustibles)	Sí (gasolina) Sí <sup>(9)</sup> (hidrógeno)	Sí (ambos combustibles)	Sí	Sí	Sí	Sí <sup>(10)</sup> »;
---	----	----	----	-------------------	-------------------------	-------------------------	---	-------------------------	----	----	----	-----------------------

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

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

<sup>(10)</sup> No es necesaria la medición de las emisiones de CO<sub>2</sub>.»;

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 <sup>(3)</sup>	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 <sup>(3)</sup>	PI, CI	1.1.2027	1.1.2028	30.6.2030
EE	Euro 6e-bis-FCM		M2, N2 SVM <sup>(4)</sup>	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 <sup>(3)</sup>	Totalmente eléctricos con batería			30.6.2030
AS	n.a.	n.a.	M2, N2 SVM <sup>(4)</sup>	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 <sup>(3)</sup>	Pila de combustible			30.6.2030
AT	n.a.	n.a.	M2, N2 SVM <sup>(4)</sup>	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 <sup>(3)</sup> y <sup>(4)</sup> siguientes:

«<sup>(3)</sup> 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.

<sup>(4)</sup> 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), serie de enmiendas 02 (DO L 290 de 10.11.2022, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2022/2124/oj>).».

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) (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 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:

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

- 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:

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

- 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».