

# EURO 6e-bis IMPACTO Y CAMBIOS

## LO QUE NECESITAS SABER



Diciembre 2025

## INTRODUCCIÓN

### 01. ¿QUÉ ES LA NUEVA NORMATIVA DE EMISIONES EURO 6 E-BIS?

### 02. ¿POR QUÉ SE INTRODUCE LA EURO 6E-BIS?

### 03. ALCANCE Y ENTRADA EN VIGOR

### 04. CAMBIOS CLAVE BAJO LA EURO 6 E-BIS

- Factor de prueba/utilidad extendida para los PHEV
- Emisiones reales de conducción y condiciones de prueba
- Homologación e implicaciones para flotas/consumidores

### 05. IMPLICACIONES

### 06. ¿QUÉ SIGUE DESPUÉS?

### 07. IMPACTO EN ESPAÑA

### 08. CONCLUSION FINAL

## RESUMEN EJECUTIVO

La nueva normativa Euro 6e-bis, implementada por la Unión Europea, tiene como objetivo reforzar los estándares de emisiones de vehículos para mejorar la protección del medio ambiente. Esta regulación responde a la necesidad creciente de reducir las emisiones de óxidos de nitrógeno (NOx) y partículas, además de buscar una mayor concordancia entre los resultados obtenidos en laboratorio y las condiciones reales de conducción. La actualización refleja el compromiso de la UE con la neutralidad climática y prepara al sector automovilístico para la futura normativa Euro-7.

Con vigencia desde enero de 2025, **la Euro 6e-bis se apoya en la fase previa de la Euro 6e**, mejorando la precisión en las pruebas de emisiones y el control del cumplimiento normativo. Refuerza las pruebas de Emisiones Reales de Conducción (RDE), introduce sistemas avanzados de Monitorización a Bordo (OBM) y actualiza los criterios para vehículos híbridos e híbridos enchufables (PHEV), adaptándolos a sus patrones reales de consumo energético.

A través de métodos de prueba más rigurosos, requisitos ampliados de durabilidad y una mayor transparencia en los datos, la Euro 6e-bis asegura que los vehículos mantengan bajas emisiones durante toda su vida útil. Esta regulación constituye un avance clave hacia una industria automotriz más sostenible y responsable, sentando las bases para una transición fluida hacia las normas Euro-7.

Este documento recopila toda la información necesaria para que puedas iniciar o continuar tu transición hacia flotas eléctricas con seguridad, contribuyendo a reducir la huella ambiental al ritmo que mejor se adapte a tu empresa.



# INTRODUCCIÓN

## 01. ¿QUÉ ES LA NUEVA NORMATIVA DE EMISIONES EURO 6 E-BIS?

La Euro 6e-bis supone una mayor rigurosidad y ampliación de las normativas de emisiones y homologación para vehículos ligeros en la Unión Europea.

Se basa en la fase previa "Euro 6e" y establece condiciones de prueba más realistas, especialmente para vehículos híbridos enchufables (PHEV), con el objetivo de mejorar la correspondencia entre los resultados obtenidos en laboratorio y la conducción real.

En resumen, mientras que la Euro 6 original y sus sucesivas modificaciones (Euro 6d, Euro 6e) se enfocaron en reducir emisiones contaminantes reguladas (como  $\text{NO}_x$  y PM) e incorporar pruebas de Emisiones Reales de Conducción (RDE), la Euro 6e-bis añade exigencias específicas para los PHEV, relacionadas con la certificación de sus emisiones de  $\text{CO}_2$ , el factor de utilidad y su uso.



## 02. ¿POR QUÉ SE INTRODUCE LA EURO 6 E-BIS?

Debido a una descoordinación reconocida entre las cifras oficiales de homologación, las emisiones en laboratorio y el  $\text{CO}_2$  real de los vehículos híbridos enchufables (PHEV), muchos de estos coches fueron certificados con valores de  $\text{CO}_2$  muy bajos, basados en suposiciones optimistas sobre la conducción exclusivamente eléctrica, que no reflejaban el uso real por parte de los conductores.

Para mantener la credibilidad y equidad del marco regulatorio de la UE, especialmente en lo que respecta a flotas y vehículos de empresa, y para alinearlos con los objetivos del Pacto Verde Europeo, como la reducción de gases de efecto invernadero y la mejora de la calidad del aire.

Además, es necesario corregir las distorsiones fiscales y los beneficios asociados, ya que las cifras oficiales de  $\text{CO}_2$  influyen en incentivos y normativas fiscales (como para coches de empresa o subvenciones), y estas cifras resultan demasiado optimistas para los PHEV.

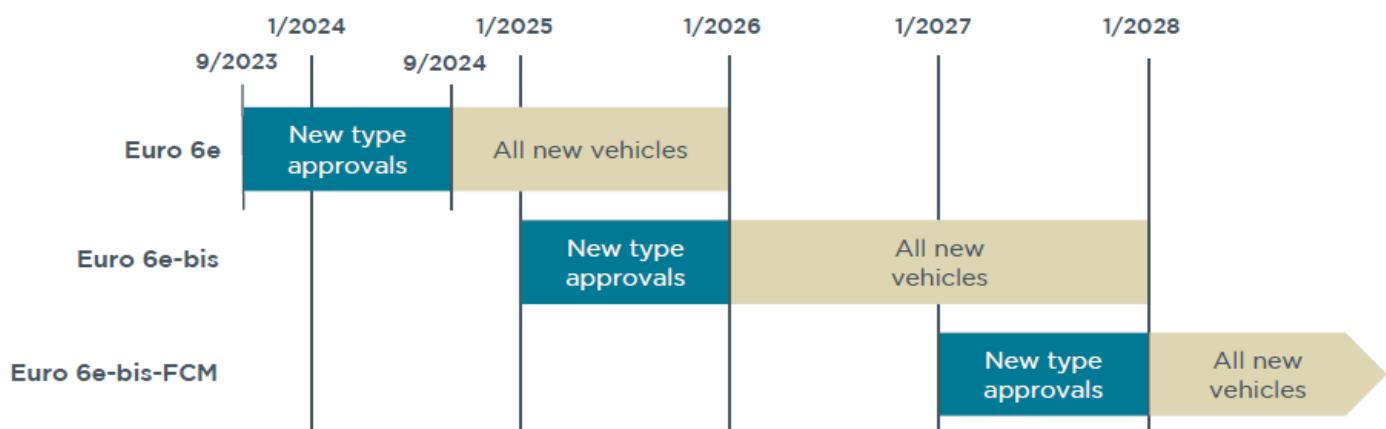
## Impacto y cambios de la Euro 6 e-bis

### 03. ALCANCE Y ENTRADA EN VIGOR

La regulación se enfoca principalmente en vehículos híbridos enchufables (PHEV), incluyendo turismos (M1) y vehículos comerciales ligeros (N1).

A partir del **1 de enero de 2025**, la norma Euro 6e-bis pasa a ser de aplicación obligatoria para las nuevas homologaciones. En cuanto a los vehículos ya en producción (modelos actuales), los fabricantes deberán asegurar el cumplimiento o realizar la Re homologación antes del **31 de diciembre de 2025**.

### TIMELINE



## Impacto y cambios de la Euro 6 e-bis

# 04. CAMBIOS CLAVE BAJO LA EURO 6 E-BIS

Estos son los principales cambios técnicos y procedimentales introducidos por la Euro 6e-bis:

### A) FACTORES DE UTILIDAD Y PRUEBA

La "distancia de referencia" o "distancia simulada de conducción" para la certificación PHEV se amplía. Bajo las anteriores normativas Euro 6d/Euro 6e, la referencia era de 800 km para el Factor de Utilidad en el caso de los vehículos híbridos enchufables (PHEV). Bajo la Euro 6e-bis esta cifra se incrementa a **2.200 km**.

El **Factor de Utilidad (UF)**, que estima cuánto de la conducción es en modo solo eléctrico frente a modo de combustión, se actualiza para reflejar un uso más realista al calcular el valor de CO<sub>2</sub> para los PHEV.

Estos cambios combinados tienden a aumentar los valores certificados de emisiones de CO<sub>2</sub> de muchos PHEV en comparación con metodologías anteriores. **Un ejemplo publicado muestra un PHEV que cambia de ~45 g/km CO<sub>2</sub> (método antiguo) a ~96 g/km bajo el nuevo estándar.**

### B) EMISIONES REALES DE CONDUCCIÓN Y CONDICIONES DE PRUEBA

La Euro 6e-bis también ajusta las condiciones de prueba de las Emisiones Reales de Conducción (RDE por sus siglas en inglés): por ejemplo, rangos de temperatura más amplios (0 °C-35 °C).

Los márgenes para los PEMS (Sistemas Portátiles de Medición de Emisiones) siguen siendo más estrictos (por ejemplo, margen NO<sub>x</sub> de 1,10) bajo el Euro 6e-bis en comparación con las normas anteriores.

### C) HOMOLOGACIÓN E IMPLICACIONES PARA FLOTAS/CONSUMIDORES

Debido a los valores de CO<sub>2</sub> más altos, los incentivos fiscales (especialmente para coches de empresa) pueden cambiar: los vehículos certificados bajo Euro 6e-bis podrían ser afectados por impuestos más altos o enfrentarse a incentivos más reducidos.

Los fabricantes que vendan PHEV deberán asegurarse de que los modelos sean Re homologados bajo la nueva norma. No hacerlo podría significar que los modelos no se puedan vender o enfrentarse a barreras fiscales o de incentivos.



## Impacto y cambios de la Euro 6 e-bis

## ¿CÓALES SON LOS CAMBIOS?

	Euro 6d-ISC-FCM	Euro 6e	Euro 6e-bis	Euro 6e-bis-FCM
Distancia de referencia del Factor de Utilidad PHEV	800 km	800 km	2.200 km	4.260 km
Margen PEMS para pruebas RDE	NOX: 1.43 PN: 1.5	NOX: 1.10 PN: 1.34	NOX: 1.10 PN: 1.34	NOX: 1.10 PN: 1.34
Rango normal de temperatura RDE	0°C - 30°C	0°C - 30°C	0°C - 35°C	0°C - 35°C
Rango de temperatura ampliado RDE	-7°C-0°C & 30°C-35°C	-7°C-0°C & 30°C-35°C	-7°C-0°C & 35°C-38°C	-7°C-0°C & 35°C-38°C
Indicador de Estrategia Auxiliar de Emisiones	NO	NO	YES	YES
Categorías de vehículos con OBFCM	M1 (Turismos) N1 (LCV)	M1, N1 N2 (Furgonetas pesadas)	M1, N1, N2	M1, N1, N2

PEMS - Sistema Portátil de Medición de Emisiones/ RDE - Emisiones reales de conducción/ NOX - Óxidos de nitrógeno / PN - Número de partículas/ OBFCM - Monitorización del consumo de combustible y energía a bordo



Fuente: Euro 6e: Changes to the European Union light-duty vehicle type-approval procedure - International Council on Clean Transportation

## 05. IMPLICACIONES

### PARA LOS FABRICANTES:

Deben invertir en pruebas, asegurarse de que los modelos PHEV ofrezcan un rango y consumo eléctrico realistas y adaptar su planificación de producto. Los modelos que dependían en gran medida de una cuota eléctrica optimista podrían tener dificultades bajo el nuevo método.

### PARA FLOTAS/COCHES DE EMPRESA:

Dado que las cifras de CO<sub>2</sub> afectan a los impuestos/beneficios en especie, valores más altos de CO<sub>2</sub> pueden aumentar los costes para las empresas y conductores, y podrían desplazar la estrategia hacia vehículos totalmente eléctricos (BEV) en lugar de PHEV.

### PARA CONSUMIDORES:

Si se compra un PHEV, la cifra de CO<sub>2</sub> en el certificado de conformidad podría ser mayor bajo la nueva norma. También puede el consumidor quisiera comprobar cuándo fue homologado el vehículo (antes o después de la Euro 6e-bis). Algunos compradores podrían retrasar u optar por una versión totalmente eléctrica.

### PARA POLÍTICAS/INCENTIVOS:

Algunos esquemas fiscales o subsidios pueden endurecer sus criterios de elegibilidad para los PHEV dado el nuevo estándar; lo que se consideraba baja emisión según las normas antiguas puede dejar de calificar bajo la Euro 6e-bis.

### PARA CLIENTES CORPORATIVOS:

La Euro 6e también afecta a los clientes corporativos. Las empresas deben asegurarse de que las futuras decisiones sobre la adquisición de flotas cumplan con los estándares para evitar limitaciones de disponibilidad y posibles retrasos.

## 06. ¿QUÉ SIGUE DESPUÉS?

La Euro 6e-bis-FCM representa la siguiente fase en la normativa europea sobre emisiones de vehículos ligeros, estableciendo procedimientos de prueba de emisiones más rigurosos basados en condiciones reales.

Además, incluye un seguimiento obligatorio a bordo del consumo de combustible o energía eléctrica, una revisión de las suposiciones sobre el uso de vehículos híbridos, y entrará en vigor para nuevos modelos a partir de enero de 2027, aplicándose a todas las matriculaciones desde enero de 2028. Bajo esta normativa, la distancia de referencia para los vehículos híbridos enchufables (PHEV) podría incrementarse hasta 4.260 km, con la posible implementación de un monitoreo y reporte adicional del consumo durante su uso.

La Euro 6e-bis-FCM introduce requisitos aún más estrictos **de Emisiones de Conducción Real (RDE)**

#### Monitorización del consumo de combustible y/o energía eléctrica a bordo (OBFCM/FCM):

Los vehículos deberán supervisar el consumo real de combustible y/o energía eléctrica en uso.

#### Actualizaciones del Factor de Utilidad para vehículos híbridos enchufables (PHEV):

El "Factor de Utilidad" (que estima cuánto de la conducción es en eléctrico frente al de combustión) se actualiza utilizando datos del uso real (vía FCM).

**Condiciones ambientales / de prueba extendidas:** Bajo la Euro 6e-bis, los límites de temperatura para condiciones moderadas y extendidas de RDE se elevaron (por ejemplo, a 35 °C / 38 °C) para que las pruebas reflejaran mejor las condiciones reales.

#### Fechas de implementación por fases:

- **Euro 6e-bis:** nuevos modelos desde el 1 de enero de 2025; todos los vehículos nuevos a partir del 1 de enero de 2026.
- **Euro 6e-bis-FCM:** nuevos modelos desde el 1 de enero de 2027; todos los vehículos nuevos a partir del 1 de enero de 2028.



## ¿Tiene esto algún impacto en los pedidos de PHEV en Arval?

Efectivamente, es la fecha de producción, y no la del pedido ni la de registro, la que determina si se aplican las normativas antiguas o las nuevas. Hay un riesgo considerable de que algunos pedidos de PHEV sean Re homologados entre el momento de fabricación y la entrega.

## ¿De qué manera se actualizarán los pedidos PHEV que ya están registrados en Arval?

Confiamos en la colaboración de los fabricantes para mantenernos informados sobre cualquier modificación en los pedidos, lo que nos permitirá seguir ofreciendo el mejor servicio. En caso de que algún cambio genere impacto, comunicaremos oportunamente las acciones necesarias

## ¿Cómo proceder cuando un pedido resulta afectado?

**PEDIDOS AFECTADOS:** Al notificarse cualquier pedido afectado, los equipos de soporte de Arval realizarán un nuevo presupuesto y facilitarán el número actualizado para que pueda ser comunicado a los clientes correspondientes. El cliente deberá firmar nuevos documentos de pedido si desea aceptar el presupuesto revisado y reemplazar el pedido original.

## ¿La nueva regulación influye en los vehículos que ya están matriculados?

Si ya cuentas con un híbrido enchufable (PHEV), no debes preocuparte, ya que este cambio no impacta a los vehículos que ya están en circulación.

No obstante, las empresas y consumidores que adquieran este tipo de coche nuevo en adelante sí se verán afectados.

Recomendamos a nuestros clientes corporativos revisar la política de su flota respecto al límite de CO<sub>2</sub>, pues el coste total de propiedad (TCO) podría experimentar modificaciones.

## ¿Necesitas más detalles?

No dudes en contactar a tu interlocutor de Arval si tienes preguntas sobre los PHEV en proceso de pedido.

## 07. IMPACTO EN ESPAÑA



## Impacto y cambios de la Euro 6 e-bis

### 1. ¿Cuál es el impacto de este cambio en España?

Si ya tienes un híbrido enchufable (PHEV), no hay motivo para preocuparse. Este cambio no afectará a los vehículos actualmente en circulación ni a las etiquetas medioambientales que ya se han emitido. El impacto de este cambio solo se aplicará a futuras compras de nuevos modelos PHEV.

Los fabricantes estarán obligados a rehomologar modelos previamente aprobados bajo las antiguas normativas, lo que probablemente requerirá ajustes en las cifras oficiales de consumo que publiquen.

### 2. Riesgo transicional y exposición a contratos

En Europa, los fabricantes deben cumplir con un límite promedio de emisiones por vehículo vendido. Entre 2020 y 2024, este límite se estableció en 115 g/km. Aunque inicialmente se preveía que bajara a 93,6 g/km en 2025, el umbral de 115 g/km se ha extendido hasta 2027. Este cambio podría implicar una revisión de las políticas de flota y sus límites de CO<sub>2</sub>, además de afectar los objetivos relacionados con informes ESG y sostenibilidad.

### 3. Influencia particular en el mercado y comportamiento competitivo

Según la normativa, si ciertos vehículos emitieran más de 120 g/km de CO<sub>2</sub>, se considerarían sujetos al impuesto de matriculación y, por lo tanto, su coste total de adquisición y TCO se incrementaría. En España, si se superara este límite, se aplicaría un impuesto de matriculación que aumentaría el precio de estos vehículos en al menos un 4,75%.

### 4. Beneficio en especie

La Agencia Tributaria española ofrece reducciones en el beneficio gravable para vehículos que cumplan criterios específicos de eficiencia energética:

**Reducción del 15%** del importe que resulte, cuando el vehículo cumpla las siguientes condiciones:

- Sus emisiones oficiales de CO<sub>2</sub> no sean superiores a 120 g/km y el valor de mercado que correspondería al vehículo si fuera nuevo, antes de impuestos, no sea superior a 25.000 euros.

**Reducción del 20%** del importe que resulte, cuando el vehículo cumpla las siguientes condiciones:

- Sus emisiones oficiales de CO<sub>2</sub> no sean superiores a 120 g/km.
- Se trate de vehículos híbridos o propulsados por motores de combustión interna que puedan utilizar combustibles fósiles alternativos (auto gas -GLP- y Gas Natural) y el valor de mercado que correspondería al vehículo si fuera nuevo, antes de impuestos, no sea superior a 35.000 euros.

**Reducción del 30%** del importe que resulte, cuando se trate de cualquiera de las siguientes categorías de vehículos:

- Vehículo eléctrico de batería o de autonomía extendida (BEV o E-REV)
- Vehículo híbrido enchufable (PHEV) con una autonomía mínima de 15 kilómetros siempre que, en este caso, el valor de mercado que correspondería al vehículo si fuera nuevo, antes de impuestos, no sea superior a 40.000 euros.

### 5. Estrategias clave y enfoque en el cliente

Revisar la política de flota para actualizar límites de CO<sub>2</sub> e incentivos.

Elaborar un plan flexible para próximas renovaciones.

Evaluar emisiones y adecuación de PHEV.

Analizar impacto de la retribución en especie.

Planificar transición a vehículos 100% eléctricos para reducir emisiones.

## CONCLUSIÓN:

El reglamento Euro-6e-bis fortalece los estándares europeos de emisiones para vehículos al establecer límites más estrictos sobre contaminantes reales y optimizar los sistemas de monitorización a bordo. Aumenta la durabilidad, la claridad y la coherencia entre las pruebas en laboratorio y las condiciones reales, especialmente en vehículos híbridos enchufables. Representa el último paso antes de la implementación de la Euro-7, garantizando un desempeño vehicular más limpio, constante y responsable en toda Europa.

La Euro 6e-bis es un avance fundamental hacia una movilidad más sostenible en Europa, alineando a fabricantes y consumidores con los objetivos medioambientales de la UE y preparando el terreno para los futuros estándares de emisiones.

### Propósito

- Regulación europea más estricta para emisiones de vehículos ligeros
- Asegura que las cifras de CO<sub>2</sub> reflejen el uso real, especialmente en PHEV

### Principales cambios

- Condiciones RDE más exigentes (temperatura y tolerancia)
- Re homologación obligatoria antes de diciembre de 2025

### Impacto

- Valores certificados de CO<sub>2</sub> más elevados para muchos PHEV
- Pérdida de beneficios fiscales → aumento de costes vinculados a beneficios en especie
- Adaptación necesaria de vehículos y procedimientos de prueba por parte de los fabricantes
- No afecta a vehículos ya matriculados

### Objetivo

- Mejorar la precisión, transparencia y alineación con el Pacto Verde Europeo