

Jedynie oryginalne teksty EKG ONZ wywołują skutki prawne w międzynarodowym prawie publicznym. Status i datę wejścia w życie niniejszego regulaminu należy sprawdzać w najnowszej wersji dokumentu EKG ONZ dotyczącego statusu TRANS/WP.29/343, dostępnej pod adresem: <http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29fdocsts.html>

**Regulamin nr 101 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) – Jednolite przepisy dotyczące homologacji samochodów osobowych wyposażonych w silnik spalania wewnętrznego lub w hybrydowy elektryczny układ napędowy w zakresie pomiaru emisji dwutlenku węgla i zużycia paliwa i/lub pomiaru zużycia energii elektrycznej i zasięgu przy zasilaniu energią elektryczną oraz pojazdów kategorii M<sub>1</sub> i N<sub>1</sub> wyposażonych w elektryczny układ napędowy w zakresie pomiaru zużycia energii elektrycznej i zasięgu przy zasilaniu energią elektryczną**

Suplement 7 do pierwotnej wersji regulaminu – Data wejścia w życie: 18 czerwca 2007 r.

Zmiana regulaminu nr 101 opublikowanego w Dz.U. L 158 z 19.6.2007 r.

Punkt 1. otrzymuje brzmienie (przypis <sup>(1)</sup> pozostaje bez zmian):

„1. ZAKRES

Niniejszy regulamin ma zastosowanie do pojazdów kategorii M<sub>1</sub> i N<sub>1</sub> <sup>(1)</sup> w odniesieniu do:

- a) pomiaru emisji dwutlenku węgla (CO<sub>2</sub>) oraz zużycia paliwa i/lub do pomiaru zużycia energii elektrycznej i zasięgu przy zasilaniu energią elektryczną pojazdów wyposażonych jedynie w silnik spalania wewnętrznego lub w hybrydowy elektryczny układ napędowy,
- b) oraz do pomiaru zużycia energii elektrycznej i zasięgu przy zasilaniu energią elektryczną pojazdów wyposażonych jedynie w elektryczny układ napędowy.

Nie ma on zastosowania do typu pojazdów N<sub>1</sub>, jeżeli zarówno:

- a) typ silnika zainstalowany w pojeździe otrzymał homologację typu zgodnie z regulaminem nr 49, oraz
- b) całkowita światowa roczna produkcja pojazdów N<sub>1</sub> danego producenta jest mniejsza niż 2 000 sztuk.”;

Dodaje się nowe punkty 2.7. i 2.8. w następującym brzmieniu:

„2.7. »Samochód ciężarowy« oznacza pojazd silnikowy kategorii N<sub>1</sub>, który został zaprojektowany i zbudowany wyłącznie lub głównie do przewozu towarów.

2.8. »Półciężarówka« oznacza ciężarówkę o kabinie kierowcy zawartej w bryle nadwozia”.

Punkty 2.7.–2.16. (w poprzedniej wersji) otrzymują numerację od 2.9. do 2.18.

Punkt 3.3. otrzymuje następujące brzmienie:

„3.3. Pojazd reprezentatywny dla typu pojazdu, który ma być homologowany, jest dostarczony służbie technicznej odpowiedzialnej za przeprowadzenie badania homologacyjnego. W przypadku pojazdów M<sub>1</sub> i N<sub>1</sub>, które otrzymały homologację typu w odniesieniu do ich emisji zgodnie z regulaminem nr 83, w czasie badania służba techniczna sprawdzi, czy dany pojazd, jeśli jest wyposażony w silnik spalania wewnętrznego lub hybrydowy elektryczny układ napędowy, odpowiada wartościom dopuszczalnym dla tego typu, określonym w regulaminie nr 83.”

Punkt 5.2.1. otrzymuje następujące brzmienie:

„5.2.1. Pomiar emisji CO<sub>2</sub> i zużycia paliwa prowadzi się zgodnie z procedurą badania opisaną w załączniku 6. Pojazdy, które nie osiągają wielkości przyspieszeń i maksymalnej prędkości wymaganej w cyklu badania, muszą być prowadzone z w pełni włączonym urządzeniem do sterowania i kontroli przyspieszenia, dopóki ponownie nie osiągną one wymaganej krzywej działania. Odchylenia od cyklu działania muszą być zarejestrowane w sprawozdaniu z badań.”.

Punkty 7.1.–7.1.3. otrzymują brzmienie (wraz z wprowadzeniem odniesienia do nowego przypisu <sup>(4)</sup>):

„7.1. *Pojazdy wyposażone w silnik spalania wewnętrznego, z wyjątkiem pojazdów wyposażonych w układ okresowej regeneracji dla celów kontroli emisji*

Homologacja typu może zostać rozszerzona na pojazdy tego samego typu lub typów różniących się ze względu na następujące cechy wymienione w załączniku 4, jeśli emisja CO<sub>2</sub> zmierzona przez służby techniczne nie przekracza o więcej niż 4 % wartości homologacji typu dla pojazdów kategorii M<sub>1</sub> i 6 % dla pojazdów kategorii N<sub>1</sub>:

7.1.1. Masa odniesienia.

7.1.2. Maksymalna dopuszczalna masa.

7.1.3. Typ nadwozia:

a) dla M<sub>1</sub>: zamknięte, z włazem tylnym, kombi, coupé, ze składanym dachem, pojazd wielozadaniowy <sup>(4)</sup>,

b) dla N<sub>1</sub>: samochód ciężarowy, furgon”;

Wprowadza się nowy przypis <sup>(4)</sup>, w brzmieniu:

„<sup>(4)</sup> Zgodnie z definicją w załączniku 7 do ujednocnionej rezolucji w sprawie budowy pojazdów (R.E.3) (TRANS/WP.29/78/Rev.1/Amend.2).”.

Punkt 7.2. otrzymuje następujące brzmienie:

„7.2. *Pojazdy wyposażone w silnik spalania wewnętrznego i w układ okresowej regeneracji dla celów kontroli emisji*

Homologacja typu może być rozszerzona na pojazdy tego samego lub innego typu, różniące się pod względem cech charakterystycznych podanych w załączniku 4, wymienionych w pkt 7.1.1.–7.1.5. powyżej, ale nienaruszających cech charakterystycznych rodziny podanych w załączniku 10, jeśli emisja CO<sub>2</sub> zmierzona przez służbę techniczną nie przekracza wartości homologacji typu o więcej niż 4 % dla pojazdów kategorii M<sub>1</sub> i 6 % dla pojazdów kategorii N<sub>1</sub>, jeśli obowiązuje ten sam współczynnik K<sub>i</sub>.

Homologacja typu może być rozszerzona również na pojazdy tego samego typu, ale o innym współczynniku K<sub>i</sub>, jeśli skorygowana wartość CO<sub>2</sub> zmierzona przez służbę techniczną nie przekracza wartości homologacji typu o więcej niż 4 % dla pojazdów kategorii M<sub>1</sub> i 6 % dla pojazdów kategorii N<sub>1</sub>.”.

Punkty 7.4.–7.4.3. otrzymują następujące brzmienie:

„7.4. *Pojazdy wyposażone w hybrydowy elektryczny układ napędowy*

Homologacja typu może zostać rozszerzona na pojazdy tego samego typu lub typów różniących się ze względu na następujące cechy wymienione w załączniku 4, jeśli emisja CO<sub>2</sub> zmierzona przez służby techniczne nie przekracza wartości homologacji typu o więcej niż 4 % dla pojazdów kategorii M<sub>1</sub> i 6 % dla pojazdów kategorii N<sub>1</sub>:

7.4.1. Masa odniesienia.

- 7.4.2. Maksymalna dopuszczalna masa.
- 7.4.3. Typ nadwozia:
- a) dla  $M_1$ : zamknięte, z włazem tylnym, kombi, coupé, ze składanym dachem, pojazd wielozadaniowy (<sup>4</sup>),
  - b) dla  $N_1$ : samochód ciężarowy, furgon”;

*Dodaje się nowe punkty 7.5.–7.6.3. w następującym brzmieniu:*

„7.5. *Rozszerzenie homologacji pojazdów kategorii  $N_1$  na rodzinę pojazdów, gdy wyposażone są one jedynie w silnik spalania wewnętrznego lub w hybrydowy elektryczny układ napędowy*

7.5.1. Dla pojazdów kategorii  $N_1$ , które uzyskały homologację jako członkowie rodziny pojazdów przy zastosowaniu procedury określonej w pkt 7.6.2., homologacja typu może być rozszerzona na pojazdy z obrębu tej samej rodziny, wyłącznie jeżeli służby techniczne oszacują, że zużycie paliwa nowego pojazdu nie przekracza zużycia paliwa pojazdu, który stanowił podstawę zużycia paliwa rodziny.

Homologacja może być także rozszerzona na pojazdy, które:

- a) są do 110 kg cięższe niż badany członek rodziny, pod warunkiem, że mieszczą się w granicy do 220 kg od najbliższego członka rodziny,
  - b) posiadają niższy całkowity współczynnik przełożenia niż badany członek rodziny wyłącznie z powodu zmiany wymiarów opon, oraz
  - c) odpowiadają charakterystyce rodziny we wszystkich innych aspektach.
- 7.5.2. Dla pojazdów kategorii  $N_1$ , które uzyskały homologację jako członkowie rodziny pojazdów przy zastosowaniu procedury określonej w pkt 7.6.3., homologacja typu może być rozszerzona na pojazdy z obrębu tej samej rodziny bez dodatkowego badania, wyłącznie jeżeli służba techniczna oszacuje że zużycie paliwa nowego pojazdu mieści się w granicach ustalonych dla dwóch pojazdów rodziny, które posiadają odpowiednio najmniejsze i największe zużycie paliwa.
- 7.6. *Rozszerzenie homologacji pojazdów kategorii  $N_1$  na rodzinę pojazdów, gdy wyposażone są one jedynie w silnik spalania wewnętrznego lub w hybrydowy elektryczny układ napędowy*
- Pojazdy kategorii  $N_1$  mogą uzyskać homologację w obrębie rodziny zgodnie z pkt 7.6.1. przy zastosowaniu jednej z dwóch alternatywnych metod opisanych w pkt 7.6.2. i 7.6.3.
- 7.6.1. Pojazdy kategorii  $N_1$  mogą być zakwalifikowane do jednej rodziny do celów niniejszego regulaminu, jeżeli następujące parametry są identyczne lub mieszczą się w określonych granicach:
- 7.6.1.1. Identyczne parametry obejmują:
- a) producenta i typ określony w pozycji 2 załącznika 4,
  - b) pojemność silnika,
  - c) typ systemu ograniczenia emisji,
  - d) typ systemu paliwowego zgodnie z pozycją 6.7.2. załącznika 4.

- 7.6.1.2. Następujące parametry muszą mieścić się w następujących granicach:
- całkowite stosunki przełożenia (nie więcej niż 8 % wyższe od najniższego) zgodnie z pozycją 6.10.3. załącznika 4,
  - masa odniesienia (nie więcej niż 220 kg lżejsza od najcięższej),
  - powierzchnia czołowa (nie więcej niż 15 % mniejsza od największej),
  - moc silnika (najwyżej 10 % mniejsza od najwyższej wartości).
- 7.6.2. Pojazd należący do rodziny zgodnie z pkt 7.6.1. może uzyskać homologację na podstawie danych dotyczących emisji CO<sub>2</sub> i zużycia paliwa, które są wspólne dla wszystkich członków rodziny. Służby techniczne muszą wybrać do badania takiego członka rodziny, u którego przewiduje najwyższą emisję CO<sub>2</sub>. Pomiary są przeprowadzane zgodnie z opisem w pkt 5. i załączniku 6, a wyniki uzyskane zgodnie z metodą opisaną w pkt 5.5. są używane jako wartości homologacji typu, które są wspólne dla wszystkich członków rodziny.
- 7.6.3. Pojazdy, które tworzą rodzinę zgodnie z pkt 7.6.1. mogą uzyskać homologację na podstawie poszczególnych danych emisji CO<sub>2</sub> i zużycia paliwa dla każdego z członków rodziny. Służby techniczne wybierają do badania dwa pojazdy, u których przewiduje się odpowiednio najwyższą i najniższą emisję CO<sub>2</sub>. Pomiary są przeprowadzane zgodnie z opisem w pkt 5. i w załączniku 6. Jeżeli dane producenta dla tych dwóch pojazdów mieszczą się w granicach tolerancji opisanych w pkt 5.5., wartość emisji CO<sub>2</sub> deklarowana przez producenta dla wszystkich członków rodziny pojazdów może być wykorzystana do homologacji typu. Jeżeli dane producenta nie mieszczą się w granicach tolerancji, do homologacji typu używa się wyników uzyskanych zgodnie z metodą opisaną w pkt 5.5., a służby techniczne wybierają odpowiednią liczbę innych członków rodziny do dodatkowych badań.”.

Załącznik 4,

TYTUŁ otrzymuje brzmienie (wraz z wprowadzeniem odniesienia do nowego przypisu <sup>(6)</sup>):

„POWIADOMIENIE <sup>(6)</sup>”

Wprowadza się nowy przypis <sup>(6)</sup>, w brzmieniu:

„<sup>(6)</sup> W odniesieniu do pojazdów, które uzyskały homologację w obrębie rodziny zgodnie z pkt 7.6., niniejsze powiadomienie musi być dostarczone dla każdego poszczególnego członka rodziny pojazdów.”.

Pozycja 6.3. otrzymuje brzmienie (wraz z wprowadzeniem odniesienia do nowego przypisu <sup>(7)</sup>):

„6.3. Rodzaj nadwozia:

6.3.1. Dla M<sub>1</sub>: zamknięte, z włazem tylnym, kombi, coupé, ze składanym dachem, pojazd wielozadaniowy <sup>(2)</sup> <sup>(7)</sup>

6.3.2. Dla N<sub>1</sub>: samochód ciężarowy, furgon. <sup>(2)</sup>”.

Wprowadza się nowy przypis <sup>(7)</sup>, w brzmieniu:

„<sup>(7)</sup> Zgodnie z definicją w załączniku 7 do ujednocnionej rezolucji w sprawie budowy pojazdów (R.E.3) (TRANS/WP.29/78/Rev.1/Amend.2)”

Pozycja 7. otrzymuje brzmienie:

„7. Wartości homologacji typu”.