Sólo los textos de la CEPE originales tienen efecto jurídico en el marco del Derecho público internacional. La situación y la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento deben consultarse en la última versión del documento de situación de la CEPE TRANS/WP.29/343, disponible en: http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29fdocstts.html

Reglamento nº 101 de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEPE) — Disposiciones uniformes relativas a la homologación, por una parte, de vehículos de pasajeros impulsados únicamente por un motor de combustión interna o por una cadena de tracción eléctrica híbrida, respecto a la medición de la emisión de dióxido de carbono y el consumo de carburante o bien del consumo de energía eléctrica y la autonomía eléctrica y, por otra, de vehículos de las categorías M_1 y N_1 impulsados únicamente por una cadena de tracción eléctrica, respecto a la medición del consumo de energía eléctrica y la autonomía eléctrica

Suplemento 7 de la versión original del Reglamento, con fecha de entrada en vigor: 18 de junio de 2007.

Modificación del Reglamento nº 101, publicado en el DO L 158 de 19.6.2007.

El punto 1 queda modificado como sigue [la nota ([1]) a pie de página no se modifica]:

«1. ÁMBITO DE APLICACIÓN

El presente Reglamento se aplica a los vehículos de las categorías M_1 y N_1 ([1]) en lo que se refiere a:

a) la medición de la emisión de dióxido de carbono (CO_2) y el consumo de carburante, o la medición del consumo de energía eléctrica y la autonomía eléctrica de vehículos impulsados únicamente por un motor de combustión interna o por una cadena de tracción eléctrica híbrida, y

b) la medición del consumo de energía eléctrica y la autonomía eléctrica de vehículos impulsados únicamente por una cadena de tracción eléctrica.

No se aplicará a un vehículo de la categoría N_1 si:

a) el tipo de motor del que está equipada esta categoría de vehículo ha recibido la homologación de conformidad con el Reglamento nº 49, y

b) la producción mundial anual total de vehículos de la categoría N1 del fabricante es inferior a 2 000 unidades.»

Se insertan dos nuevos puntos, 2.7 y 2.8, redactados de la manera siguiente:

«2.7. "*Camión*", vehículo de motor de la categoría N1 diseñado y fabricado exclusiva o principalmente para el transporte de mercancías.

2.8. "*Furgoneta*", camión con la cabina integrada en la carrocería.»

Los antiguos puntos 2.7 a 2.16 se renumeran como puntos 2.9 a 2.18.

El punto 3.3 queda modificado como sigue:

«3.3. El servicio técnico responsable de realizar los ensayos de homologación deberá recibir un vehículo representativo del tipo que se pretende homologar. Para los vehículos M_1 y N_1, homologados respecto a sus emisiones de conformidad con el Reglamento nº 83, el servicio técnico verificará durante el ensayo si ese vehículo, en caso de estar impulsado sólo por un motor de combustión interna o por una cadena de tracción eléctrica híbrida, se ajusta a los valores límite aplicables a su tipo, conforme a las disposiciones del Reglamento nº 83.»

El punto 5.2.1 queda modificado como sigue:

«5.2.1. La emisión de CO_2 y el consumo de carburante se medirán conforme al procedimiento de ensayo descrito en el anexo 6. Los vehículos que en el ciclo de ensayo no alcancen los valores de aceleración y de velocidad máxima exigidos deberán funcionar con el acelerador pisado a fondo hasta que lleguen de nuevo a la curva operativa exigida. Las desviaciones del ciclo de ensayo deben hacerse constar en el informe del ensayo.»

Los puntos 7.1 a 7.1.3 quedan modificados como sigue [se inserta una referencia a una nueva nota ([4]) a pie de página]:

«7.1. *Vehículos impulsados únicamente por un motor de combustión interna, excepto los vehículos equipados con un sistema de control de la emisión de regeneración periódica*

Si las emisiones de CO_2 medidas por el servicio técnico no superan el valor del tipo homologado en más del 4 % para los vehículos de la categoría M_1 y más del 6 % para los vehículos de la categoría N_1, la homologación puede ampliarse a vehículos del mismo tipo o de un tipo distinto que difieran en las siguientes características del anexo 4:

7.1.1. masa de referencia,

7.1.2. masa máxima autorizada,

7.1.3. tipo de carrocería:

a) para M_1: berlina, con portón trasero, familiar, cupé, descapotable o multiuso ([4])

b) para N_1: camión o furgoneta.»

Se inserta una nueva nota ([4]) a pie de página, redactada de la manera siguiente:

«([4]) Con arreglo a la definición que figura en el anexo 7 de la Resolución Consolidada sobre la Construcción de Vehículos (R.E.3) (TRANS/WP.29/78/Rev.1/Amend.2).»

El punto 7.2 queda modificado como sigue:

«7.2. *Vehículos impulsados únicamente por un motor de combustión interna y equipados con un sistema de control de la emisión de regeneración periódica*

Si las emisiones de CO_2 medidas por el servicio técnico no superan el valor homologado del tipo en más del 4 % para los vehículos de la categoría M_1 y más del 6 % para los vehículos de la categoría N_1, y es aplicable el mismo factor Ki, la homologación puede ampliarse a vehículos del mismo tipo o de tipo distinto que difieran en las características del anexo 4 indicadas en los puntos 7.1.1 a 7.1.5, pero limitándose a las características de la familia de vehículos que recoge el anexo 10.

La homologación puede ampliarse asimismo a los vehículos del mismo tipo pero con un factor K_i distinto, si el valor de CO_2 corregido que haya medido el servicio técnico no supera el valor homologado de tipo en más del 4 % para los vehículos de la categoría M_1 y más del 6 % para los vehículos de la categoría N_1.»

Los puntos 7.4 a 7.4.3 quedan modificados como sigue:

«7.4. *Vehículos impulsados por una cadena de tracción eléctrica híbrida*

Si las emisiones de CO_2 y el consumo de energía eléctrica medidos por el servicio técnico no superan el valor homologado del tipo en más del 4 % para los vehículos de la categoría M_1 y más del 6 % para los vehículos de la categoría N_1, la homologación puede ampliarse a vehículos del mismo tipo o de un tipo distinto que difieran en las siguientes características del anexo 4:

7.4.1. masa de referencia,

7.4.2. masa máxima autorizada,

7.4.3. tipo de carrocería:

a) para M_1: berlina, con portón trasero, familiar, cupé, descapotable, multiuso ([4])

b) para N_1: camión o furgoneta.»

Se insertan nuevos puntos, 7.5 a 7.6.3, redactados de la manera siguiente:

«7.5. *Extensión de homologación de los vehículos de la categoría N_1 dentro de una familia, en caso de que el vehículo esté impulsado sólo por un motor de combustión interna o por una cadena de tracción eléctrica híbrida*

7.5.1. Para los vehículos de la categoría N_1 homologados como miembros de una familia de vehículos con arreglo al procedimiento establecido en el punto 7.6.2., la homologación sólo podrá extenderse a los vehículos pertenecientes a la misma familia si el servicio técnico considera que el consumo de combustible del vehículo nuevo no sobrepasa el consumo de combustible del vehículo sobre el que se ha basado el consumo de combustible de la familia de vehículos.

Las homologaciones también podrán extenderse a los vehículos que:

a) sean hasta 110 kg más pesados que el modelo de la familia sometido a ensayo, siempre que su peso no supere en más de 220 kg al del modelo de familia más ligero, y

b) tengan una relación de transmisión total más baja que el modelo de la familia sometido a ensayo únicamente debido a una modificación del tamaño de los neumáticos, y

c) sean conformes a la familia según todos los demás criterios.

7.5.2. Para los vehículos de la categoría N_1 homologados como miembros de una familia de vehículos con arreglo al procedimiento establecido en el punto 7.6.3, la homologación sólo podrá extenderse a los vehículos pertenecientes a la misma familia sin necesidad de ensayos adicionales si el servicio técnico considera que el consumo de combustible del vehículo nuevo no sobrepasa los límites constituidos por el de los dos vehículos de la familia que tienen el consumo de combustible más bajo y más alto respectivamente.

7.6. *Homologación de los vehículos de la categoría N_1 dentro de una familia, en caso de que el vehículo esté impulsado sólo por un motor de combustión interna o por una cadena de tracción eléctrica híbrida*

Los vehículos de la categoría N_1 podrán homologarse, como pertenecientes a una familia tal como se define en el punto 7.6.1, mediante el recurso a uno de los dos métodos descritos en los puntos 7.6.2 y 7.6.3.

7.6.1. Para los fines del presente Reglamento, los vehículos de la categoría N_1 podrán agruparse en una familia si los siguientes parámetros son idénticos o están dentro de los límites especificados:

7.6.1.1. Parámetros idénticos:

a) el fabricante y el tipo, tal como se definen en el anexo 4, punto 2;

b) la cilindrada del motor;

c) el tipo de sistema de control de emisiones;

d) el tipo de sistema de alimentación, tal como se define en el anexo 4, punto 6.7.2.

7.6.1.2. Los siguientes parámetros deberán ajustarse a los límites siguientes:

a) las relaciones de transmisión totales (que no sobrepasen en más de un 8 % a la más baja), tal como se definen en el anexo 4, punto 6.10.3;

b) la masa de referencia (que no sea inferior en más de 220 kg respecto de la mayor);

c) el área frontal (que no sea inferior en más de un 15 % respecto de la mayor);

d) la potencia del motor (que no sea inferior en más del 10 % respecto del valor más elevado).

7.6.2. Una familia de vehículos, tal como se define en el punto 7.6.1, podrá homologarse con los datos relativos a las emisiones de CO_2 y de consumo de combustible que sean comunes a todos los miembros de la familia. Para llevar a cabo el ensayo, el servicio técnico deberá seleccionar el miembro de la familia cuyas emisiones de CO_2 son, en su opinión, las más altas. Las mediciones se llevarán a cabo como se expone en el punto 5 y el anexo 6 y los resultados de conformidad con el método que figura en el punto 5.5 se usarán como valores de homologación comunes para todos los miembros de la familia.

7.6.3. Los vehículos agrupados en una familia, tal como se define en el punto 7.6.1, podrán homologarse con los datos relativos a las emisiones de CO_2 y de consumo de combustible individuales para cada uno de los miembros de la familia. Para llevar a cabo el ensayo, el servicio técnico elegirá los dos vehículos de dicha familia cuyas emisiones de CO_2 son, en su opinión, las más altas y las más bajas, respectivamente. Las mediciones se llevarán a cabo como se expone en el punto 5 y el anexo 6. Si los datos del fabricante relativos a estos dos vehículos se sitúan dentro de los límites de tolerancia contemplados en el punto 5.5, las emisiones de CO_2 que el fabricante haya declarado para todos los miembros de la familia de vehículos podrán utilizarse como valores de homologación. Si los datos del fabricante no se situaran dentro de los límites de tolerancia, los resultados con arreglo al método del punto 5.5 se utilizarán como valores de homologación y el servicio técnico seleccionará un número adecuado de otros vehículos de la misma familia para llevar a cabo ensayos adicionales.»

Anexo 4

El TÍTULO queda modificado como sigue [e inserta una referencia a una nueva nota ([6]) a pie de página]:

«COMUNICACIÓN ([6])»

Se inserta una nueva nota ([6]) a pie de página, redactada de la manera siguiente:

«([6]) Para los vehículos homologados dentro de una familia con arreglo al punto 7.6, esta comunicación tendrá que ser facilitada para cada modelo individual de la familia de vehículos.»

El punto 6.3 queda modificado como sigue [se inserta una referencia a una nueva nota ([7]) a pie de página]:

«6.3. Tipo de carrocería:

6.3.1. para M_1: berlina, con portón trasero, familiar, cupé, descapotable, multiuso ([2]) ([7])

6.3.2. para N1: camión o furgoneta ([2]).»

Se inserta una nueva nota ([7]) a pie de página, redactada de la manera siguiente:

«([7]) Con arreglo a la definición que figura en el anexo 7 de la Resolución Consolidada sobre la Construcción de Vehículos (R.E.3) (TRANS/WP.29/78/Rev.1/Amend.2).»

El punto 7 queda modificado como sigue:

«7. Valores de la homologación.»