

UNITED NATIONS  NATIONS UNIES

POSTAL ADDRESS—ADRESSE POSTALE: UNITED NATIONS, N.Y. 10017  
CABLE ADDRESS—ADRESSE TELEGRAPHIQUE: UNATIONS NEWYORK

Reference: C.N.120.2002.TREATIES-1 (Depositary Notification)

AGREEMENT CONCERNING THE ADOPTION OF UNIFORM TECHNICAL  
PRESCRIPTIONS FOR WHEELED VEHICLES, EQUIPMENT AND PARTS  
WHICH CAN BE FITTED AND/OR BE USED ON WHEELED VEHICLES AND  
THE CONDITIONS FOR RECIPROCAL RECOGNITION OF APPROVALS  
GRANTED ON THE BASIS OF THESE PRESCRIPTIONS.  
GENEVA, 20 MARCH 1958

REGULATION NO. 89. UNIFORM PROVISIONS CONCERNING THE  
APPROVAL OF: I. VEHICLES WITH REGARD TO LIMITATION OF THEIR  
MAXIMUM SPEED; II. VEHICLES WITH REGARD TO THE INSTALLATION  
OF A SPEED LIMITATION DEVICE (SLD) OF AN APPROVED TYPE; III.  
SPEED LIMITATION DEVICES (SLD)

1 OCTOBER 1992

PROPOSAL OF AMENDMENTS TO REGULATION

On 5 February 2002, the Secretary-General received from the Administrative Committee of the above Agreement, pursuant to article 12 (1) of the Agreement, amendments proposed to the above Regulation.

..... A copy, in the English and French languages, of the document containing the text of the proposed amendments is transmitted herewith (doc. TRANS/WP.29/833). (*Copies of the proposed amendments are transmitted in hard copy only*).

The Secretary-General wishes to draw attention to article 12 (2) and (3) of the Agreement which read as follows:

"2. An amendment to a Regulation will be considered to be adopted unless, within a period of six months from its notification by the Secretary-General, more than one-third of the Contracting Parties applying the Regulation at the time of notification have informed the Secretary-General of their disagreement with the amendment. If, after this period, the Secretary-General has not received declarations of disagreement of more than one-third of the Contracting Parties applying the Regulation, the Secretary-General shall as soon as possible declare the amendment as adopted and binding upon those Contracting Parties applying the Regulation who did not declare themselves opposed to it. When a Regulation is amended and at least one-fifth of the Contracting Parties applying the unamended Regulation subsequently declare that they wish to continue to apply the unamended Regulation, the unamended Regulation will be regarded as an alternative to the amended Regulation and will be incorporated formally as such into the Regulation with effect from the date of adoption of the amendment or its entry into force. In this case the obligations of the Contracting Parties applying the Regulation shall be the same as set out in paragraph 1.

Attention: Treaty Services of Ministries of Foreign Affairs and of international organizations concerned.

3. Should a new Contracting Party accede to this Agreement between the time of the notification of the amendment to a Regulation by the Secretary-General and its entry into force, the Regulation in question shall not enter into force for that Contracting Party until two months after it has formally accepted the amendment or two months after the lapse of a period of six months since the communication to that Party by the Secretary-General of the proposed amendment."

12 February 2002

A handwritten signature in black ink, appearing to be the initials 'AJW'.



**Economic and Social  
Council**

Distr.  
GENERAL

TRANS/WP.29/833  
23 January 2002

ENGLISH  
Original: ENGLISH  
and FRENCH

---

ECONOMIC COMMISSION FOR EUROPE

INLAND TRANSPORT COMMITTEE

World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations (WP.29 )

DRAFT SUPPLEMENT 1 TO REGULATION No. 89

(Speed limitation devices)

Note: The text reproduced below was adopted by the Administrative Committee (AC.1) of the amended 1958 Agreement at its nineteenth session, following the recommendation by WP.29 at its one-hundred-and-twenty-fifth session. It is based on document TRANS/WP.29/2001/38, with some editorial corrections done by the secretariat (TRANS/WP.29/815, para. 140).

The title, amend to read:

"UNIFORM PRESCRIPTIONS FOR APPROVAL OF:

- I. ... maximum speed or their adjustable speed limitation function.
- II. ... speed limiting device (SLD) or adjustable speed limitation device (ASLD) of an approved type.
- III. ... (SLD) and adjustable speed limitation device (ASLD)."

The table of contents, insert a new annex 6, to read:

"Annex 6: Tests and performance requirements for adjustable speed limitation devices (ASLD)"

Text of the Regulation,

Paragraph 1.1.1. and its footnote 2/, amend to read:

"1.1.1. Part I: ... SLD and to vehicles of categories M and N equipped with an adjustable speed limitation device ASLD which have not been separately approved ... fulfilling the function of an SLD or ASLD, as appropriate.

2/ It is recommended to apply this Regulation with respect to SLDs to vehicles over 10 tonnes for which the limitation speed is less than the general speed limitation."

Paragraphs 1.1.2. and 1.1.3, amend to read:

"1.1.2. Part II: ... N<sub>2</sub> and N<sub>3</sub> of SLDs and installation on vehicles of categories M and N of ASLD which have been type approved to Part III of this Regulation."

1.1.3. Part III: ... and ASLD which are intended to be fitted to vehicles of categories M and N."

Paragraph 1.2., amend to read.

"1.2. Purpose

The purpose of this Regulation is to limit the road speed of vehicles by means of a vehicle system which has the primary function of controlling the fuel feed to the engine or via the engine management."

Insert new paragraphs 1.2.1. to 1.2.3., to read:

"1.2.1. Vehicles of categories M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> and N<sub>3</sub> shall be limited to a maximum speed achieved by a speed limitation device (SLD) or function (SLF).

1.2.2. Vehicles of categories M<sub>1</sub>, N<sub>1</sub> and M<sub>2</sub> shall be limited to a speed voluntarily set by the driver by means of an adjustable speed limitation device (ASLD) or function (ASLF), when it is activated.

- 1.2.3. Vehicles of categories  $M_3$ ,  $N_2$  and  $N_3$  may in addition be equipped with a ASLD or a ASLF."

Insert new paragraphs 2.1.5. to 2.1.7., to read:

- "2.1.5. "Adjustable limit speed  $V_{adj}$ " means the speed voluntarily set by the driver.
- 2.1.6. "Adjustable speed limitation function ASLF", means a function which allows the driver to set a vehicle speed  $V_{adj}$ , and when activated limits the vehicle automatically to that speed.
- 2.1.7. "Speed limitation function", means a function to control the fuel feed of the vehicle or engine management in order to limit the vehicle speed to a fixed maximum value."

PART I,

Paragraph 5.1., amend to read:

- "5.1. Requirements for vehicles of categories  $M_3$ ,  $N_2$  and  $N_3$  equipped with SLF."

Insert new paragraphs 5.2. to 5.2.7.3., to read:

- "5.2. Requirements for vehicles equipped with ASLF
- 5.2.1. The ASLF must be such that the vehicle in normal use, despite the vibrations to which it may be subjected, complies with the provisions of Part I of this Regulation.
- 5.2.1.1. In particular, the device and all components supporting the ASLF must be so designed, constructed and assembled as to resist corrosion and ageing phenomena to which it may be exposed.
- 5.2.2. The ASLF shall operate satisfactorily in its electromagnetic environment and conform to the technical prescriptions of Regulation No. 10 to the latest level of amendments in force at the time of type approval.
- 5.2.3. No malfunction or unauthorized interference with the system shall result in an increase in engine power above that demanded by the position of the driver's accelerator.
- 5.2.4. The  $V_{adj}$  value shall be permanently indicated to the driver and visible from the driver seat. This does not preclude temporary interruption of the indication for safety reasons or driver's demand.
- 5.2.5. The ASLF must satisfy the following requirements:
- 5.2.5.1. The ASLF shall not actuate the vehicle's service braking system except for vehicles of categories  $M_1$  and  $N_1$ , where the vehicle's service braking system may be actuated.
- 5.2.5.2. The ASLF must be effective whichever the engine type or transmission is used.
- 5.2.5.3. The vehicle speed shall be limited to  $V_{adj}$ .

- 5.2.5.4. It shall still be possible to exceed  $V_{adj}$  when tested in accordance with paragraph 5.3.
- 5.2.5.4.1. To exceed  $V_{adj}$  a positive action will be required. \*/
- 5.2.5.4.2. Whenever the vehicle speed is exceeding  $V_{adj}$  the driver must be informed by means of a suitable or warning signal other than the speedometer.
- 5.2.5.4.3. Compliance with paragraph 5.2.5.4.2. shall be demonstrated by conducting the tests according to paragraph 5.3.
- 5.2.6. Setting of  $V_{adj}$ :
- 5.2.6.1. It shall be possible to set  $V_{adj}$  value by steps not greater than 10 km/h between 30 km/h and the maximum design speed of the vehicle.
- 5.2.6.2. In the case of vehicles manufactured for sale in any country where imperial units are used, it shall be possible to set  $V_{adj}$  value by steps not greater than 5 mph between 20 mph and the maximum design speed of the vehicle.
- 5.2.6.3. This shall be achieved by a control device operated directly by the driver.
- 5.2.7. Activation / de-activation:
- 5.2.7.1. The ASLF must be capable of being activated/de-activated at any time.
- 5.2.7.2. The ASLF must be de-activated each time the engine is stopped by a deliberate action of the driver.
- 5.2.7.3. When the ASLF is activated the initial setting of  $V_{adj}$  shall not be less than the current vehicle speed.

\*/ e.g. kickdown"

Paragraph 5.2. (former), renumber as paragraph 5.3., and amend to read:

- "5.3. Tests
- 5.3.1. The speed limitation tests (retain former paragraph of the current regulation for SLD)
- 5.3.2. The adjustable speed limitation tests to which the vehicle presented for approval are submitted are described in annex 6 of this Regulation.
- 5.3.2.1. Three different speeds will be chosen for the tests at the discretion of the technical service.' '

PART II,

Paragraphs 13. and 13.1., amend to read:

- "13. REQUIREMENTS"
- 13.1. Requirements concerning the installation of an approved SLD."

Insert new paragraphs 13.2. and 13.2.1.. to read:

- "13.2. Requirements concerning the installation of an approved ASLD.
- 13.2.1. The vehicle on which the approved ASLD has been installed shall meet all requirements of paragraphs 5.2.2., 5.2.4., 5.2.5.4., 5.2.6. and 5.2.7."

PART III,

Paragraphs 21.2. and 21.2.1., amend to read:

- "21.2. Requirements for ASLDs
- 21.2.1. The adjustable speed limitation device ASLD must be such that the vehicle in normal use, despite the vibrations to which it may be subjected, complies with the provisions of Part III of this Regulation."

Insert new paragraphs 21.2.1.1. to 21.3.2.1., to read:

- "21.2.1.1. In particular, the ASLD must be so designed, constructed and assembled as to resist corrosion and ageing phenomena to which it may be exposed.
- 21.2.2. The speed limitation function shall operate satisfactorily in its electromagnetic environment, in accordance with prescriptions of Regulation No. 10 to the latest level of amendments in force at the time of type approval.
- 21.2.3. No malfunction or unauthorized interference shall result in an increase in engine power above that demanded by the position of the driver's accelerator.
- 21.2.4. The  $V_{adj}$  value shall be permanently indicated to the driver by a visual display. This does not preclude temporary interruption of the display for safety reasons.
- 21.2.5. The ASLD must respect the following requirements:
- 21.2.5.1. The adjustable speed limitation device shall not actuate the vehicle's braking system except for vehicles of categories  $M_1$  and  $N_1$ , where the vehicle's service braking system may be actuated.
- 21.2.5.2. The method used to limit speed when reaching  $V_{adj}$  must be possible whichever transmission type (automatic or manual) of the vehicle.
- 21.2.5.3. The vehicle speed shall be limited to  $V_{adj}$ .
- 21.2.5.4. It shall still be possible to exceed speed  $V_{adj}$ .
- 21.2.5.4.1. To exceed  $V_{adj}$  a positive action will be required. \*/
- 21.2.5.4.2. Whenever the vehicle speed exceeds  $V_{adj}$  the driver must be informed by means of a suitable or warning signal other than the speedometer.

---

\*/ e.g. kickdown

- 21.2.5.4.3. Compliance with paragraph 21.2.5.4.2. shall be demonstrated with paragraph 21.3.
- 21.2.5.5. The speed limitation function shall permit a normal use of the accelerator control for gear selection.
- 21.2.6. Setting of  $V_{adj}$ :
- 21.2.6.1. It shall be possible to set  $V_{adj}$  value by steps no greater than 10 km/h (5 mph) between 30 km/h (20 mph) and the maximum design max speed of the vehicle.
- 21.2.6.2. In the case of vehicles manufactured for sale in any country where imperial units are used, it shall be possible to set  $V_{adj}$  value by steps not greater than 5 mph between 20 mph and the maximum design speed of the vehicle.
- 21.2.6.3. This shall be achieved by a control device operated by the driver.
- 21.2.7. Activation / de-activation
- 21.2.7.1. When  $V_{adj}$  is set by the driver it shall not be capable of being modified by any means other than the designated control device.
- 21.2.7.2. The ASLD must be capable to be activated / de-activated at any time.
- 21.2.7.3. The ASLD must be de-activated at each engine stop and the key removed.
- 21.3. Tests
- 21.3.1. The speed limitation tests to which the SLD presented for approval is submitted as well as the performances required are described in annex 5 to this Regulation.
- 21.3.2. The adjustable speed limitation tests to which the ASLD presented for approval are submitted are described in annex 6 of this Regulation.
- 21.3.2.1. Three different speeds will be chosen for the tests at the discretion of the technical service."

Footnote 3/, pertinent to paragraphs 4.4.1., 12.4.1. and 20.4.1., amend to read:

"3/ 1 for Germany, 2 for France, 3 for Italy, 4 for the Netherlands, 5 for Sweden, 6 for Belgium 7 for Hungary, 8 for the Czech Republic, 9 for Spain, 10 for Yugoslavia, 11 for the United Kingdom, 12 for Austria, 13 for Luxembourg, 14 for Switzerland, 15 (vacant), 16 for Norway, 17 for Finland, 18 for Denmark, 19 for Romania, 20 for Poland, 21 for Portugal, 22 for the Russian Federation, 23 for Greece, 24 for Ireland, 25 for Croatia, 26 for Slovenia, 27 for Slovakia, 28 for Belarus, 29 for Estonia, 30 (vacant) 31 for Bosnia and Herzegovina, 32 for Latvia, 33 (vacant), 34 for Bulgaria, 35-36 (vacant), 37 for Turkey, 38-39 (vacant), 40 for the former Yugoslav Republic of Macedonia, 41 (vacant), 42 for the European Community (Approvals are granted by its Member States using their respective ECE symbol), 43 for Japan, 44 (vacant), 45 for Australia, 46 for Ukraine and 47 for South Africa. Subsequent numbers shall be assigned to other countries in the chronological order in which they ratify or accede to the Agreement Concerning the Adoption



of Uniform Technical Prescriptions for Wheeled Vehicles, Equipment and Parts which can be Fitted and/or be Used on Wheeled Vehicles and the Conditions for Reciprocal Recognition of Approvals Granted on the Basis of these Prescriptions, and the numbers thus assigned shall be communicated by the Secretary General of the United Nations to the Contracting Parties to the Agreement."

Annex 1, annex 2 and annex 3, replace in all cases the following terms:

"speed limiting function" by "speed limiting function / adjustable speed limitation function",

"speed limitation device" by "speed limitation device / adjustable speed limitation device", and

"SLD" by "SLD/ASLD".

Insert a new annex 6, to read:

"Annex 6

TESTS AND PERFORMANCE REQUIREMENTS FOR ASLD

1. TESTS OF ADJUSTABLE SPEED LIMITATION SYSTEM
  - 1.1. Preparation of the vehicle
    - 1.1.1. A vehicle representative of the vehicle type to be approved or an ASLD representative of the type of ASLD, as appropriate, shall be submitted to the technical service.
      - 1.1.1.1. Where an ASLD is to be approved it shall be fitted by the manufacturer to a vehicle which is representative of the type for which the device is intended.
    - 1.1.2. The settings of the engine of the test vehicle, particularly the fuel feed (carburettor or injection system), shall conform to the specifications of the vehicle manufacturer.
    - 1.1.3. The tyres shall be bedded and the pressure shall be as specified by the manufacturer for the vehicle.
    - 1.1.4. The vehicle mass shall be the minimum kerb weight declared by the manufacturer.
  - 1.2. Characteristics of the test track
    - 1.2.1. The test surface shall be suitable for enabling stabilised speed to be maintained and shall be free from uneven patches. Gradients shall not exceed 2 per cent.
    - 1.2.2. The test surface shall be free from standing water, snow or ice.
  - 1.3. Ambient weather conditions
    - 1.3.1. The mean wind speed measured at a height of at least 1 m above the ground shall be less than 6 m/s with gusts not exceeding 10 m/s.

- 1.4. Test for the driver being informed that  $V_{adj}$  is being exceeded
- 1.4.1. The positive action (as referred to in paragraphs 5.2.5.4.1. and 21.2.5.4.1) required to enable  $V_{adj}$  to be exceeded shall be applied when the vehicle is running at a speed 10 km/h below  $V_{adj}$ .
- 1.4.2. The vehicle shall be accelerated up to a speed at least 10 km/h greater than  $V_{adj}$ .
- 1.4.3. This speed shall be maintained for at least 30 seconds.
- 1.4.4. Instantaneous vehicle speed shall be recorded during the test and measured with an accuracy of  $\pm 1$  per cent.
- 1.4.5. The test shall be considered satisfactory if the following conditions are met:
- 1.4.5.1. The driver is informed by a warning signal when the actual speed of the vehicle is exceeding  $V_{adj}$  by more than 3 km/h.
- 1.4.5.2. The driver continues to be informed for the duration of the time that  $V_{adj}$  is exceeded by more than 3 km/h.
- 1.5. Test of the adjustable speed limitation function/device.
- 1.5.1. With the ASLF/D deactivated, for each gear ratio selected for the chosen test speed  $V_{adj}$ , the technical service shall measure the forces required on the accelerator control to maintain  $V_{adj}$  and a speed ( $V_{adj}^*$ ), which is 20 per cent or 20 km/h (whichever is the greater) faster than  $V_{adj}$ .
- 1.5.2. With the ASLF/D activated and set at  $V_{adj}$ , the vehicle shall be run at a speed of 10 km/h below  $V_{adj}$ . The vehicle shall then be accelerated by increasing the force on the accelerator control over a period of  $1\text{ s} \pm 0.2\text{ s}$  to that required to attain  $V_{adj}^*$ . This force shall then be maintained for a period of at least 30 seconds, after the vehicle speed has stabilised.
- 1.5.3. The instantaneous vehicle speed shall be recorded during the test in order to establish the curve of the speed versus the time and during the operation of the ASLF/D as appropriate. The accuracy of the speed measurement shall be  $\pm 1$  per cent. The accuracy of the time measurement shall be less than 0.1 s.
- 1.5.4. The test shall be considered satisfactory if the following conditions are met:
- 1.5.4.1. The stabilized speed ( $V_{stab}$ ) reached by the vehicle shall not exceed  $V_{adj}$  by more than 3 km/h
- 1.5.4.1.1. After  $V_{stab}$  is reached for the first time:
- 1.5.4.1.1.1.  $V_{max}$  shall not exceed  $V_{stab}$  by more than 5 per cent;
- 1.5.4.1.1.2. the rate of change of speed shall not exceed  $0.5\text{ m/s}^2$  when measured over a period greater than 0.1 s;
- 1.5.4.1.1.3. the stabilized speed conditions specified in 1.5.4.1.1. shall be attained within 10 s of first reaching  $V_{stab}$ ;

- 1.5.4.1.2. When stable speed control has been achieved:
- 1.5.4.1.2.1. speed shall not vary by more than 3 km/h of  $V_{adj}$ ;
  - 1.5.4.1.2.2. the rate of change of speed shall not exceed  $0.2 \text{ m/s}^2$  when measured over a period greater than 0.1 s;
  - 1.5.4.1.2.3.  $V_{stab}$  is the average speed calculated for a minimum time interval of 20 seconds beginning 10 seconds after first reaching  $V_{stab}$ ;
  - 1.5.4.1.3. Tests in acceleration shall be carried out and the acceptance criteria verified for each gear ratio allowing in theory  $V_{adj}$  to be achieved."
-



**Conseil Économique  
et Social**

Distr.  
GÉNÉRALE

TRANS/WP.29/833  
23 janvier 2002

FRANÇAIS  
Original : ANGLAIS  
et FRANCAIS

---

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Forum mondial de l'harmonisation des Règlements  
concernant les véhicules (WP.29)

PROJET DE COMPLÉMENT 1 AU RÈGLEMENT No 89  
(Dispositifs limiteurs de vitesse)

Note : Le texte reproduit ci-après a été adopté à sa dix-neuvième session par le Comité d'administration (AC.1) de l'Accord de 1958 modifié, suite à la recommandation du WP.29 adoptée à sa cent vingt-cinquième session. Il a été établi sur la base du document TRANS/WP.29/2001/38, avec des corrections rédactionnelles faites par le secrétariat (TRANS/WP.29/815, par. 140).

Modifier le titre, comme suit :

"PRESCRIPTIONS UNIFORMES RELATIVES À L'HOMOLOGATION DES :

- I. ... leur vitesse maximale ou leur fonction de limitation réglable de la vitesse.
- II. ... dispositif limiteur de vitesse (DLV) ou d'un dispositif limiteur réglable de la vitesse (DLRV) de type homologué.
- III. ... (DLV) et dispositifs limiteurs réglables de la vitesse (DLRV)."

Table des matières, insérer une nouvelle annexe 6, ainsi libellée :

"Annexe 6 Prescriptions concernant les essais et les performances pour les dispositifs limiteurs réglables de la vitesse (DLRV) "

Texte du Règlement,

Paragraphe 1.1.1 et la note 2/ de bas de page, modifier comme suit :

"1.1.1 SECTION I : ... d'un DLV et aux véhicules des catégories M et N équipés d'un dispositif limiteur réglable de la vitesse (DLRV) qui n'ont pas fait l'objet d'une homologation de type séparé ... remplissant totalement ou partiellement la fonction du DLV ou du DLRV, selon qu'il convient.

---

2/ Dans le cas des DLV, il est recommandé d'appliquer le présent Règlement aux véhicules de plus de 10 tonnes dont la limite de vitesse est inférieure à la limite de vitesse générale."

Paragraphe 1.1.2 et 1.1.3, modifier comme suit :

"1.1.2 SECTION II : ... N2 et N3 de DLV et à l'installation sur des véhicules des catégories M et N de DLRV ayant fait l'objet d'une homologation de type, conformément à la section III du présent Règlement.

1.1.3 SECTION III : ... et aux DLRV devant équiper des véhicules des catégories M et N."

Paragraphe 1.2, modifier comme suit :

"1.2 Objet

Le but du présent Règlement est de limiter la vitesse sur route des véhicules soit au moyen d'un système du véhicule dont la fonction essentielle est de contrôler l'alimentation du moteur en carburant soit par le biais de la gestion du moteur."

Insérer les nouveaux paragraphes 1.2.1 à 1.2.3, ainsi libellés :

- "1.2.1 Les véhicules des catégories M3, N2 et N3 doivent avoir une vitesse maximale fixée par un dispositif limiteur de vitesse (DLV) ou une fonction de limitation de vitesse (FLV).
- 1.2.2 Les véhicules des catégories M1, N1 et M2 doivent avoir une limite de vitesse que le conducteur fixe volontairement en activant un dispositif limiteur réglable de la vitesse (DLRV) ou une fonction de limitation réglable de la vitesse (FLRV).
- 1.2.3 Les véhicules des catégories M3, N2 et N3 peuvent en outre être dotés d'un DLRV ou d'une FLRV."

Insérer les nouveaux paragraphes 2.1.5 à 2.1.7, ainsi libellés :

- "2.1.5 'Vitesse limite réglable  $V_{\text{rég}}$ ', la vitesse fixée volontairement par le conducteur.
- 2.1.6 'Fonction de limitation réglable de la vitesse FLRV', une fonction qui permet au conducteur de fixer la vitesse  $V_{\text{rég}}$  du véhicule et, lorsqu'elle est activée, de limiter automatiquement le véhicule à cette vitesse.
- 2.1.7 'Fonction de limitation de la vitesse', une fonction qui permet de contrôler l'alimentation du véhicule en carburant ou la gestion du moteur afin de limiter la vitesse du véhicule à une valeur maximale donnée."

#### SECTION I,

Paragraphe 5.1, modifier comme suit :

- "5.1 Prescriptions relatives aux véhicules des catégories M3, N2 et N3 dotés d'une FLV."

Insérer les nouveaux paragraphes 5.2 à 5.2.7.3, ainsi libellés :

- "5.2 Prescriptions relatives aux véhicules dotés d'une FLRV
- 5.2.1 La FLRV doit être telle que, en utilisation normale et en dépit des vibrations auxquelles il est susceptible d'être soumis, le véhicule est conforme aux prescriptions de la section I du présent Règlement.
- 5.2.1.1 En particulier, le dispositif et tous les composants prenant en charge la FLRV doivent être conçus, fabriqués et montés de manière à résister aux phénomènes de corrosion et de vieillissement auxquels ils sont susceptibles d'être exposés.
- 5.2.2 La FLRV doit s'exercer de façon satisfaisante dans son environnement électromagnétique et être conforme aux prescriptions techniques du Règlement No 10, y compris les

derniers amendements entrés en vigueur au moment de l'homologation de type.

- 5.2.3 Aucun défaut fonctionnel ni aucune intervention non autorisée dans le système ne doivent donner au moteur une puissance supérieure à celle correspondant à la position de la pédale d'accélérateur.
- 5.2.4 La valeur  $V_{\text{rég}}$  doit en permanence être indiquée au conducteur et être visible depuis son siège. Cela n'empêche pas une interruption momentanée de cette indication pour des raisons de sécurité ou à la demande du conducteur.
- 5.2.5 La FLRV doit satisfaire aux prescriptions suivantes :
- 5.2.5.1 La FLRV ne doit pas actionner le système de freins de service du véhicule sauf pour les véhicules des catégories M1 et N1, où cela peut se produire.
- 5.2.5.2 La FLRV doit être assurée quel que soit le type de moteur ou le type de transmission employé.
- 5.2.5.3 La vitesse du véhicule doit être limitée à la  $V_{\text{rég}}$ .
- 5.2.5.4 Lorsque le véhicule est soumis à l'essai selon le paragraphe 5.3, il doit encore être en mesure de dépasser la  $V_{\text{rég}}$ .
- 5.2.5.4.1 Le dépassement de la  $V_{\text{rég}}$  doit exiger une intervention.\*/  
\*/
- 5.2.5.4.2 Chaque fois que la vitesse du véhicule dépasse la  $V_{\text{rég}}$ , le conducteur doit en être informé par un moyen approprié, ou un signal d'avertissement, autre que le tachymètre.
- 5.2.5.4.3 Le respect des dispositions du paragraphe 5.2.5.4.2 doit être démontré au moyen d'essais réalisés selon le paragraphe 5.3.
- 5.2.6 Réglage de la  $V_{\text{rég}}$  :
- 5.2.6.1 La  $V_{\text{rég}}$  doit pouvoir être réglée par pas ne dépassant pas 10 km/h entre 30 km/h et la vitesse maximale du véhicule par construction.
- 5.2.6.2 Dans le cas de véhicules construits pour être vendus dans des pays où sont employées les unités anglo-saxonnes, la vitesse  $V_{\text{rég}}$  doit pouvoir être réglée par pas ne dépassant pas 5 mph entre 20 mph et la vitesse maximale du véhicule par construction.
- 5.2.6.3 Ce réglage doit être effectué au moyen d'un dispositif de commande actionné directement par le conducteur.

---

\*/ Par exemple, un rétrogradage ("kickdown").

- 5.2.7 Activation et désactivation :
- 5.2.7.1 La FLRV doit pouvoir être activée et désactivée à tout moment.
- 5.2.7.2 La FLRV doit être désactivée chaque fois que le moteur est arrêté par une intervention délibérée du conducteur.
- 5.2.7.3 Lorsque la FLRV est activée, la valeur initiale de réglage de la  $V_{\text{rég}}$  ne doit pas être inférieure à la vitesse à laquelle le véhicule roule."

Paragraphe 5.2 (ancien), renuméroter 5.3 et modifier comme suit :

- "5.3 Essais
- 5.3.1 Essais de limitation de vitesse (conserver l'ancien paragraphe du règlement actuel concernant les DLV)
- 5.3.2 Les essais de limitation réglable de la vitesse auxquels le véhicule présenté à l'homologation est soumis sont décrits à l'annexe 6 du présent Règlement.
- 5.3.2.1 Trois vitesses différentes doivent être choisies pour les essais, au gré du service technique."

SECTION II,

Paragraphe 13 et 13.1, modifier comme suit :

- "13. PRESCRIPTIONS
- 13.1 Prescriptions relatives à l'installation d'un DLV homologué"

Insérer les nouveaux paragraphes 13.2 et 13.2.1, ainsi libellés :

- "13.2 Prescriptions relatives à l'installation d'un DLRV homologué
- 13.2.1 Le véhicule sur lequel le DLRV homologué a été installé doit satisfaire à l'ensemble des prescriptions des paragraphes 5.2.2, 5.2.4, 5.2.5.4, 5.2.6 et 5.2.7."

SECTION III,

Paragraphe 21.2 et 21.2.1, modifier comme suit :

- "21.2 Prescriptions relatives aux DLRV
- 21.2.1 Le dispositif limiteur réglable de la vitesse (DLRV) doit être tel que, en utilisation normale et en dépit des vibrations auxquelles il est susceptible d'être soumis, le véhicule soit conforme aux prescriptions de la section III du présent Règlement."



Insérer les nouveaux paragraphes 21.2.1.1 à 21.3.2.1, ainsi libellés :

- "21.2.1.1 En particulier, la FLRV doit être conçue, fabriquée et montée de manière à résister aux phénomènes de corrosion et de vieillissement auxquels elle est susceptible d'être soumise.
- 21.2.2 La fonction de limitation de vitesse doit s'exercer de façon satisfaisante dans son environnement électromagnétique et être conforme aux prescriptions du Règlement No 10, y compris les derniers amendements entrés en vigueur au moment de l'homologation de type.
- 21.2.3 Aucun défaut fonctionnel ni aucune intervention non autorisée ne doivent donner au moteur une puissance supérieure à celle correspondant à la position de la pédale d'accélérateur.
- 21.2.4 La valeur  $V_{\text{rég}}$  doit en permanence être indiquée au conducteur au moyen d'un affichage visuel. Cela n'empêche pas une interruption momentanée de cet affichage pour des raisons de sécurité.
- 21.2.5 Le DLRV doit satisfaire aux prescriptions suivantes :
- 21.2.5.1 Le dispositif limiteur réglable de la vitesse ne doit pas actionner le système de freins de service du véhicule sauf pour les véhicules des catégories M1 et N1, où cela peut se produire.
- 21.2.5.2 La méthode utilisée pour limiter la vitesse lorsque la  $V_{\text{rég}}$  est atteinte doit être valable quel que soit le type de transmission (automatique ou manuelle) du véhicule.
- 21.2.5.3 La vitesse du véhicule doit être limitée à  $V_{\text{rég}}$ .
- 21.2.5.4 Le véhicule doit encore être en mesure de dépasser la vitesse  $V_{\text{rég}}$ .
- 21.2.5.4.1 Le dépassement de la  $V_{\text{rég}}$  doit exiger une intervention.\*/  
\*/
- 21.2.5.4.2 Chaque fois que la vitesse du véhicule dépasse la  $V_{\text{rég}}$ , le conducteur doit en être informé par un moyen approprié, ou un signal d'avertissement, autre que le tachymètre.
- 21.2.5.4.3 Le respect des dispositions du paragraphe 21.2.5.4.2 doit être démontré selon le paragraphe 21.3.
- 21.2.5.5 La fonction de limitation de la vitesse doit permettre une utilisation normale de la pédale d'accélérateur lors du changement de rapport de démultiplication.

---

\*/ Par exemple, un rétrogradage ("kickdown").

- 21.2.6 Réglage de la  $V_{\text{rég}}$  :
- 21.2.6.1 La  $V_{\text{rég}}$  doit pouvoir être réglée par pas ne dépassant pas 10 km/h (5 mph) entre 30 km/h (20 mph) et la vitesse maximale du véhicule par construction.
- 21.2.6.2 Dans le cas de véhicules construits pour être vendus dans des pays où sont employées les unités anglo-saxonnes, la vitesse  $V_{\text{rég}}$  doit pouvoir être réglée par pas ne dépassant pas 5 mph entre 20 mph et la vitesse maximale du véhicule par construction.
- 21.2.6.3 Ce réglage doit être effectué au moyen d'un dispositif de commande actionné par le conducteur.
- 21.2.7 Activation et désactivation :
- 21.2.7.1 Lorsque le conducteur règle la  $V_{\text{rég}}$ , celle-ci ne doit pas pouvoir être modifiée par des moyens autres que le dispositif de commande prévu à cet effet.
- 21.2.7.2 Le DLRV doit pouvoir être activé ou désactivé à tout moment.
- 21.2.7.3 Le DLRV doit être désactivé chaque fois que le moteur est arrêté et la clef retirée.
- 21.3 Essais
- 21.3.1 Les essais de limitation de vitesse auxquels le DLV présenté à l'homologation est soumis ainsi que les performances exigées sont décrits à l'annexe 5 du présent Règlement.
- 21.3.2 Les essais de limitation réglable de la vitesse auxquels le DLRV présenté à l'homologation est soumis sont décrits à l'annexe 6 du présent Règlement.
- 21.3.2.1 Trois vitesses différentes doivent être choisies pour les essais, au gré du service technique."

La note 3/, applicable aux paragraphes 4.4.1, 12.4.1 et 20.4.1, modifier comme suit:

"3/ 1 pour l'Allemagne, 2 pour la France, 3 pour l'Italie, 4 pour les Pays-Bas, 5 pour la Suède, 6 pour la Belgique, 7 pour la Hongrie, 8 pour la République tchèque, 9 pour l'Espagne, 10 pour la Yougoslavie, 11 pour le Royaume-Uni, 12 pour l'Autriche, 13 pour le Luxembourg, 14 pour la Suisse, 15 (libre), 16 pour la Norvège, 17 pour la Finlande, 18 pour le Danemark, 19 pour la Roumanie, 20 pour la Pologne, 21 pour le Portugal, 22 pour la Fédération de Russie, 23 pour la Grèce, 24 pour l'Irlande, 25 pour la Croatie, 26 pour la Slovénie, 27 pour la Slovaquie, 28 pour le Bélarus, 29 pour l'Estonie, 30 (libre), 31 pour la Bosnie-Herzégovine, 32 pour la Lettonie, 33 (libre), 34 pour la Bulgarie, 35 et 36 (libres), 37 pour la Turquie, 38 et 39 (libres), 40 pour l'ex-République yougoslave de Macédoine, 41 (libre), 42 pour la Communauté européenne (Les homologations sont accordées par les Etats membres qui utilisent leurs propres marques CEE),

43 pour le Japon, 44 (libre), 45 pour l'Australie, 46 pour l'Ukraine et 47 pour l'Afrique du Sud. Les numéros suivants seront attribués aux autres pays selon l'ordre chronologique de ratification de l'Accord concernant l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables aux véhicules à roues, aux équipements et aux pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur un véhicule à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions, ou de leur adhésion à cet Accord et les chiffres ainsi attribués seront communiqués par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies aux Parties contractantes à l'Accord."

Annexe 1, annexe 2 et annexe 3, remplacer partout :

"fonction de limitation de vitesse" par "fonction de limitation de la vitesse / fonction de limitation réglable de la vitesse",

"dispositif limiteur de vitesse" par "dispositif limiteur de vitesse / dispositif limiteur réglable de la vitesse", et

"DLV" par "DLV/DLRV."

Insérer la nouvelle annexe 6, ainsi libellée :

"Annexe 6

PRESCRIPTIONS CONCERNANT LES ESSAIS  
ET LES PERFORMANCES DU DLRV

1. ESSAIS DU SYSTÈME DE LIMITATION RÉGLABLE DE LA VITESSE
  - 1.1 Préparation du véhicule
    - 1.1.1 Un véhicule représentatif du type de véhicule à homologuer, ou un DLRV représentatif du type de DLRV, selon le cas, doit être soumis au service technique.
      - 1.1.1.1 Lorsqu'un DLRV doit être homologué, il doit être monté par le constructeur sur un véhicule qui est représentatif du type auquel le dispositif est destiné.
      - 1.1.2 Les réglages du moteur du véhicule d'essai, notamment de l'alimentation en carburant (carburateur ou injection), doivent être conformes aux spécifications du constructeur du véhicule.
      - 1.1.3 Les pneumatiques doivent être rodés et gonflés à la pression préconisée par le constructeur.
      - 1.1.4 La masse du véhicule doit correspondre à la masse en ordre de marche déclarée par le constructeur.

- 1.2 Caractéristiques de la piste d'essai
- 1.2.1 Le revêtement de la piste d'essai doit être de nature à permettre de rouler à vitesse stabilisée et exempt de toute irrégularité. La déclivité ne doit pas dépasser 2 %.
- 1.2.2 La piste d'essai doit être exempte d'eau stagnante, de neige ou de verglas.
- 1.3 Conditions atmosphériques
- 1.3.1 La vitesse moyenne du vent, mesurée à une hauteur d'au moins un mètre au-dessus du niveau du sol, doit être inférieure à 6 m/s, avec des rafales ne dépassant pas 10 m/s.
- 1.4 Essai concernant l'indication au conducteur du dépassement de la  $V_{rég}$
- 1.4.1 L'intervention (mentionnée aux paragraphes 5.2.5.4.1 et 21.2.5.4.1) exigée pour que la  $V_{rég}$  puisse être dépassée doit avoir lieu lorsque le véhicule roule à une vitesse inférieure de 10 km/h à la  $V_{rég}$ .
- 1.4.2 Le véhicule doit être accéléré de manière que sa vitesse dépasse la  $V_{rég}$  d'au moins 10 km/h.
- 1.4.3 Cette vitesse doit être maintenue constante pendant 30 s au moins.
- 1.4.4 La vitesse instantanée du véhicule doit être enregistrée pendant l'essai et mesurée avec une précision de  $\pm 1$  %.
- 1.4.5 L'essai est considéré comme satisfaisant si les conditions suivantes sont remplies :
- 1.4.5.1 Le conducteur est informé par un signal d'avertissement quand la vitesse effective du véhicule dépasse la  $V_{rég}$  de plus de 3 km/h.
- 1.4.5.2 Le conducteur continue à être informé pendant la durée de dépassement de la  $V_{rég}$  de plus de 3 km/h.
- 1.5 Essai de la fonction ou du dispositif de limitation réglable de la vitesse
- 1.5.1 Lorsque le DLRV ou la FLRV est désactivé, pour chaque rapport de démultiplication sélectionné pour la vitesse d'essai choisie  $V_{rég}$ , le service technique doit mesurer les forces nécessaires sur la pédale d'accélérateur pour maintenir la  $V_{rég}$  et une vitesse ( $V_{rég'}$ ) dépassant la  $V_{rég}$  de 20 % ou de 20 km/h (la valeur la plus élevée étant retenue).

- 1.5.2 Lorsque le DLRV ou la FLRV est activé et réglé à la  $V_{rég}$ , le véhicule doit rouler à une vitesse inférieure de 10 km/h à la  $V_{rég}$ . Le véhicule doit ensuite être accéléré en augmentant la force exercée sur la pédale d'accélérateur pendant une durée de  $1\text{ s} \pm 0,2\text{ s}$  de manière que sa vitesse atteigne la  $V_{rég}$ . Cette force doit alors être maintenue pendant une durée d'au moins 30 s après que la vitesse du véhicule s'est stabilisée.
- 1.5.3 La vitesse instantanée du véhicule doit être enregistrée pendant l'essai afin que la courbe de la vitesse en fonction du temps puisse être tracée, ainsi que pendant l'activation du DLRV ou de la FLRV, comme il convient. La précision de la mesure de la vitesse doit être de  $\pm 1\%$ , tandis que celle de la mesure du temps doit être inférieure à 0,1 s.
- 1.5.4 L'essai est considéré comme satisfaisant si les conditions suivantes sont remplies :
- 1.5.4.1 La vitesse stabilisée ( $V_{stab}$ ) atteinte par le véhicule ne doit pas dépasser la  $V_{rég}$  de plus de 3 km/h.
- 1.5.4.1.1 Après que la  $V_{stab}$  a été atteinte pour la première fois :
- 1.5.4.1.1.1 La  $V_{max}$  ne doit pas dépasser la  $V_{stab}$  de plus de 5 %;
- 1.5.4.1.1.2 Le taux de changement de la vitesse, mesuré pendant plus de 0,1 s, ne doit pas dépasser  $0,5\text{ m/s}^2$ ;
- 1.5.4.1.1.3 Les conditions de stabilisation de la vitesse stipulées au paragraphe 1.5.4.1.1 doivent être atteintes au plus tard 10 s après que la  $V_{stab}$  a été atteinte pour la première fois;
- 1.5.4.1.2 Lorsque le contrôle de la vitesse stabilisée a été effectué :
- 1.5.4.1.2.1 La vitesse ne doit pas varier de plus de 3 km/h par rapport à la  $V_{rég}$ ;
- 1.5.4.1.2.2 Le taux de changement de la vitesse, mesuré pendant plus de 0,1 s, ne doit pas dépasser  $0,2\text{ m/s}^2$ ;
- 1.5.4.1.2.3 La  $V_{stab}$  est la vitesse moyenne calculée pendant un intervalle de temps minimal de 20 s commençant 10 s après que la  $V_{stab}$  a été atteinte pour la première fois.
- 1.5.4.1.3 Des essais d'accélération doivent être effectués et les critères d'acceptation doivent être vérifiés pour chaque rapport de démultiplication permettant théoriquement d'atteindre la  $V_{rég}$ ."

-----