

UNITED NATIONS  NATIONS UNIES

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

Référence : C.N.120.2002.TREATIES-1 (Notification Dépositaire)

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. GENÈVE, 20 MARS 1958

RÈGLEMENT NO 89. PRESCRIPTIONS UNIFORMES RELATIVES À
L'HOMOLOGATION DE : I. VÉHICULES, EN CE QUI CONCERNE LA
LIMITATION DE LEUR VITESSE MAXIMALE; II. VÉHICULES, EN CE QUI
CONCERNE L'INSTALLATION D'UN DISPOSITIF LIMITEUR DE VITESSE
(DLV) DE TYPE HOMOLOGUÉ; III. DISPOSITIFS LIMITEURS DE VITESSE
(DLV)

1 OCTOBRE 1992

PROPOSITION D'AMENDEMENTS AU RÈGLEMENT

Le 5 février 2002, le Secrétaire général a reçu du Comité administratif de l'Accord susmentionné, conformément au premier paragraphe de l'article 12 de l'Accord, certains amendements proposés au Règlement No. 89.

..... On trouvera ci-joint un exemplaire du document, en langues anglaise et française, contenant le texte du projet d'amendements (TRANS/WP.29/833). *(Les copies du projet d'amendements sont transmises sur papier seulement).*

A cet égard, le Secrétaire général croit bon de rappeler les deuxième et troisième paragraphes de l'article 12 de l'Accord, qui stipulent :

"2. Un amendement à un règlement est réputé adopté si, dans un délai de six mois à compter de la date où le Secrétaire général en a donné notification, plus d'un tiers des Parties contractantes appliquant le règlement à la date de la notification n'ont pas notifié au Secrétaire général leur désaccord concernant l'amendement. Si à l'issue de cette période plus d'un tiers des Parties contractantes appliquant le règlement n'ont pas notifié au Secrétaire général leur désaccord, celui-ci déclare le plus tôt possible que l'amendement est adopté et obligatoire pour les Parties contractantes appliquant le règlement qui n'ont pas contesté l'amendement. Si un règlement fait l'objet d'un amendement et si au moins un cinquième des Parties contractantes qui en appliquent la version non amendée déclarent ultérieurement qu'elles souhaitent continuer de l'appliquer, cette version non amendée est considérée comme une variante de la version amendée et est incorporée formellement à ce titre dans le règlement avec prise d'effet à la date de l'adoption de l'amendement ou de son entrée en vigueur. Dans ce cas, les obligations des Parties contractantes appliquant le règlement sont les mêmes que celles énoncées au paragraphe 1.

Attention : Services des Traités des Ministères des Affaires Étrangères et organisations internationales concernés.

3. Au cas où un pays serait devenu Partie à cet Accord entre la notification de l'amendement à un règlement adressée au Secrétaire général et l'entrée en vigueur de l'amendement, le règlement en cause ne pourrait entrer en vigueur à l'égard de cette Partie contractante que deux mois après qu'elle aurait accepté formellement l'amendement ou qu'un délai de six mois se serait écoulé depuis la communication que le Secrétaire général lui aurait faite du projet d'amendement."

Le 12 février 2002

A handwritten signature in black ink, consisting of a stylized 'A' followed by a vertical line and a small flourish at the bottom.



**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: ... N₂ and N₃ 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 M₃, N₂ and N₃ shall be limited to a maximum speed achieved by a speed limitation device (SLD) or function (SLF).

1.2.2. Vehicles of categories M₁, N₁ and M₂ 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 ± 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 ± 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 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 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.
 - 1.1.1.2 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.
 - 1.1.1.3 Les pneumatiques doivent être rodés et gonflés à la pression préconisée par le constructeur.
 - 1.1.1.4 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 ± 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 $V_{rég}$."
