

II

(Retsakter vedtaget i henhold til traktaterne om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab/Euratom, hvis offentliggørelse ikke er obligatorisk)

RETSAKTER VEDTAGET AF ORGANER OPRETTET VED INTERNATIONALE AFTALER

Kun de originale UN/ECE-tekster har retlig virkning i henhold til folkeretten. Dette regulativs nuværende status og ikrafttrædelsesdato bør kontrolleres i den seneste version af UN/ECE's statusdokument TRANS/WP.29/343/, der findes på adressen:
<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29fdocsts.html>.

**Regulativ nr. 89 fra De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa (UN/ECE) —
Ensartede forskrifter for godkendelse af:**

- I. Køretøjer for så vidt angår begrænsning af deres maksimale hastighed eller deres justerbare hastighedsbegrænsende funktion**
- II. Køretøjer for så vidt angår montering af en godkendt type hastighedsbegrænsende anordning (SLD) eller justerbar hastighedsbegrænsende anordning (ASLD)**
- III. Hastighedsbegrænsende anordninger (SLD) og justerbare hastighedsbegrænsende anordninger (ASLD)**

Tillæg 88: Regulativ nr. 89

Omfattende al gældende tekst frem til:

Supplement 1 til den oprindelige udgave af regulativet — trådt i kraft: 12. august 2002

1. ANVENDELSESOMRÅDE

1.1. Dette regulativ finder anvendelse på:

- 1.1.1. Del I: Køretøjer i klasse ⁽¹⁾ M₃, N₂ og N₃ ⁽²⁾ udstyret med hastighedsbegrænsende anordning (SLD) og køretøjer i klasse M og N udstyret med justerbar hastighedsbegrænsende anordning (ASLD), som ikke er blevet godkendt særskilt efter dette regulativs del III, eller konstrueret og/eller udstyret på en sådan måde, at deres komponenter kan anses for fuldt ud eller delvist at fungere som henholdsvis SLD eller ASLD.**
- 1.1.2. Del II: Montering af SLD'er, der er typegodkendt efter dette regulativs del III, i køretøjer i klasse M₃, N₂ og N₃ og montering af ASLD'er, der er typegodkendt efter dette regulativs del III i køretøjer i klasse M og N.**

⁽¹⁾ Som defineret i den konsoliderede resolution om køretøjers konstruktion (R.E.3) (TRANS/WP29/78/Rev. 1 og Amend. 2).

⁽²⁾ Det anbefales, at dette regulativ finder anvendelse på SLD'er til køretøjer på over 10 tons, for hvilke den begrænsede hastighed er mindre end den generelle hastighedsbegrænsning.

- 1.1.3. Del III: SLD'er beregnet til montering i køretøjer i klasse M₃, N₂ og N₃ og ASLD'er beregnet til montering i køretøjer i klasse M og N.

1.2. **Formål**

Formålet med dette regulativ er at begrænse køretøjers vejhastighed ved hjælp af et køretøjssystem, hvis vigtigste funktion er at styre brændstoftilførslen til motoren eller ved hjælp af motorstyring.

- 1.2.1. Hastigheden af køretøjer i klasse M₃, N₂ og N₃ skal begrænses til en maksimal hastighed ved hjælp af en hastighedsbegrænsende anordning (SLD) eller hastighedsbegrænsende funktion (SLF).

- 1.2.2. Hastigheden af køretøjer i klasse M₁, N₁ og M₂ skal begrænses til en hastighed frivilligt fastsat af føreren ved hjælp af en justerbar hastighedsbegrænsende anordning (ASLD) eller funktion (ASLF), når en sådan er aktiveret.

- 1.2.3. Køretøjer i kategori M₃, N₂ og N₃ kan herudover også udstyres med ASLD eller ASLF.

2. DEFINITIONER

- 2.1. I dette regulativ forstås ved:

- 2.1.1. »hastighedsgrænse V«: køretøjets maksimale hastighed, således at dets konstruktion eller udstyr hindrer reaktion ved påvirkning af speederen

- 2.1.2. »indstillet hastighed (V_{set})«: den ønskede gennemsnitshastighed under stabile forhold

- 2.1.3. »konstant hastighed (V_{stab})«: køretøjets gennemsnitshastighed under de i dette regulativs bilag 5, punkt 1.1.4.2.3, beskrevne forhold

- 2.1.4. »maksimal hastighed (V_{max})«: er den højeste hastighed opnået af køretøjet i den første halve periode i responskurven som defineret i figuren i bilag 5 (punkt 1.1.4.2.4.)

- 2.1.5. »justerbar hastighedsgrænse V_{adj}«: den ønskede hastighed frit indstillet af føreren

- 2.1.6. »justerbar hastighedsbegrænsende funktion (ASLF)«: en funktion, som giver føreren mulighed for at indstille en hastighed for køretøjet V_{adj}, og som, når den aktiveres, automatisk begrænser køretøjets hastighed til denne hastighed

- 2.1.7. »hastighedsbegrænsende funktion«: en funktion, der kontrollerer brændstoftilførslen til motoren eller motorstyringen for at begrænse køretøjets hastighed til en fastsat maksimal værdi

- 2.2. I del I i dette regulativ forstås ved:

- 2.2.1. »godkendelse af et køretøj«: godkendelse af en køretøjstype for så vidt angår hastighedsbegrænsning

- 2.3. I dette regulativs del II forstås ved:

- 2.3.1. »godkendelse af et køretøj«: godkendelse af en køretøjstype til montering af en hastighedsbegrænsende anordning (SLD), der er godkendt i henhold til del III i dette regulativ

- 2.4. I dette regulativs del I og II forstås ved:
- 2.4.1. »køretøjstype«: køretøjer, der ikke frembyder væsentlige forskelle med hensyn til:
- 2.4.1.1. en eventuel hastighedsbegrænsende anordnings (SLD) fabrikat og type
- 2.4.1.2. de hastigheder, begrænsningen kan fastsættes til inden for det afprøvede køretøjs hastighedsområde
- 2.4.1.3. forholdet mellem maksimal motoreffekt og masse i ulastet stand skal være mindre end eller lig med det afprøvede køretøjs
- 2.4.1.4. forholdet mellem den højeste motorhastighed og køretøjets hastighed i højeste gear skal være mindre end eller lig med det afprøvede køretøjs
- 2.5. »masse ulastet«: køretøjets masse, når dette er køreklart, uden mandskab, passagerer eller last, men med brændstoftanken fyldt op samt sædvanligt værktøjssæt og reservehjul, hvor sådant anvendes
- 2.6. I dette regulativs del III forstås ved:
- 2.6.1. »hastighedsbegrænsende anordning (SLD)«: en anordning, hvis vigtigste funktion er at kontrollere brændstoftilførslen til motoren for at begrænse køretøjets hastighed til den fastsatte værdi
- 2.6.2. »godkendelse af en hastighedsbegrænsende anordning (SLD)«: godkendelse af en type hastighedsbegrænsende anordning (SLD), der opfylder forskrifterne i punkt 21 nedenfor
- 2.6.3. »type hastighedsbegrænsende anordning (SLD)«: hastighedsbegrænsende anordninger, der ikke adskiller sig fra hinanden på følgende væsentlige punkter:
- anordningens mærke og type
- den række hastigheder, anordningen kan indstilles til
- den metode, hvormed brændstoftilførslen til motoren styres.

DEL I

**GODKENDELSE AF MOTORKØRETØJER FOR SÅ VIDT ANGÅR BEGRÆNSNING
AF DERES MAKSIMALE HASTIGHED**

3. ANSØGNING OM GODKENDELSE
- 3.1. Ansøgningen om godkendelse af en køretøjstype, for så vidt angår hastighedsbegrænsning, indgives af køretøjets fabrikant eller dennes behørigt befuldmægtigede repræsentant.
- 3.2. Ansøgningen skal bilægges nedennævnte dokumenter i tre eksemplarer og følgende oplysninger:
- 3.2.1. en detaljeret beskrivelse af køretøjstypen og de dele af den, som har betydning for hastighedsbegrænsningen, herunder de i bilag 1 nævnte enkeltheder og dokumenter
- 3.2.2. et køretøj, som er repræsentativt for den køretøjstype, der skal godkendes, skal indleveres til den tekniske tjeneste, som forestår godkendelsesprøvningen
- 3.2.3. et køretøj, der ikke indeholder alle de komponenter, som er normale for denne type, kan modtages til prøvning, forudsat ansøgeren over for den kompetente myndighed kan godtgøre, at disse komponenters fravær ikke har nogen betydning for prøvningens resultater, for så vidt angår dette regulativs forskrifter.

- 3.3. Inden typegodkendelse meddeles, påser den kompetente myndighed, at der findes tilfredsstillende systemer til effektiv kontrol med produktionens overensstemmelse.
4. GODKENDELSE
- 4.1. Hvis det køretøj, der er ansøgt godkendt i henhold til dette regulativ, opfylder forskrifterne i punkt 5 nedenfor, meddeles der godkendelse for den pågældende køretøjstype.
- 4.2. Hver godkendt type tildeles et godkendelsesnummer. De første to cifre (00 for regulativet i dets oprindelige form) angiver den serie ændringer, som omfatter de seneste vigtige tekniske ændringer af regulativet på godkendelsens udstedelsestidspunkt. Samme kontraherende part kan ikke tildele samme godkendelsesnummer til en anden type køretøj.
- 4.3. Meddelelse om godkendelse, udvidelse, nægtelse eller inddragelse af en godkendelse, eller endeligt ophør af produktionen af en køretøjstype i henhold til dette regulativ, skal gives de kontraherende parter, der anvender dette regulativ, ved hjælp af en formular svarende til modellen i bilag 1 til dette regulativ.
- 4.4. Ethvert køretøj, som er i overensstemmelse med en type, som er godkendt efter dette regulativ, skal på et let synligt og let tilgængeligt sted, der er angivet i godkendelsesattesten, være påført et internationalt godkendelsesmærke bestående af følgende:
- 4.4.1. en cirkel, som omslutter bogstavet »E« efterfulgt af kendingsnummeret på den stat, som har meddelt godkendelse ⁽¹⁾
- 4.4.2. nummeret på dette regulativ efterfulgt af bogstavet »R«, en tankestreg og godkendelsesnummeret til højre for den cirkel, der er foreskrevet i punkt 4.4.1
- 4.4.3. følgende tillægssymbol: et rektangel med et (eller flere) tal, der angiver den indstillede hastighed (eller hastigheder) i km/h (og miles/h, hvis ansøgeren anmoder herom).
- 4.5. Er køretøjet i overensstemmelse med en køretøjstype, som i henhold til et eller flere andre af de til overenskomsten vedføjede regulativer er godkendt i samme stat, som har meddelt typegodkendelse efter dette regulativ, behøver det i punkt 4.4.1 ovenfor foreskrevne symbol ikke gentages. I så tilfælde skal regulativet og godkendelsesnumrene samt de ekstra symboler for alle de regulativer, som godkendelsen er udstedt efter i det land, hvor godkendelsen er udstedt i henhold til dette regulativ, placeres i lodrette kolonner til højre for det symbol, der er foreskrevet i punkt 4.4.1.
- 4.6. Godkendelsesmærket skal være letlæseligt og må ikke kunne fjernes.
- 4.7. Godkendelsesmærket skal anbringes tæt ved eller på den identifikationsplade, fabrikanten har anbragt på køretøjet.
- 4.8. Model B og C i bilag 4 til dette regulativ indeholder eksempler på udformning af godkendelsesmærker.

⁽¹⁾ 1 for Tyskland, 2 for Frankrig, 3 for Italien, 4 for Nederlandene, 5 for Sverige, 6 for Belgien, 7 for Ungarn, 8 for Tjekkiet, 9 for Spanien, 10 for Jugoslavien, 11 for Det Forenede Kongerige, 12 for Østrig, 13 for Luxembourg, 14 for Schweiz, 15 (ubenyttet), 16 for Norge, 17 for Finland, 18 for Danmark, 19 for Rumænien, 20 for Polen, 21 for Portugal, 22 for Den Russiske Føderation, 23 for Grækenland, 24 for Irland, 25 for Kroatien, 26 for Slovenien, 27 for Slovakiet, 28 for Belarus, 29 for Estland, 30 (ubenyttet), 31 for Bosnien-Hercegovina, 32 for Letland, 33 (ubenyttet), 34 for Bulgarien, 35 (ubenyttet), 36 for Litauen, 37 for Tyrkiet, 38 (ubenyttet), 39 for Aserbajdsjan, 40 for Den Tidligere Jugoslaviske Republik Makedonien, 41 (ubenyttet), 42 for Det Europæiske Fællesskab (godkendelser meddelt af de enkelte medlemsstater, der anvender deres egne ECE-symboler), 43 for Japan, 44 (ubenyttet), 45 for Australien, 46 for Ukraine, 47 for Sydafrika og 48 for New Zealand. Efterfølgende numre tildeles andre stater i den kronologiske orden, i hvilken de ratificerer eller tiltræder aftalen om ensartede tekniske forskrifter for hjulkøretøjer og udstyr og dele, som kan monteres og/eller anvendes på hjulkøretøjer, og vilkårene for gensidig anerkendelse af godkendelser udstedt på grundlag af sådanne forskrifter, og de således tildelte numre meddeles af FN's generalsekretær til overenskomstens parter.

- 4.9. Ud over mærkningsforskrifterne i punkt 4.4 ovenfor kan de kontraherende parter kræve, at køretøjet forsynes med en plade, som placeres på et iøjnefaldende og let tilgængeligt sted ved førerpladsen, og som klart og uudsletteligt viser:
- 4.9.1. ordene »KØRETØJ MED HASTIGHEDSBEGRÆNSER« (eller tilsvarende formulering)
- 4.9.2. SLD-kalibratorens navn eller mærke (hvis relevant)
- 4.9.3. en cirkel, som omslutter bogstavet »E« efterfulgt af kendingsnummeret på den stat, som har meddelt godkendelse og nummeret på dette regulativ, efterfulgt af bogstavet »R«, og
- 4.9.4. den indstillede hastighed i km/h (og miles/h, hvis påkrævet), som køretøjet er kalibreret til.
5. FORSKRIFTER
- 5.1. **Forskrifter for køretøjer i klasse M₃, N₂ og N₃ udstyret med hastighedsbegrænsende funktion (SLF)**
- 5.1.1. Hastighedsbegrænsningen skal være således, at køretøjet ved normal brug, trods de optrædende vibrationer, opfylder forskrifterne i dette regulativs del I.
- 5.1.2. Navnlig skal køretøjets hastighedsbegrænsende anordning (SLD) være således konstrueret, produceret og samlet, at den er bestandig mod den korrosion og ældning, som den udsættes for, og er beskyttet mod manipulering i overensstemmelse med punkt 5.1.6 nedenfor.
- 5.1.2.1. Hastighedsgrænsen for køretøjer, som er i brug, må under ingen omstændigheder kunne øges eller ophæves midlertidigt eller varigt. At dette ikke er muligt, godtgøres over for den tekniske tjeneste ved hjælp af dokumentationsmateriale, som indeholder en analyse af de fejlforløb, systemet som sådant skal undersøges for. Analysen skal tage hensyn til systemets forskellige tilstandsmuligheder og vise, hvorledes indgangs- eller udgangstilstanden påvirker funktionen, og hvorledes disse ændringer kan opstå ved fejl eller ulovlige ændringer, samt mulighederne for deres forekomst. Analyseniveauet er altid den første fejl.
- 5.1.2.2. Den hastighedsbegrænsende funktion og de hertil krævede forbindelser, dog ikke forbindelser, som er nødvendige for køretøjets drift, skal ved hjælp af plombering og/eller ved at kræve specialværktøj være beskyttet mod uautoriserede justeringer eller energiabrydelser.
- 5.1.3. Den hastighedsbegrænsende funktion må ikke aktivere køretøjets driftsbremsesystem. En permanent bremse (f.eks. en decelerator) må kun indbygges i systemet, hvis den først virker, når den hastighedsbegrænsende funktion har begrænset brændstoftilførslen til det mindst mulige.
- 5.1.4. Den hastighedsbegrænsende funktion skal fungere således, at det ikke påvirker køretøjets vejhastighed, hvis speederen påvirkes, når køretøjet kører med den indstillede hastighed.
- 5.1.5. Den hastighedsbegrænsende funktion kan tillade normal betjening af speederen i forbindelse med gearskifte.
- 5.1.6. Ingen fejl eller ikke-tilladt manipulering må medføre, at motoreffekten øges til mere end det, som følger af speederens stilling.
- 5.1.7. Den hastighedsbegrænsende funktion skal opnås, uanset hvilken speeder, der anvendes, hvis der er mere end én speeder (hastighedsregulator), der kan nås fra førersædet.

- 5.1.8. Den hastighedsbegrænsende funktion skal fungere tilfredsstillende i sit elektromagnetiske miljø uden uacceptable elektromagnetiske forstyrrelser for dette miljø.
- 5.1.9. Ansøgeren om godkendelse skal indgive dokumentation, der beskriver kontrol- og kalibreringsprocedurer. Det skal være muligt at kontrollere, at den hastighedsbegrænsende funktion virker, mens køretøjet holder stille (f.eks. i forbindelse med kontrol af produktionens overensstemmelse eller periodisk syn).
- 5.1.10. Når køretøjet er i gang, skal der være energitilførsel til alle komponenter, som er nødvendige for, at den hastighedsbegrænsende funktion kan fungere i fuldt omfang.
- 5.2. **Forskrifter for køretøjer udstyret med justerbar hastighedsbegrænsende funktion (ASLF)**
- 5.2.1. Den justerbare hastighedsbegrænsende funktion (ASLF) skal være således, at køretøjet ved normal brug trods de optrædende vibrationer, opfylder forskrifterne i dette regulativs del I.
- 5.2.1.1. Navnlig skal køretøjets justerbare hastighedsbegrænsende funktion (ASLF) og alle de komponenter, der indgår heri, være således konstrueret, produceret og samlet, at den er bestandig mod den korrosion og ældning, som den udsættes for.
- 5.2.2. Den justerbare hastighedsregulerende funktion (ASLF) skal fungere tilfredsstillende i dens elektromagnetiske miljø og være i overensstemmelse med de tekniske forskrifter i regulativ nr. 10 med den seneste ændringsserie, der er gældende på tidspunktet for typegodkendelsen.
- 5.2.3. Ingen fejlfunktion eller ikke-tilladt manipulering af systemet må medføre, at motoreffekten øges til mere end det, som følger af speederens stilling.
- 5.2.4. Værdien V_{adj} skal hele tiden angives for føreren og være synlig fra førersædet. Dette udelukker ikke en midlertidig afbrydelse af visningen af sikkerhedsgrunde eller på førerens initiativ.
- 5.2.5. Den justerbare hastighedsbegrænsende funktion (ASLF) skal opfylde følgende forskrifter:
- 5.2.5.1. Den justerbare hastighedsbegrænsende funktion (ASLF) må ikke aktivere køretøjets driftsbremsesystem, undtagen på køretøjer i klasse M_1 og N_1 , hvor køretøjets driftsbremsesystem må aktiveres.
- 5.2.5.2. Den justerbare hastighedsbegrænsende funktion (ASLF) skal virke, uanset hvilken type motor eller transmission, der anvendes.
- 5.2.5.3. Køretøjets hastighed skal begrænses til V_{adj} .
- 5.2.5.4. Det skal stadig være muligt at overskride V_{adj} , når der foretages prøvning i overensstemmelse med punkt 5.3.
- 5.2.5.4.1. Der skal udøves en bevidst påvirkning for at overskride V_{adj} (*).
- 5.2.5.4.2. Hvis køretøjets hastighed overskrider V_{adj} , skal føreren gøres opmærksom på dette ved hjælp af et passende signal eller advarselssignal, der ikke må være speedometeret.
- 5.2.5.4.3. Overensstemmelse med punkt 5.2.5.4.2 påvises ved gennemførelse af prøvningerne i overensstemmelse med punkt 5.3.
- 5.2.6. Indstilling af V_{adj} :
- 5.2.6.1. Det skal være muligt at indstille værdien V_{adj} i trin på højst 10 km/h i intervallet fra 30 km/h til køretøjets konstruktivt bestemte maksimale hastighed.

(*) F.eks. kick-down.

- 5.2.6.2. Hvis der er tale om køretøjer fremstillet til salg i et land, der benytter britiske måleenheder, skal det være muligt at indstille værdien V_{adj} i trin på højst 5 mph i intervallet fra 20 mph til køretøjets konstruktivt bestemte maksimale hastighed.
- 5.2.6.3. Dette skal kunne gøres ved hjælp af en betjeningsanordning, der betjenes direkte af føreren.
- 5.2.7. Aktivering/deaktivering
- 5.2.7.1. Den justerbare hastighedsbegrænsende funktion (ASLF) skal på ethvert tidspunkt kunne aktiveres/deaktiveres.
- 5.2.7.2. Den justerbare hastighedsbegrænsende funktion (ASLF) skal deaktiveres, hver gang motoren forsætligt stoppes af føreren.
- 5.2.7.3. Når den justerbare hastighedsbegrænsende funktion (ASLF) aktiveres, må den første indstilling af V_{adj} ikke være mindre end køretøjets hastighed på pågældende tidspunkt.
- 5.3. **Prøvninger**
- 5.3.1. De hastighedsbegrænsningsprøvninger, som et køretøj, der søges godkendt, skal gennemgå, og kravene til begrænsningsevne beskrives i bilag 5 til dette regulativ. På fabrikantens anmodning kan køretøjer, hvis teoretiske hastighedsgrænse V ikke overstiger den indstillede hastighed V_{set} , med godkendelsesmyndighedernes billigelse fritages for prøverne i bilag 5, forudsat dette regulativs forskrifter er opfyldt.
- 5.3.2. De prøvninger for justerbar hastighedsbegrænsning, som et køretøj, der søges godkendt, skal gennemgå, beskrives i bilag 6 til dette regulativ.
- 5.3.2.1. Den tekniske tjeneste udvælger tre forskellige prøvningshastigheder.
6. **ÆNDRING AF EN KØRETØJSTYPE OG UDVIDELSE AF GODKENDELSEN**
- 6.1. Alle ændringer af køretøjstypen skal meddeles den administrative myndighed, der har godkendt køretøjstypen. Den pågældende tjeneste kan da enten:
- 6.1.1. vurdere, at de foretagne ændringer ikke har en væsentlig negativ virkning, og at køretøjet under alle omstændigheder stadig opfylder forskrifterne, eller
- 6.1.2. kræve en yderligere prøvningsrapport fra den tekniske tjeneste, som forestår prøvningen.
- 6.2. Godkendelse eller nægtelse af godkendelse skal sammen med detaljer om ændringerne meddeles i henhold til fremgangsmåden beskrevet i punkt 4.3 ovenfor til de kontraherende parter i 1958-overenskomsten, der anvender dette regulativ.
- 6.3. Den kompetente myndighed, som meddeler udvidelse af en godkendelse, tildeler udvidelsen et serienummer og underretter de andre parter i 1958-overenskomsten, der anvender dette regulativ, ved hjælp af en meddelelse i overensstemmelse med modellen i bilag 1 til dette regulativ.
7. **PRODUKTIONENS OVERENSSTEMMELSE**
- 7.1. Ethvert køretøj, der godkendes i henhold til dette regulativ, skal være i overensstemmelse med den godkendte type, idet det skal opfylde de forskrifter, der er opstillet i punkt 5 ovenfor.
- 7.2. Til efterprøvning af, at forskrifterne i punkt 7.1 er opfyldt, skal foretages passende kontrol af produktionen:

- 7.3. Godkendelsens indehaver skal navnlig:
 - 7.3.1. sørge for, at der findes procedurer for effektiv kontrol af køretøjet
 - 7.3.2. have adgang til det prøvningsudstyr, som er nødvendigt for at kunne kontrollere overensstemmelsen med hver enkelt af de godkendte typer
 - 7.3.3. sikre, at prøvningsdata registreres, og at de vedlagte dokumenter er til rådighed i et tidsrum, der fastsættes efter aftale med den administrative myndighed
 - 7.3.4. analysere resultaterne af hver enkelt type prøvning for at kontrollere og sikre, at køretøjet har stabile egenskaber, med forbehold af den med industriproduktion forbundne variation
 - 7.3.5. sikre, at hver type køretøj underkastes tilstrækkelig kontrol og tilstrækkelige prøvninger efter procedurer, som er godkendt af de kompetente myndigheder
 - 7.3.6. sikre, at alle stikprøveserier eller prøvestykker, som tyder på manglende overensstemmelse med den pågældende type, medfører yderligere prøveudtagning og yderligere prøvninger. Der træffes alle nødvendige forholdsregler for at genoprette produktionens overensstemmelse med den godkendte type.
- 7.4. Den kompetente myndighed, som har udstedt typegodkendelsen, kan på et hvilket som helst tidspunkt kontrollere de overensstemmelseskontrolmetoder, som benyttes i de enkelte produktionsenheder.
 - 7.4.1. Ved hver inspektion skal inspektøren have forelagt produktions- og prøvningsrapporterne.
 - 7.4.2. Inspektøren kan udvælge vilkårlige prøver, som skal afprøves på fabrikantens laboratorium. Mindsteantallet af prøver kan være afhængigt af resultatet af fabrikantens egen kontrol.
 - 7.4.3. Hvis kvalitetsniveauet synes utilfredsstillende, eller det synes nødvendigt at kontrollere validiteten af de prøvninger, der er udført i henhold til punkt 7.4.2 ovenfor, udtager inspektøren stikprøver til kontrol hos den tekniske tjeneste, der har foretaget typegodkendelsesprøvningen.
 - 7.4.4. Den kompetente myndighed kan udføre enhver prøvning, som foreskrives i dette regulativ. Den kompetente myndighed tillader normalt en inspektion hvert andet år. Giver en af disse inspektioner utilfredsstillende resultater, sikrer den kompetente myndighed, at der tages alle nødvendige forholdsregler for hurtigst muligt at genoprette produktionens overensstemmelse med den godkendte type.
- 8. SANKTIONER I TILFÆLDE AF PRODUKTIONENS MANGLENDE OVERENSSTEMMELSE
 - 8.1. Godkendelser, som er meddelt for en type køretøj i henhold til dette regulativ, kan inddrages, hvis forskrifterne i punkt 5 ovenfor ikke er opfyldt.
 - 8.2. Hvis en part i 1958-overenskomsten, som anvender dette regulativ, inddrager en tidligere meddelt godkendelse, underretter denne straks de andre kontraherende parter, som anvender dette regulativ, ved hjælp af en meddelelse, der svarer til modellen i bilag 1 til dette regulativ.
- 9. ENDELIGT OPHØR AF PRODUKTIONEN
 - 9.1. Hvis indehaveren af godkendelsen fuldstændig ophører med at fremstille en køretøjstype, som er godkendt i henhold til dette regulativ, skal han underrette den myndighed, som har meddelt godkendelsen. Efter modtagelse af den pågældende meddelelse underretter myndigheden de andre parter i 1958-overenskomsten, som anvender dette regulativ, ved hjælp af en meddelelse, der svarer til modellen i bilag 1 til dette regulativ.

10. NAVNE OG ADRESSER PÅ DE TEKNISKE TJENESTER, SOM ER ANSVARLIGE FOR UDFØRELSE AF GODKENDELSESPRØVNINGERNE, OG PÅ DE ADMINISTRATIVE MYNDIGHEDER

- 10.1. De kontraherende parter i 1958-overenskomsten, som anvender dette regulativ, meddeler FN's sekretariat navne og adresser på de tekniske tjenester, som er ansvarlige for udførelse af godkendelsesprøvningserne, og på de administrative myndigheder, som meddeler godkendelse, og til hvem formularer med attestering af godkendelse, udvidelse, nægtelse eller inddragelse af godkendelser eller endeligt ophørt produktion, som er udstedt i andre stater, skal fremsendes.

DEL II

GODKENDELSE AF KØRETØJER FOR SÅ VIDT ANGÅR MONTERING AF EN GODKENDT TYPE HASTIGHEDSBEGRÆSENDE ANORDNING (SLD)

11. ANSØGNING OM GODKENDELSE
- 11.1. Ansøgning om typegodkendelse af en køretøjstype hvad angår montering af en hastighedsbegrænsende anordning (SLD) skal indgives af køretøjets fabrikant eller dennes behørigt befuldmægtigede repræsentant.
- 11.2. Ansøgningen skal bilægges nedennævnte dokumenter i tre eksemplarer og følgende oplysninger:
- 11.2.1. En detaljeret beskrivelse af køretøjstypen og de dele af den, som har betydning for hastighedsbegrænsning, herunder de i regulativets bilag 2 nævnte enkeltheder og dokumenter.
- 11.2.2. På den kompetente myndigheds anmodning skal typegodkendelsesmeddelelsen (dvs. bilag 3 til dette regulativ) for hver enkelt hastighedsbegrænsende anordning (SLD) ligeledes fremsendes.
- 11.2.3. Et køretøj, som er repræsentativt for den ansøgte køretøjstype og udstyret med en typegodkendt hastighedsbegrænsende anordning (SLD), skal indleveres til den tekniske tjeneste, som forestår godkendelsesprøvningen.
- 11.2.3.1. Et køretøj, der ikke indeholder alle de komponenter, som er normale for denne type, kan modtages til prøvning, forudsat ansøgeren over for den kompetente myndighed kan godtgøre, at disse komponenters fravær ikke har nogen betydning for prøvningens resultater, for så vidt angår dette regulativs forskrifter.
- 11.3. Inden typegodkendelse meddeles, påser den kompetente myndighed, at der findes tilfredsstillende systemer til effektiv kontrol med produktionens overensstemmelse.
12. GODKENDELSE
- 12.1. Hvis det indleverede køretøj, der er ansøgt godkendt i henhold til dette regulativ, er forsynet med en godkendt fartbegrænsende anordning (SLD) og opfylder forskrifterne i punkt 13 nedenfor, meddeles der godkendelse for den pågældende type køretøj.
- 12.2. Hver godkendt type tildeles et godkendelsesnummer. De første to cifre (00 for regulativet i dets oprindelige form) angiver den serie ændringer, som omfatter de seneste vigtige tekniske ændringer af regulativet på godkendelsens udstedelsestidspunkt. Samme kontraherende part kan ikke tildele samme godkendelsesnummer til en anden type køretøj.
- 12.3. Meddelelse om godkendelse, udvidelse, nægtelse eller inddragelse af en godkendelse, eller endeligt ophør af produktionen af en køretøjstype i henhold til dette regulativ skal gives de kontraherende parter, der anvender dette regulativ, ved hjælp af en formular svarende til modellen i bilag 2 til dette regulativ.

- 12.4. Ethvert køretøj, som er i overensstemmelse med en type, som er godkendt efter dette regulativ, skal på et let synligt og let tilgængeligt sted, der er angivet i godkendelsesattesten, være påført et internationalt godkendelsesmærke bestående af følgende:
- 12.4.1. en cirkel, som omslutter bogstavet »E« efterfulgt af kendingsnummeret på den stat, som har meddelt godkendelse ⁽¹⁾
- 12.4.2. nummeret på dette regulativ fulgt af bogstavet »R«, en tankestreg og typegodkendelsesnummeret til højre for cirklen, der er foreskrevet i punkt 12.4.1
- 12.4.3. følgende tillægssymbol: et rektangel med en række tal, der angiver de hastigheder i km/h (og miles/h, hvis ansøgeren anmoder herom), som den hastighedsbegrænsende anordning (SLD) kan indstilles til.
- 12.5. Hvis køretøjet er i overensstemmelse med en køretøjstype, der i henhold til et eller flere andre regulativer, som danner bilag til overenskomsten, er godkendt i det land, der har godkendt køretøjet i henhold til dette regulativ, er det ikke nødvendigt at gentage det symbol, der er beskrevet i punkt 12.4.1. I så fald anbringes regulativets nummer og typegodkendelsesnummeret samt yderligere symboler for alle regulativer, i henhold til hvilke typegodkendelse er meddelt i det land, som har meddelt typegodkendelse i henhold til dette regulativ, i lodrette kolonner til højre for det mærke, der er beskrevet i punkt 12.4.1.
- 12.6. Godkendelsesmærket skal være letlæseligt og må ikke kunne fjernes.
- 12.7. Godkendelsesmærket skal anbringes tæt ved eller på den identifikationsplade, fabrikanten har anbragt på køretøjet.
- 12.8. Model B og C i bilag 4 til dette regulativ indeholder eksempler på udformning af godkendelsesmærker.
- 12.9. Ud over mærkningsforskrifterne i punkt 12.4 ovenfor, kan de kontraherende parter kræve, at køretøjet forsynes med en plade, som placeres på et iøjnefaldende og let tilgængeligt sted ved førerpladsen, og som klart og uudsletteligt viser:
- 12.9.1. ordene »KØRETØJ MED HASTIGHEDSBEGRÆNSER« (eller tilsvarende formulering)
- 12.9.2. SLD-kalibratorens navn eller mærke (hvis relevant)
- 12.9.3. en cirkel, som omslutter bogstavet »E« efterfulgt af kendingsnummeret på den stat, som har meddelt godkendelse, og nummeret på dette regulativ, efterfulgt af bogstavet »R«, og
- 12.9.4. den indstillede hastighed i km/h (og miles/h, hvis påkrævet), som køretøjet er kalibreret til.

⁽¹⁾ 1 for Tyskland, 2 for Frankrig, 3 for Italien, 4 for Nederlandene, 5 for Sverige, 6 for Belgien, 7 for Ungarn, 8 for Tjekkiet, 9 for Spanien, 10 for Jugoslavien, 11 for Det Forenede Kongerige, 12 for Østrig, 13 for Luxembourg, 14 for Schweiz, 15 (ubenyttet), 16 for Norge, 17 for Finland, 18 for Danmark, 19 for Rumænien, 20 for Polen, 21 for Portugal, 22 for Den Russiske Føderation, 23 for Grækenland, 24 for Irland, 25 for Kroatien, 26 for Slovenien, 27 for Slovakiet, 28 for Belarus, 29 for Estland, 30 (ubenyttet), 31 for Bosnien-Hercegovina, 32 for Letland, 33 (ubenyttet), 34 for Bulgarien, 35 (ubenyttet), 36 for Litauen, 37 for Tyrkiet, 38 (ubenyttet), 39 for Aserbajdsjan, 40 for Den Tidligere Jugoslaviske Republik Makedonien, 41 (ubenyttet), 42 for Det Europæiske Fællesskab (godkendelser meddelt af de enkelte medlemsstater, der anvender deres egne ECE-symboler), 43 for Japan, 44 (ubenyttet), 45 for Australien, 46 for Ukraine, 47 for Sydafrika og 48 for New Zealand. Efterfølgende numre tildeles andre stater i den kronologiske orden, i hvilken de ratificerer eller tiltræder aftalen om ensartede tekniske forskrifter for hjulkøretøjer og udstyr og dele, som kan monteres og/eller anvendes på hjulkøretøjer, og vilkårene for gensidig anerkendelse af godkendelser udstedt på grundlag af sådanne forskrifter, og de således tildelte numre meddeles af FN's generalsekretær til overenskomstens parter.

13. FORSKRIFTER

13.1. **Forskrifter for montering af en godkendt hastighedsbegrænsende anordning (SLD)**

- 13.1.1. Den hastighedsbegrænsende anordning (SLD) skal være således monteret, at køretøjet ved normal brug, trods de optrædende vibrationer, opfylder forskrifterne i dette regulativs del II.
- 13.1.2. Det skal i oplysningsskemaet angives, hvorledes den hastighedsbegrænsende anordning (SLD) er beskyttet mod manipulering. Analyseniveauet er altid den første fejl.
- 13.1.3. Den hastighedsbegrænsende funktion skal opnås, uanset hvilken speeder, der anvendes, hvis der er mere end én speeder (hastighedsregulator), der kan nås fra førersædet.
- 13.1.4. Ansøgeren om godkendelse skal indgive dokumentation, der beskriver kontrol- og kalibreringsprocedurer. Det skal være muligt at kontrollere, at den hastighedsbegrænsende funktion virker, mens køretøjet holder stille (f.eks. i forbindelse med kontrol af produktionens overensstemmelse eller periodisk syn).
- 13.1.5. Når køretøjet er i gang, skal der være energitilførsel til alle komponenter, som er nødvendige for, at den hastighedsbegrænsende anordning (SLD) kan fungere i fuldt omfang.
- 13.1.6. Den hastighedsbegrænsende funktion må ikke aktivere køretøjets driftsbremsesystem. En permanent bremse (f.eks. en decelerator) må kun indbygges i systemet, hvis den først virker, når den hastighedsbegrænsende funktion har begrænset brændstoftilførslen til det mindst mulige.

13.2. **Forskrifter for montering af en godkendt justerbar hastighedsbegrænsende anordning (ASLD)**

- 13.2.1. Det køretøj, som den godkendte justerbare hastighedsbegrænsende anordning (ASDL) monteres i, skal opfylde alle forskrifterne i punkt 5.2.2, 5.2.4, 5.2.5.4, 5.2.6 og 5.2.7.

14. ÆNDRING AF EN KØRETØJSTYPE OG UDVIDELSE AF GODKENDELSEN

- 14.1. Alle ændringer af køretøjstypen skal meddeles den administrative myndighed, der har godkendt køretøjstypen. Den pågældende myndighed kan da enten:
- 14.1.1. vurdere, at de foretagne ændringer ikke har en væsentlig negativ virkning, og at køretøjet under alle omstændigheder stadig opfylder forskrifterne, eller
- 14.1.2. kræve en yderligere prøvningsrapport fra den tekniske tjeneste.
- 14.2. Godkendelse eller afslag på godkendelse skal sammen med detaljer om ændringerne meddeles i henhold til fremgangsmåden beskrevet i punkt 12.3 ovenfor til de kontraherende parter i 1958-overenskomsten, der anvender dette regulativ.
- 14.3. Den kompetente myndighed, som udsteder udvidelse af en godkendelse, tildeler et fortløbende nummer til hvert anmeldelsesskema, som udfærdiges vedrørende en sådan udvidelse, og underretter de øvrige parter i 1958-overenskomsten, der anvender dette regulativ, herom ved hjælp af et anmeldelsesskema svarende til modellen i bilag 2 til dette regulativ.

15. PRODUKTIONENS OVERENSSTEMMELSE

- 15.1. Et køretøj, der er godkendt i henhold til dette regulativ, skal være således fremstillet, at det svarer til den godkendte type, idet det skal opfylde de forskrifter, der er fastlagt i punkt 13 ovenfor.
- 15.2. Til efterprøvning af, at forskrifterne i punkt 15.1 ovenfor er opfyldt, skal foretages passende kontrol af produktionen.

- 15.3. Indehaveren af godkendelsen skal især:
- 15.3.1. sørge for, at der findes procedurer for effektiv kontrol af køretøjerne for så vidt angår alle aspekter, der er relevante for overensstemmelse med forskrifterne i punkt 13 ovenfor
- 15.3.2. sørge for, at der for hvert godkendt køretøj gennemføres tilstrækkelige kontroller for så vidt angår montering af en typegodkendt hastighedsbegrænsende anordning (SLD), således at alle køretøjer i produktion opfylder specifikationerne for de køretøjer, der indgives til typegodkendelse
- 15.3.3. sørge for, at der tages alle nødvendige forholdsregler for at genoprette produktionens overensstemmelse, hvis de kontroller, der gennemføres i henhold til punkt 15.3.2, viser, at et eller flere køretøjer ikke opfylder de forskrifter, der er opstillet i punkt 13.
- 15.4. De kompetente myndigheder, som udstedte typegodkendelsen, kan på et hvilket som helst tidspunkt kontrollere de overensstemmelseskontrolmetoder, som benyttes i de enkelte produktionsenheder. Myndigheden kan også gennemføre vilkårlige kontroller af seriefremstillede køretøjer for at sikre, at de opfylder forskrifterne i punkt 13.
- 15.5. Hvis der findes utilfredsstillende resultater under kontrollerne i henhold til punkt 15.4 ovenfor, skal den kompetente myndighed sikre, at alle nødvendige foranstaltninger træffes for at genoprette produktionens overensstemmelse så hurtigt som muligt.
- 15.6. Den kompetente myndighed tillader normalt en inspektion hvert andet år. Giver en af disse inspektioner utilfredsstillende resultater, sikrer den kompetente myndighed, at der træffes alle nødvendige foranstaltninger for hurtigst muligt at genoprette produktionens overensstemmelse med den godkendte type.
16. SANKTIONER I TILFÆLDE AF PRODUKTIONENS MANGLENDE OVERENSSTEMMELSE
- 16.1. Den godkendelse, som er meddelt for en type køretøj i henhold til dette regulativ, kan inddrages, hvis kravene i punkt 13 ovenfor ikke er opfyldt.
- 16.2. Hvis en part i 1958-overenskomsten, som anvender dette regulativ, inddrager en tidligere meddelt godkendelse, underretter denne straks de andre kontraherende parter, som anvender dette regulativ, ved hjælp af en meddelelse, der svarer til modellen i bilag 2 til dette regulativ.
17. ENDELIGT OPHØR AF PRODUKTIONEN
- 17.1. Hvis indehaveren af godkendelsen fuldstændig ophører med at fremstille en køretøjstype, som er godkendt i henhold til dette regulativ, skal han underrette den myndighed, som har meddelt godkendelsen. Efter modtagelse af den pågældende meddelelse underretter myndigheden de andre parter i 1958-overenskomsten, som anvender dette regulativ, ved hjælp af en meddelelse, der svarer til modellen i bilag 2 til dette regulativ.
18. NAVNE OG ADRESSER PÅ DE TEKNISKE TJENESTER, SOM ER ANSVARLIGE FOR UDFØRELSE AF GODKENDELSESPRØVNINGERNE, OG PÅ DE ADMINISTRATIVE MYNDIGHEDER
- 18.1. De parter i 1958-overenskomsten, som anvender dette regulativ, meddeler FN's sekretariat navne og adresser på de tekniske tjenester, som udfører godkendelsesprøvninger, og på de administrative myndigheder, som meddeler typegodkendelser, og hvortil meddelelser udstedt i andre lande om typegodkendelse eller udvidelse, nægtelse eller inddragelse af typegodkendelse eller fuldstændigt ophør af produktion skal sendes.

DEL III

GODKENDELSE AF HASTIGHEDSBEGRÆSENDE ANORDNINGER (SLD)

19. ANSØGNING OM GODKENDELSE AF EN HASTIGHEDSBEGRÆSENDE ANORDNING (SLD)
- 19.1. Ansøgningen om godkendelse af en hastighedsbegrænsende anordning (SLD) indgives af fabrikanten af den hastighedsbegrænsende anordning (SLD) eller af dennes behørigt bemyndigede repræsentant.
- 19.2. For hver type hastighedsbegrænsende anordning (SLD) skal anmodningen være ledsaget af:
- 19.2.1. dokumentation i tre eksemplarer af den hastighedsbegrænsende anordnings (SLD) tekniske specifikationer og af fremgangsmåden ved dens montering i alle de mærker og typer af køretøjstyper, den er bestemt til
- 19.2.2. fem eksemplarer og den pågældende type hastighedsbegrænsende anordning (SLD): Disse eksemplarer skal være tydeligt mærket med ansøgerens fabriks- eller handelsmærke samt typeangivelse på en sådan måde, at mærkningen ikke kan slettes
- 19.2.3. et køretøj eller en motor (hvis prøvningen skal foregå på en prøvebænk), som er udstyret med den hastighedsbegrænsende anordning (SLD), der skal typegodkendes, udvalgt af ansøgeren i forståelse med den tekniske tjeneste, som foretager prøvningen.
- 19.3. Før typegodkendelse meddeles, kontrollerer den kompetente myndighed, at der findes tilfredsstillende ordninger til sikring af effektiv kontrol af produktionens overensstemmelse.
20. GODKENDELSE
- 20.1. Hvis den hastighedsbegrænsende anordning (SLD), der er ansøgt godkendt i henhold til dette regulativ, opfylder betingelserne i punkt 21 nedenfor, meddeles der godkendelse for den pågældende type hastighedsbegrænsende anordning (SLD).
- 20.2. Hver godkendt type tildeles et godkendelsesnummer. De første to cifre (00 for regulativet i dets oprindelige form) angiver den serie ændringer, som omfatter de seneste vigtige tekniske ændringer af regulativet på godkendelsens udstedelsestidspunkt. En kontraherende part må ikke tildele samme nummer til to forskellige typer hastighedsbegrænsende anordninger (SLD).
- 20.3. Meddelelse om godkendelse, udvidelse, nægtelse eller inddragelse af en godkendelse, eller endeligt ophør af produktionen af en type hastighedsbegrænsende anordning (SLD) i henhold til dette regulativ skal gives de kontraherende parter, der anvender dette regulativ, ved hjælp af en formular svarende til modellen i bilag 3 til dette regulativ.
- 20.4. På alle hastighedsbegrænsende anordninger (SLD), der er i overensstemmelse med en type hastighedsbegrænsende anordning, der er godkendt i henhold til dette regulativ, skal der monteres et internationalt godkendelsesmærke med en kendelig og nemt tilgængelig placering, der er angivet i godkendelsesattesten, bestående af:

- 20.4.1. en cirkel, som omslutter bogstavet »E« efterfulgt af kendingsnummeret på den stat, som har meddelt godkendelse ⁽¹⁾
- 20.4.2. nummeret på dette regulativ fulgt af bogstavet »R«, en tankestreg og typegodkendelsesnummeret til højre for cirklen, der er beskrevet i punkt 20.4.1.
- 20.5. Godkendelsesmærket skal være letlæseligt og må ikke kunne fjernes.
- 20.6. Model A i bilag 4 til dette regulativ indeholder eksempler på sammensætning af godkendelsesmærker.
21. FORSKRIFTER
- 21.1. **Generelt**
- 21.1.1. Den hastighedsbegrænsende anordning (SLD) skal være således konstrueret, produceret og samlet, at et køretøj, som er udstyret med den, opfylder bestemmelserne i dette regulativs del III ved normal brug.
- 21.1.2. Navnlig skal den hastighedsbegrænsende anordning (SLD) være således konstrueret, produceret og samlet, at den er bestandig mod den korrosion og ældning, som den udsættes for, og er beskyttet mod manipulering i overensstemmelse med punkt 21.1.6.
- 21.1.2.1. Den indstillede hastighed V_{set} for køretøjer, som er i brug, må under ingen omstændigheder kunne forøges eller ophæves midlertidigt eller varigt. At dette ikke er muligt, godtgøres over for den tekniske tjeneste ved hjælp af dokumentationsmateriale, som indeholder en analyse af de fejlforløb, systemet som sådant skal undersøges for. Analysen skal tage hensyn til systemets forskellige tilstandsmuligheder og vise, hvorledes indgangs- eller udgangstilstanden påvirker funktionen, og hvorledes disse ændringer kan opstå ved fejl eller ulovlige ændringer, samt mulighederne for deres forekomst. Analyseniveauet er altid den første fejl.
- 21.1.2.2. Den hastighedsbegrænsende anordning (SLD) og de hertil krævede forbindelser, dog ikke forbindelser, som er nødvendige for køretøjets drift, skal ved hjælp af plombering og/eller ved at kræve specialværktøj være beskyttet mod uautoriserede justeringer eller energifrydelser.
- 21.1.3. Den hastighedsbegrænsende anordning (SLD) må ikke aktivere køretøjets driftsbremsesystem. Permanent bremse (f.eks. en decelerator) må kun aktiveres, hvis den først virker, når den hastighedsbegrænsende anordning har begrænset brændstoftilførslen til det mindst mulige.
- 21.1.4. Den hastighedsbegrænsende anordning (SLD) må ikke påvirke køretøjets vejhastighed, hvis speederen påvirkes, når køretøjet kører med den indstillede hastighed.
- 21.1.5. Den hastighedsbegrænsende anordning (SLD) kan tillade normal betjening af speederen i forbindelse med gearskifte.

⁽¹⁾ 1 for Tyskland, 2 for Frankrig, 3 for Italien, 4 for Nederlandene, 5 for Sverige, 6 for Belgien, 7 for Ungarn, 8 for Tjekkiet, 9 for Spanien, 10 for Jugoslavien, 11 for Det Forenede Kongerige, 12 for Østrig, 13 for Luxembourg, 14 for Schweiz, 15 (ubenyttet), 16 for Norge, 17 for Finland, 18 for Danmark, 19 for Rumænien, 20 for Polen, 21 for Portugal, 22 for Den Russiske Føderation, 23 for Grækenland, 24 for Irland, 25 for Kroatien, 26 for Slovenien, 27 for Slovakiet, 28 for Belarus, 29 for Estland, 30 (ubenyttet), 31 for Bosnien-Hercegovina, 32 for Letland, 33 (ubenyttet), 34 for Bulgarien, 35 (ubenyttet), 36 for Litauen, 37 for Tyrkiet, 38 (ubenyttet), 39 for Aserbajdsjan, 40 for Den Tidligere Jugoslaviske Republik Makedonien, 41 (ubenyttet), 42 for Det Europæiske Fællesskab (godkendelser meddelt af de enkelte medlemsstater, der anvender deres egne ECE-symboler), 43 for Japan, 44 (ubenyttet), 45 for Australien, 46 for Ukraine, 47 for Sydafrika og 48 for New Zealand. Efterfølgende numre tildeles andre stater i den kronologiske orden, i hvilken de ratificerer eller tiltræder aftalen om ensartede tekniske forskrifter for hjulkøretøjer og udstyr og dele, som kan monteres og/eller anvendes på hjulkøretøjer, og vilkårene for gensidig anerkendelse af godkendelser udstedt på grundlag af sådanne forskrifter, og de således tildelte numre meddeles af FN's generalsekretær til overenskomstens parter.

- 21.1.6. Ingen fejl eller ikke-tilladt manipulering må medføre, at motoreffekten øges til mere end det, som følger af speederens stilling.
- 21.1.7. Den hastighedsbegrænsende anordning (SLD) skal fungere tilfredsstillende i sit elektromagnetiske miljø uden uacceptable elektromagnetiske forstyrrelser for dette miljø.
- 21.2. **Forskrifter for justerbare hastighedsbegrænsende anordninger (ASLD)**
- 21.2.1. Den justerbare hastighedsbegrænsende anordning (ASLD) skal være således, at køretøjet ved normal brug, trods de optrædende vibrationer, opfylder forskrifterne i dette regulativs del III.
- 21.2.1.1. Navnlig skal den justerbare hastighedsbegrænsende funktion (ASLF) være således konstrueret, produceret og samlet, at den er bestandig mod den korrosion og ældning, som den udsættes for.
- 21.2.2. Den hastighedsbegrænsende funktion skal fungere tilfredsstillende i dens elektromagnetiske miljø og være i overensstemmelse med de tekniske forskrifter i regulativ nr. 10 med den seneste ændringsserie, der er gældende på tidspunktet for typegodkendelsen.
- 21.2.3. Ingen fejl eller ikke-tilladt manipulering må medføre, at motoreffekten øges til mere end det, som følger af speederens stilling.
- 21.2.4. Værdien V_{adj} skal hele tiden vises for føreren i et display. Dette udelukker ikke en midlertidig afbrydelse af displayet af sikkerhedsgrunde.
- 21.2.5. Den justerbare hastighedsregulerende anordning (ASLD) skal opfylde følgende forskrifter:
- 21.2.5.1. Den justerbare hastighedsbegrænsende anordning (ASLD) må ikke aktivere køretøjets driftsbremsesystem, undtagen på køretøjer i klasse M_1 og N_1 , hvor køretøjets driftsbremsesystem må aktiveres.
- 21.2.5.2. Metoden til hastighedsbegrænsning, når køretøjet når V_{adj} , skal fungere uanset køretøjets transmissionstype (automatisk eller manuel).
- 21.2.5.3. Køretøjets hastighed skal begrænses til V_{adj} .
- 21.2.5.4. Det skal dog stadig være muligt at overskride hastigheden V_{adj} .
- 21.2.5.4.1. Der skal udøves en bevidst påvirkning for at overskride V_{adj} (*).
- 21.2.5.4.2. Hvis køretøjets hastighed overskrider V_{adj} , skal føreren gøres opmærksom på dette ved hjælp af et passende signal eller advarselssignal, der ikke må være speedometeret.
- 21.2.5.4.3. Opfyldelse af punkt 21.2.5.4.2 skal påvises i overensstemmelse med punkt 21.3.
- 21.2.5.5. Den hastighedsbegrænsende funktion skal tillade normal brug af speederen ved gearskifte.
- 21.2.6. Indstilling af V_{adj} :
- 21.2.6.1. Det skal være muligt at indstille værdien V_{adj} i trin på højst 10 km/h (5 mph) i intervallet fra 30 km/h (20 mph) til køretøjets konstruktivt bestemte maksimale hastighed.
- 21.2.6.2. Hvis der er tale om køretøjer fremstillet til salg i et land, der benytter britiske måleenheder, skal det være muligt at indstille værdien V_{adj} i trin på højst 5 mph i intervallet fra 20 mph til køretøjets konstruktivt bestemte maksimale hastighed.

(*) F.eks. kick-down.

- 21.2.6.3. Dette skal kunne gøres ved hjælp af en betjeningsanordning, der betjenes af føreren.
- 21.2.7. Aktivering/deaktivering
- 21.2.7.1. Når V_{adj} er indstillet af føreren, må den kun kunne ændres ved hjælp af den dertil beregnede betjeningsanordning.
- 21.2.7.2. Den justerbare hastighedsbegrænsende anordning (ASLD) skal på ethvert tidspunkt kunne aktiveres/deaktiveres.
- 21.2.7.3. Den justerbare hastighedsbegrænsende anordning skal deaktiveres, hver gang motoren stoppes, og nøglen fjernes.
- 21.3. **Prøvninger**
- 21.3.1. De hastighedsbegrænsningsprøvninger, som en hastighedsbegrænsende anordning (SLD), der søges godkendt, skal gennemgå, og kravene til begrænsningsevne beskrives i bilag 5 til dette regulativ.
- 21.3.2. De prøvninger for justerbar hastighedsbegrænsning, som en justerbar hastighedsbegrænsende anordning (ASLD), der søges godkendt, skal gennemgå, beskrives i bilag 6 til dette regulativ.
- 21.3.2.1. Den tekniske tjeneste udvælger tre forskellige prøvningshastigheder.
22. ÆNDRING AF TYPEN AF HASTIGHEDSBEGRÆSENDE ANORDNING (SLD) OG UDVIDELSE AF TYPEGODKENDELSEN
- 22.1. Enhver ændring af typen af hastighedsbegrænsende anordning (SLD) skal anmeldes til den administrative myndighed, som har godkendt denne type hastighedsbegrænsende anordning (SLD). Den pågældende myndighed kan da enten:
- 22.1.1. vurdere, at de foretagne ændringer ikke har en væsentlig negativ virkning, og at den hastighedsbegrænsende anordning (SLD) under alle omstændigheder stadig opfylder forskrifterne, eller
- 22.1.2. kræve en yderligere prøvningsrapport for nogle af eller alle prøvningerne omhandlet i dette regulativs bilag 5 fra den tekniske tjeneste, som forestår prøvningen.
- 22.2. Godkendelse eller afslag på godkendelse skal sammen med detaljer om ændringerne meddeles i henhold til fremgangsmåden beskrevet i punkt 20.3 ovenfor til de kontraherende parter i 1958-overenskomsten, der anvender dette regulativ.
- 22.3. Den kompetente myndighed, som udsteder udvidelse af en godkendelse, tildeler et fortløbende nummer til hvert anmeldelsesskema, som udfærdiges vedrørende en sådan udvidelse, og underretter de øvrige parter i 1958-overenskomsten, der anvender dette regulativ, herom ved hjælp af et anmeldelsesskema svarende til modellen i bilag 3 til dette regulativ.
23. PRODUKTIONENS OVERENSSTEMMELSE
- 23.1. Enhver hastighedsbegrænsende anordning (SLD), der godkendes i henhold til dette regulativ, skal være i overensstemmelse med den godkendte type, idet den skal opfylde de forskrifter, der er opstillet i punkt 21 ovenfor.
- 23.2. Til efterprøvning af, at forskrifterne i punkt 23.1 er opfyldt, skal der foretages passende kontrol af produktionen.
- 23.3. Godkendelsens indehaver skal navnlig:
- 23.3.1. sørge for, at der findes procedurer for effektiv kvalitetskontrol af den hastighedsbegrænsende anordning (SLD)

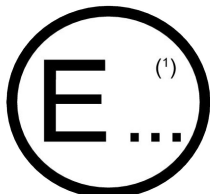
- 23.3.2. have adgang til det prøvningsudstyr, som er nødvendigt for at kunne kontrollere overensstemmelsen med hver enkelt af de godkendte typer
- 23.3.3. sikre, at prøvningsresultaterne registreres, og at de dertil knyttede dokumenter står til rådighed i et nærmere bestemt tidsrum, der fastsættes efter overenskomst med den administrative myndighed
- 23.3.4. analysere resultaterne af hver enkelt type prøvning for at kontrollere og sikre, at den hastighedsbegrænsende anordning (SLD) har stabile egenskaber, med forbehold af den med industriproduktion forbundne variation
- 23.3.5. sikre, at i det mindste målene, materialerne og fastgørelsesmetoden for hver type hastighedsbegrænsende anordning (SLD) svarer til den godkendte hastighedsbegrænsende anordning (SLD). Om nødvendigt foretages de prøvninger, der er foreskrevet i punkt 1 i bilag 5 til dette regulativ
- 23.3.6. sikre, at alle stikprøveserier eller prøvestykker, som tyder på manglende overensstemmelse med den pågældende type, medfører yderligere prøveudtagning og yderligere prøvninger. Der træffes alle nødvendige forholdsregler for at genoprette produktionens overensstemmelse med den godkendte type.
- 23.4. Den kompetente myndighed, som har udstedt typegodkendelsen, kan på et hvilket som helst tidspunkt kontrollere de overensstemmelseskontrolmetoder, som benyttes i de enkelte produktionsenheder.
 - 23.4.1. Ved hver inspektion skal inspektøren have forelagt produktions- og prøvningsrapporterne.
 - 23.4.2. Inspektøren kan udvælge vilkårlige prøver, som skal afprøves på fabrikantens laboratorium. Mindsteantallet af prøver kan være afhængigt af resultatet af fabrikantens egen kontrol.
 - 23.4.3. Hvis kvalitetsniveauet synes utilfredsstillende, eller det synes nødvendigt at kontrollere validiteten af de prøvninger, der er udført i henhold til punkt 23.4.2 ovenfor, udtager inspektøren stikprøver til kontrol hos den tekniske tjeneste, der har foretaget typegodkendelsesprøvningen.
 - 23.4.4. Den kompetente myndighed kan udføre enhver prøvning, som foreskrives i dette regulativ. De kompetente myndigheder tillader normalt en inspektion hvert andet år. Giver en af disse inspektioner utilfredsstillende resultater, sikrer den kompetente myndighed, at der tages alle nødvendige forholdsregler for hurtigst muligt at genoprette produktionens overensstemmelse med den godkendte type.
- 24. SANKTIONER I TILFÆLDE AF PRODUKTIONENS MANGLENDE OVERENSSTEMMELSE
 - 24.1. Den godkendelse, som er meddelt for en type hastighedsbegrænsende anordning (SLD) i henhold til dette regulativ, kan inddrages, hvis forskrifterne i punkt 21 ovenfor ikke er opfyldt.
 - 24.2. Hvis en part i 1958-overenskomsten, som anvender dette regulativ, inddrager en tidligere meddelt godkendelse, underretter denne straks de andre kontraherende parter, som anvender dette regulativ, ved hjælp af en meddelelse, der svarer til modellen i bilag 3 til dette regulativ.
- 25. ENDELIGT OPHØR AF PRODUKTIONEN
 - 25.1. Hvis indehaveren af godkendelsen fuldstændig ophører med at fremstille en type hastighedsbegrænsende anordning (SLD), som er godkendt i henhold til dette regulativ, skal han underrette den myndighed, som har meddelt godkendelsen. Efter modtagelse af den pågældende meddelelse underretter myndigheden de andre kontraherende parter i 1958-overenskomsten, som anvender dette regulativ, ved hjælp af en meddelelse, der svarer til modellen i bilag 3 til dette regulativ.

26. NAVNE OG ADRESSER PÅ DE TEKNISKE TJENESTER, SOM ER ANSVARLIGE FOR UDFØRELSE AF GODKENDELSESPRØVNINGERNE, OG PÅ DE ADMINISTRATIVE MYNDIGHEDER
- 26.1. De kontraherende parter i 1958-overenskomsten, som anvender dette regulativ, meddeler FN's sekretariat navne og adresser på de tekniske tjenester, som er ansvarlige for udførelse af godkendelsesprøvningsne, og på de administrative myndigheder, som meddeler godkendelse, og til hvem formularer med attestering af godkendelse, udvidelse, nægtelse eller inddragelse af godkendelser eller endeligt ophørt produktion, som er udstedt i andre stater, skal fremsendes.
-

BILAG 1

MEDDELELSE

(største format: A4 (210 × 297 mm))



Udstedt af: (myndighedens navn)

.....

.....

.....

vedrørende ⁽²⁾:

GODKENDELSE MEDDELT

GODKENDELSE UDVIDET

GODKENDELSE NÆGTET

GODKENDELSE INDDRAGET

ENDELIGT OPHØR AF PRODUKTIONEN

for en køretøjstype hvad angår begrænsning af maksimal hastighed ved hjælp af køretøjets hastighedsbegrænsende funktion/justerbare hastighedsbegrænsende funktion i henhold til del I i regulativ nr. 89.

Godkendelse nr.: Udvidelse nr.:

1. Motorkøretøjets fabriks- eller handelsbetegnelse:
2. Køretøjstype:
3. Fabrikantens navn og adresse:
4. Navn og adresse på fabrikantens eventuelle repræsentant:
5. Kort beskrivelse af køretøjets hastighedsbegrænsende funktion/justerbare hastighedsbegrænsende funktion:
6. Hastighed eller hastigheder, hvortil hastighedsbegrænsningen kan indstilles:
V = km/h
7. Maksimal motoreffekt i forhold til køretøjstypens masse i ubelastet stand:
8. Højeste motorhastighed i forhold til køretøjets hastighed i køretøjstypens højeste gear:
9. Køretøj indleveret til godkendelse den:
10. Teknisk tjeneste, som forestår godkendelsesprøvningen:
11. Dato på rapport udstedt af denne tjeneste:
12. Nummer på rapport udstedt af denne tjeneste:
13. Godkendelse meddelt/udvidet/nægtet/inddraget ⁽²⁾

14. Godkendelsesmærkets placering på køretøjet:
15. Sted:
16. Dato:
17. Underskrift:
18. Fortegnelse over de dokumenter, som er indleveret til den administrative myndighed, som har meddelt godkendelse, er vedføjet denne meddelelse og kan udleveres på begæring.

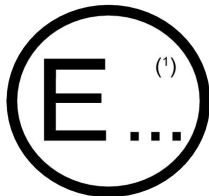
⁽¹⁾ Kendingsnummer for det land, der har meddelt/udvidet/nægtet/inddraget typegodkendelsen (se godkendelsesbestemmelserne i regulativet).

⁽²⁾ Det ikke gældende overstreges.

BILAG 2

MEDDELELSE

(største format: A4 (210 × 297 mm))



Udstedt af: (myndighedens navn)

.....

.....

.....

Vedrørende ⁽²⁾: GODKENDELSE MEDDELT
 GODKENDELSE UDVIDET
 GODKENDELSE NÆGTET
 GODKENDELSE INDDRAGET
 ENDELIGT OPHØR AF PRODUKTIONEN

af en køretøjstype hvad angår montering af hastighedsbegrænsende anordning/justerbar hastighedsbegrænsende anordning (SLD/ASLD) af godkendt type i henhold til del II i regulativ nr. 89.

Godkendelse nr.: Udvidelse nr.:

1. Motorkøretøjets fabriks- eller handelsbetegnelse:
2. Køretøj:
3. Fabrikantens navn og adresse:
4. Navn og adresse på fabrikantens eventuelle repræsentant:
5. En kort beskrivelse af køretøjstypen hvad angår dens hastighedsbegrænsende anordning/justerbare hastighedsbegrænsende anordning (SLD/ASLD):
6. Fabriks- eller handelsbetegnelse for den (de) hastighedsbegrænsende anordning(er) eller justerbare hastighedsbegrænsende anordninger (SLD/ASLD) og dens (deres) godkendelsesnummer (godkendelsesnumre):
7. Hastighed eller hastigheder, hvortil hastighedsbegrænsningen kan indstilles:
8. Maksimal motoreffekt i forhold til køretøjstypens masse i ubelastet stand:
9. Højeste motorhastighed i forhold til køretøjets hastighed i køretøjstypens højeste gear:
10. Køretøjet indleveret til godkendelse den:
11. Teknisk tjeneste, som forestår godkendelsesprøvningen:
12. Dato på rapport udstedt af denne tjeneste:
13. Nummer på rapport udstedt af denne tjeneste:

14. Godkendelse meddelt/nægtet/udvidet/inddraget ⁽²⁾:
15. Godkendelsesmærkets placering på køretøjet:
16. Sted:
17. Dato:
18. Underskrift:
19. Fortegnelse over de dokumenter, som er indleveret til den administrative myndighed, som har meddelt godkendelse, er vedføjet denne meddelelse og kan udleveres på begæring.

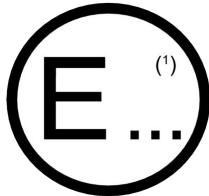
⁽¹⁾ Kendingsnummer for det land, der har meddelt/udvidet/nægtet/inddraget typegodkendelsen (se godkendelsesbestemmelserne i regulativet).

⁽²⁾ Det ikke gældende overstreges.

BILAG 3

MEDDELELSE

(største format: A4 (210 × 297 mm))



Udstedt af: (myndighedens navn)

.....

.....

.....

Vedrørende (?): GODKENDELSE MEDDELT
 GODKENDELSE UDVIDET
 GODKENDELSE NÆGTET
 GODKENDELSE INDDRAGET
 ENDELIGT OPHØR AF PRODUKTIONEN

for en type hastighedsbegrænsende anordning/justerbar hastighedsbegrænsende anordning (SLD/ASLD) i henhold til del III i regulativ nr. 89.

Godkendelse nr.: Udvidelse nr.:

1. Den hastighedsbegrænsende anordnings/den justerbare hastighedsbegrænsende anordnings (SLD/ASLD) fabriks- eller handelsbetegnelse:
2. Type anordning:
3. Fabrikantens navn og adresse:
4. Navn og adresse på fabrikantens eventuelle repræsentant:
5. Kort beskrivelse af den hastighedsbegrænsende anordning/den justerbare hastighedsbegrænsende anordning (SLD/ASLD):
6. Køretøjstype, på hvilken den hastighedsbegrænsende anordning/den justerbare hastighedsbegrænsende anordning (SLD/ASLD) er testet:
7. Hastighed eller hastigheder, som den hastighedsbegrænsende anordning/den justerbare hastighedsbegrænsende anordning kan indstilles til inden for prøvekøretøjets hastighedsområde:
8. Maksimal motoreffekt i forhold til prøvekøretøjets masse i ubelastet stand:
9. Højeste motorhastighed i forhold til køretøjets hastighed i prøvekøretøjets højeste gear:
10. Type(r) af køretøjer, som anordningen kan monteres i:
11. Hastighed eller hastigheder, begrænsningsanordningen kan indstilles til inden for det hastighedsområde, som er fastlagt for det køretøj, anordningen kan installeres i:
12. Forholdet mellem maksimal motoreffekt og masse i ubelastet stand af den (de) køretøjstype(r), anordningen kan monteres i:
13. Forholdet mellem højeste motorhastighed og køretøjets hastighed i højeste gear for det køretøj (de køretøjer), anordningen kan installeres i:

14. Anordning indleveret til godkendelse den:
15. Teknisk tjeneste, som forestår godkendelsesprøvningen:
16. Dato på rapport udstedt af denne tjeneste:
17. Nummer på rapport udstedt af denne tjeneste:
18. Godkendelse meddelt/nægtet/udvidet/inddraget for så vidt angår den hastighedsbegrænsende anordning/den justerbare hastighedsbegrænsende anordning (SLD/ASLD) ⁽²⁾:
19. Godkendelsesmærkets placering på anordningen:
20. Sted:
21. Dato:
22. Underskrift:
23. Fortegnelse over de dokumenter, som er indleveret til den administrative myndighed, som har meddelt godkendelse, er vedføjet denne meddelelse og kan udleveres på begæring.

⁽¹⁾ Kendingsnummer for det land, der har meddelt/udvidet/nægtet/inddraget typegodkendelsen (se godkendelsesbestemmelserne i regulativet).

⁽²⁾ Det ikke gældende overstreges.

BILAG 4

EKSEMPLER PÅ UDFORMNING AF GODKENDELSESMÆRKER

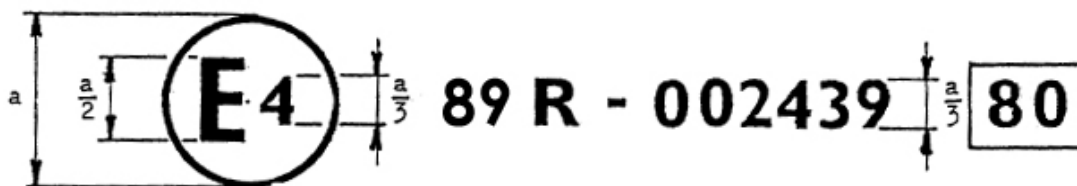
MODEL A



a = 8 mm min

Ovenstående godkendelsesmærke påført en SLD/ASLD viser, at SLD'en/ASLD'en er godkendt i Nederlandene (E4) i henhold til regulativ nr. 89 under godkendelsesnummer 002439. De første to cifre i godkendelsesnummeret angiver, at godkendelsen er udstedt i overensstemmelse med kravene i regulativ nr. 89 i den oprindelige form.

MODEL B

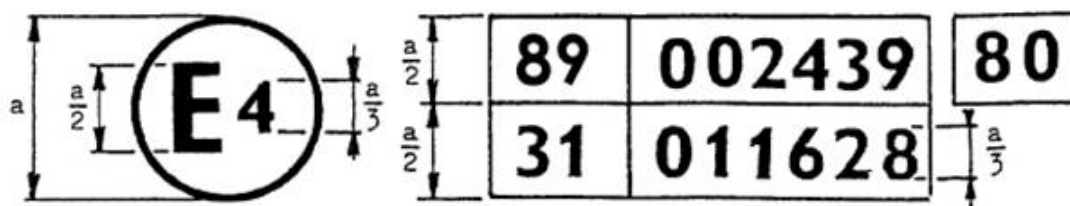


a = 8 mm min

Ovenstående godkendelsesmærke påført et køretøj viser, at køretøjet er godkendt i Nederlandene (E4) i henhold til regulativ nr. 89 under godkendelsesnummer 002439. De første to cifre i godkendelsesnummeret angiver, at godkendelsen er udstedt i overensstemmelse med kravene i regulativ nr. 89 i den oprindelige form. Tallet eller tallene, udtrykt i km/h, omgivet af et rektangel, angiver den indstillede hastighed, som køretøjet er begrænset til ⁽¹⁾ og de indstillede hastigheder, som det kan begrænses til.

⁽¹⁾ Dette tal kan tilføjes efter resten af mærket, når det vides, hvor det enkelte køretøj vil blive registreret. Ændringer i denne del af mærket anses ikke for at udgøre en ændring af køretøjstypen.

MODEL C



a = 8 mm min

Ovenstående godkendelsesmærke påført et køretøj viser, at køretøjet er godkendt i Nederlandene (E4) i henhold til regulativ nr. 89 og regulativ nr. 31 ⁽¹⁾. De første to cifre i godkendelsesnummeret angiver, at regulativ nr. 31 på godkendelsesdatoen indeholdt ændringsserie 01, og at regulativ nr. 89 forelå i den oprindelige form. Tallet eller tallene, udtrykt i km/h, omgivet af et rektangel, angiver den indstillede hastighed, som køretøjet er begrænset til, og de indstillede hastigheder, som det kan begrænses til.

⁽¹⁾ Det sidstnævnte nummer er kun et eksempel.

BILAG 5

PRØVNINGS- OG FUNKTIONSKRAV

1. PRØVNING AF HASTIGHEDSBEGRÆNSNING

Efter ansøgerens anmodning udføres prøvningerne i overensstemmelse med enten punkt 1.1, 1.2 eller 1.3 nedenfor.

1.1. MÅLINGER PÅ PRØVEBANE

1.1.1. **Forberedelse af køretøjet**

1.1.1.1. Et køretøj, som er repræsentativt for den køretøjstype, der skal godkendes, eller en SLD/ASLD, som er repræsentativ for den pågældende type SLD/ASLD, indleveres til den tekniske tjeneste.

1.1.1.2. Prøvekøretøjets motorindstilling, navnlig brændstofsyste­met (karburator eller indsprøjtningssystem), skal være i overensstemmelse med fabrikantens angivelser.

1.1.1.3. Dækmontering og dæktryk skal være i overensstemmelse med fabrikantens angivelser.

1.1.1.4. Køretøjets masse skal være den af fabrikanten angivne masse i ubelastet stand.

1.1.2. **Prøvebanens egenskaber**

1.1.2.1. Prøvebanen skal muliggøre konstant hastighed og være fri for ujævne steder. Stigninger må ikke være over 2 % og, når der ses bort fra camber-virkninger, ikke variere mere end 1 %.

1.1.2.2. Prøvebanen skal være fri for vand, sne og is.

1.1.3. **Vejrforhold**

1.1.3.1. Den gennemsnitlige vindhastighed målt i mindst 1 m højde over jorden må højst være 6 m/s med vindstød på ikke over 10 m/s.

1.1.4. **Accelerationsprøvningsmetode** (se figuren nedenfor)

1.1.4.1. Et køretøj, der bevæger sig med en hastighed på 10 km/h under den fastsatte hastighed, accelereres så meget som muligt med fuld påvirkning af speederen. Dette vedvarer mindst 30 sekunder, efter at køretøjet har opnået konstant hastighed. Køretøjets øjeblikkelige hastighed registreres under prøven, så der kan opstilles en kurve over hastighed kontra tid, samt når den hastighedsbegrænsende funktion/justerbare hastighedsbegrænsende funktion eller SLD/ASLD tages i brug. Hastighedsmålingens nøjagtighed skal være $\pm 1\%$. Tidsmålingens nøjagtighed skal ligge inden for 0,1 s.

1.1.4.2. Prøveresultatet anses for tilfredsstillende, hvis følgende betingelser opfyldes:

1.1.4.2.1. Den konstante hastighed, som køretøjet kommer op på, må ikke være højere end den indstillede hastighed ($V_{stab} \leq V_{set}$). Dog kan en tolerance på 5 % af V_{set} -værdien eller 5 km/h accepteres, idet den største af disse to værdier benyttes.

1.1.4.2.2. Når den konstante hastighed er opnået første gang:

1.1.4.2.2.1. må $V_{\max}$ ikke være mere end 5 % højere end V_{stab}

1.1.4.2.2.2. må hastighedsændringsgraden ikke overstige $0,5 \text{ m/s}^2$, når den måles i et tidsrum, som er større end 0,1 s

1.1.4.2.2.3. skal de konstante hastighedsforhold, som er angivet i punkt 1.1.4.2.3, være til stede inden 10 s efter, at den konstante hastighed V_{stab} er opnået første gang.

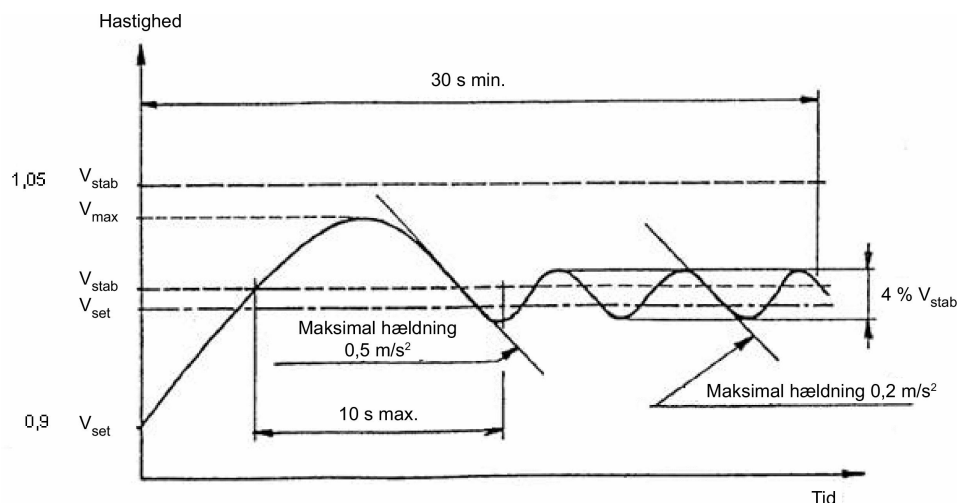
1.1.4.2.3. Når konstant hastighed er opnået:

1.1.4.2.3.1. må hastigheden ikke variere med mere end 4 % af V_{stab} eller 2 km/h, idet den største af disse værdier benyttes

1.1.4.2.3.2. må hastighedsændringsgraden ikke overstige $0,2 \text{ m/s}^2$, når den måles i et tidsrum, som er større end 0,1 s

1.1.4.2.3.3. V_{stab} er den gennemsnitlige hastighed, der beregnes under en mindsteperiode på 20 s, der begynder 10 s efter, at V_{stab} er opnået.

1.1.4.2.4. Accelerationsprøver udføres og godtagelseskriterierne kontrolleres for hvert gearforhold, som i teorien gør det muligt at overskride den indstillede hastighed.



$V_{\max}$ er den højeste hastighed opnået af køretøjet i den første halve periode i responskurven.

1.1.5. Prøvningsmetode ved konstant hastighed

1.1.5.1. Køretøjet accelererer med fuld acceleration til konstant hastighed og kører uden ændring af denne hastighed mindst 400 m på prøvebanen. Køretøjets gennemsnitshastighed skal måles på denne prøvebane. Målingen af gennemsnitshastigheden gentages derefter på samme prøvebane efter samme procedure, men med kørsel i modsat retning. Den ved afprøvningen påviste konstante hastighed er middelværdien af de to gennemsnitshastigheder, som er målt ved de to prøvekørsler. Hele prøven, herunder beregningen af den konstante hastighed, udføres fem gange. Hastighedsmålingerne udføres med en nøjagtighed på $\pm 1 \%$, tidsmålingerne med en nøjagtighed på 0,1 s.

- 1.1.5.2. Prøvningen anses for tilfredsstillende, hvis følgende betingelser opfyldes:
- 1.1.5.2.1. I ingen af prøvningsforløbene må V_{stab} overskride V_{set} . Dog kan en tolerance på 5 % af V_{set} -værdien eller 5 km/h accepteres, idet den største af disse to værdier benyttes.
- 1.1.5.2.2. Forskellen mellem de konstante hastigheder, som opnås i hvert af prøvningsforløbene, skal være lig med eller mindre end 3 km/h.
- 1.1.5.2.3. Konstanthastighedsprøvninger udføres, og godtagelseskriterierne kontrolleres for hvert gearforhold, som i teorien gør det muligt at overskride den indstillede hastighed.

1.2. PRØVNINGER PÅ CHASSISDYNAMOMETER

1.2.1. Chassisdynamometerets karakteristika

Chassisdynamometeret skal gengive den til køretøjets masse svarende inertie med en nøjagtighed på $\pm 10\%$. Køretøjets hastighed måles med en nøjagtighed på $\pm 1\%$. Tiden måles med en nøjagtighed på 0,1 s.

1.2.2. Accelerationsprøvningsmetode

- 1.2.2.1. Den kraft, som absorberes af bremsen under prøven, sættes til at svare til køretøjets modstand mod bevægelse ved de afprøvede hastigheder. Denne kraft kan findes ved beregning og fastslås med en nøjagtighed på $\pm 10\%$. På ansøgerens anmodning og med de kompetente myndigheders godkendelse kan den absorberede kraft sættes til $0,4 P_{max}$ (P_{max} er den maksimale motoreffekt). Køretøjet, der bevæger sig med en hastighed på 10 km/h under den indstillede hastighed V_{set} , accelereres til motorens maksimale ydelse med fuld påvirkning af speederen. Dette vedvarer mindst 20 sekunder, efter at køretøjet har opnået konstant hastighed. Køretøjets øjeblikkelige hastighed registreres under prøven, så der kan tegnes en kurve over hastighed kontra tid, når den hastighedsbegrænsende funktion/justerbare hastighedsbegrænsende funktion eller SLD/ASLD er i brug.

- 1.2.2.2. Prøvningen anses for tilfredsstillende, hvis forskrifterne i punkt 1.1.4.2 og dettes underpunkter er opfyldt.

1.2.3. Prøvningsmetode ved konstant hastighed

- 1.2.3.1. Køretøjet anbringes på chassisdynamometeret. Følgende godtagelseskriterier skal opfyldes af chassisdynamometeret med hensyn til absorberet kraft, som varierer gradvis fra den maksimale kraft P_{max} til en værdi svarende til $0,2 P_{max}$. Køretøjets hastighed registreres inden for hele det ovenfor angivne kraftområde. Køretøjets maksimale hastighed bestemmes inden for dette område. Prøvning og registrering af resultater foretages fem gange.

- 1.2.3.2. Prøvningerne anses for tilfredsstillende, hvis forskrifterne i punkt 1.1.5.2 og dettes underpunkter er opfyldt.

1.3. PRØVNING PÅ MOTORPRØVEBÆNK

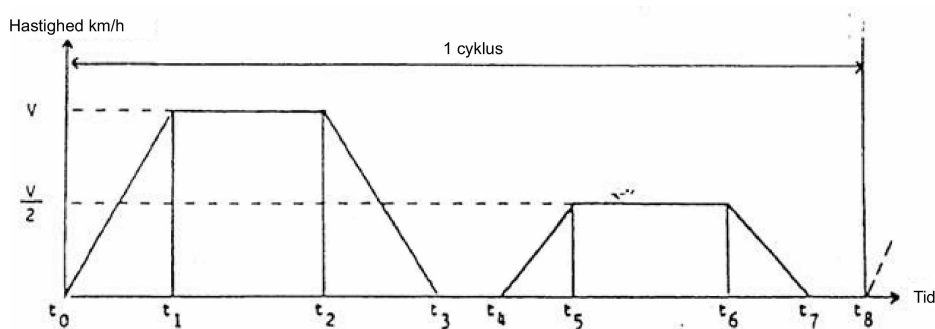
Denne prøvningsprocedure må kun benyttes, når ansøgeren over for den tekniske tjeneste kan godtgøre, at denne metode har samme gyldighed som måling på en prøvebane.

2. HOLDBARHEDSPRØVNING

Den hastighedsbegrænsende funktion/justerbare hastighedsbegrænsende funktion eller SLD/ASLD skal holdbarhedsprøves som beskrevet nedenfor. Dette kan dog udelades, hvis ansøgeren godtgør dens modstandsdygtighed over for disse påvirkninger.

- 2.1. Anordningen gennemgår på en prøvebænk en cyklus, som simulerer den stilling og bevægelse, SLD'en/ASLD'en udsættes for i køretøjet.

- 2.2. En funktionscyklus opretholdes ved hjælp af et kontrolsystem, som leveres af fabrikanten. Diagrammet over denne cyklus er gengivet nedenfor:



t_0-t_1 , t_2-t_3 , t_4-t_5 , t_6-t_7 : Den tid, den pågældende operation tager.

$t_1-t_2 = 2$ sekunder

$t_3-t_4 = 1$ sekund

$t_5-t_6 = 2$ sekunder

$t_7-t_8 = 1$ sekund

Der opstilles herefter fem konditioneringer. Prøverne på den type SLD/ASLD, der indleveres til godkendelse, underkastes konditioneringer efter følgende skema:

	Første SLD/ASLD	Anden SLD/ASLD	Tredje SLD/ASLD	Fjerde SLD/ASLD
Konditionering 1	X			
Konditionering 2		X		
Konditionering 3		X		
Konditionering 4			X	
Konditionering 5				X

- 2.2.1. Konditionering 1: prøvninger ved omgivelsernes temperatur ($20\text{ °C} \pm 2\text{ °C}$).

Antal cyklusser: 50 000.

- 2.2.2. Konditionering 2: prøvninger ved høje temperaturer

- 2.2.2.1. Elektroniske komponenter

Komponenterne underkastes cyklusser i et klimarum. Der opretholdes en temperatur på $65\text{ °C} \pm 5\text{ °C}$ i hele funktionsforløbet.

Antal cyklusser: 12 500.

- 2.2.2.2. Mekaniske komponenter

Komponenterne underkastes cyklusser i et klimarum. En temperatur på $100\text{ °C} \pm 5\text{ °C}$ opretholdes under hele operationen.

Antal cyklusser: 12 500.

- 2.2.3. Konditionering 3: prøvninger ved lave temperaturer

I det klimarum, som benyttes til konditionering 2, opretholdes en temperatur på $-20\text{ °C} \pm 5\text{ °C}$ under hele operationen.

Antal cyklusser: 12 500.

- 2.2.4. Konditionering 4: prøvninger i saltholdig atmosfære. (Kun komponenter, der udsættes for vejmiljø, afprøves.)

Anordningen underkastes cyklusser i et rum med saltholdig atmosfære. Natriumchloridkoncentrationen skal være på 5 % og klimarummets indre temperatur på $35\text{ °C} \pm 2\text{ °C}$.

Antal cyklusser: 12 500.

- 2.2.5. Konditionering 5: vibrationsprøve
 - 2.2.5.1. SLD'en/ASLD'en monteres på en måde, der svarer til dens montering i køretøjet.
 - 2.2.5.2. Anordningen udsættes for sinusssvingninger i alle tre planer. Logaritmekurven er en oktav pr. minut.
 - 2.2.5.2.1. Første prøvning: frekvensområde 10-24 Hz, amplitude ± 2 mm.
 - 2.2.5.2.2. Anden prøvning: frekvensområde 24-1 000 Hz. For tekniske enheder på chassis og førerhus er indgangen 2,5 g. For tekniske enheder på motoren er indgangen 5 g.
 - 2.3. GODTAGELSESKRITERIER FOR HOLDBARHEDSPRØVEN
 - 2.3.1. Ved holdbarhedsprøvens afslutning må der ikke kunne påvises ændringer af anordningens ydelse med hensyn til den indstillede hastighed.
 - 2.3.2. Hvis anordningen bryder sammen under en af holdbarhedsprøvningerne, kan en anden anordning imidlertid gennemgå den pågældende prøvning på fabrikantens anmodning.
-

BILAG 6

PRØVNINGS- OG FUNKTIONSKRAV TIL ASLD

1. PRØVNINGER AF JUSTERBARE HASTIGHEDSBEGRÆSENDE ANORDNINGER
 - 1.1. **Forberedelse af køretøjet**
 - 1.1.1. Et køretøj, som er repræsentativt for den køretøjstype, der skal godkendes, eller ASLD, som er repræsentativ for den pågældende type ASLD, indleveres til den tekniske tjeneste.
 - 1.1.1.1. Når en ASLD skal godkendes, skal den af fabrikanten monteres på et køretøj, som er repræsentativt for den type, som anordningen er beregnet til.
 - 1.1.2. Prøvekøretøjets motorindstilling, navnlig brændstofssystemet (karburator eller indsprøjtningssystem) skal være i overensstemmelse med fabrikantens angivelser.
 - 1.1.3. Dækmontering og dæktryk skal være i overensstemmelse med fabrikantens angivelser.
 - 1.1.4. Køretøjets masse skal være mindste tjenestevægt som angivet af fabrikanten.
 - 1.2. **Prøvebanens egenskaber**
 - 1.2.1. Prøvebanen skal muliggøre konstant hastighed og være fri for ujævne steder. Stigninger må ikke være over 2 %.
 - 1.2.2. Prøvebanen skal være fri for vand, sne og is.
 - 1.3. **Vejrforhold**
 - 1.3.1. Den gennemsnitlige vindhastighed målt i mindst 1 m højde over jorden må højst være 6 m/s med vindstød på ikke over 10 m/s.
 - 1.4. **Prøvning af advarsel til føreren om, at hastigheden V_{adj} overskrides**
 - 1.4.1. Den bevidste påvirkning (som omhandlet i punkt 5.2.5.4.1 og 21.2.5.4.1), der kræves for at overskride hastigheden V_{adj} skal udøves, når køretøjet kører med en hastighed på 10 km/h under hastigheden V_{adj} .
 - 1.4.2. Køretøjet accelereres til en hastighed, der er mindst 10 km/h højere end hastigheden V_{adj} .
 - 1.4.3. Denne hastighed skal opretholdes i mindst 30 sekunder.
 - 1.4.4. Køretøjets øjeblikkelige hastighed registreres under prøvningen med en nøjagtighed på ± 1 %.
 - 1.4.5. Prøvningen anses for tilfredsstillende, hvis følgende betingelser opfyldes:
 - 1.4.5.1. Føreren informeres ved hjælp af et advarselssignal, hvis køretøjets faktiske hastighed overskrider hastigheden V_{adj} med mere end 3 km/h.
 - 1.4.5.2. Føreren informeres hele tiden, mens hastigheden V_{adj} overskrides med mere end 3 km/h.

- 1.5. **Prøvning af den justerbare hastighedsbegrænsende funktion/anordning**
- 1.5.1. Med ASLF/D deaktiveret måler den tekniske tjeneste for hver gearudveksling udvalgt til den valgte prøvningshastighed V_{adj} de kræfter, der kræves til påvirkning af speederen for at opretholde hastigheden V_{adj} og en hastighed (V_{adj}^*), der er 20 % eller 20 km/h (den største værdi anvendes) højere end hastigheden V_{adj} .
- 1.5.2. Med ASLF/D aktiveret og indstillet til V_{adj} køres køretøjet med en hastighed på 10 km/h under V_{adj} . Køretøjet accelereres derefter ved at øge påvirkningskraften på speederen over en periode på $1 \text{ s} \pm 0,2 \text{ s}$ til den kraft, der er nødvendig for at nå op på hastigheden V_{adj}^* . Denne påvirkningskraft opretholdes derefter i en periode på mindst 30 sekunder, efter at køretøjet har opnået en konstant hastighed.
- 1.5.3. Køretøjets øjeblikkelige hastighed registreres under prøvningen, så der kan opstilles en kurve over hastighed kontra tid, mens den justerbare hastighedsbegrænsende funktion (ASLF) eller den justerbare hastighedsbegrænsende anordning (ASLD) er i brug. Hastighedsmålingens nøjagtighed skal være $\pm 1 \%$. Tidsmålingens nøjagtighed skal ligge inden for 0,1 s.
- 1.5.4. Prøvningen anses for tilfredsstillende, hvis følgende betingelser opfyldes:
- 1.5.4.1. Den konstante hastighed (V_{stab}) opnået af køretøjet må ikke overskride V_{adj} med mere end 3 km/h.
- 1.5.4.1.1. Efter V_{stab} opnås første gang:
- 1.5.4.1.1.1. må V_{max} ikke være mere end 5 % højere end V_{stab}
- 1.5.4.1.1.2. må hastighedsændringsgraden ikke overstige $0,5 \text{ m/s}^2$, når den måles i et tidsrum, som er større end 0,1 s
- 1.5.4.1.1.3. skal de konstante hastighedsforhold, som er angivet i punkt 1.5.4.1.1, være til stede inden 10 s efter, at den konstante hastighed V_{stab} er opnået første gang.
- 1.5.4.1.2. Når konstant hastighed er opnået:
- 1.5.4.1.2.1. må hastigheden ikke afvige fra V_{adj} med mere end 3 km/h
- 1.5.4.1.2.2. må hastighedsændringsgraden ikke overstige $0,2 \text{ m/s}^2$, når den måles i et tidsrum, som er større end 0,1 s
- 1.5.4.1.2.3. V_{stab} er den gennemsnitlige hastighed, der beregnes under en mindsteperode på 20 s, der begynder 10 s efter, at V_{stab} er opnået første gang.
- 1.5.4.1.3. Accelerationsprøvninger udføres, og godtagelseskriterierne kontrolleres for hvert gearforhold, som i teorien gør det muligt at opnå V_{adj}^* .
-