

BENELUX

PUBLIKATIEBLAD

INHOUD :

Besluiten van het Comité van Ministers d.d. 22 september 1967 :

Beschikking inzake **afmetingen en gewichten van bedrijfsvoertuigen**, welke in het intra-Beneluxverkeer zijn toegelaten (wijziging van Beschikking M (62) 7), M (67) 17 1

Aanbeveling inzake de **minimumeisen voor de voornaamste veterinaire sera en vaccins** op basis van smetstoffen van zoönosen, welke onder een controleregeling vallen, M (67) 18 7

Beschikking inzake bepaalde technische eisen voor **motorrijtuigen, aanhangwagens en opleggers** (derde wijziging van Beschikkingen M (64) 9 en 17), M (67) 23 35

Beschikking inzake de gemeenschappelijke uitvoerings- en controlevoorschriften voor het **ongeregelde internationale reizigersvervoer over de weg** (vervanging van Beschikking M (60) 17), M (67) 24 49

Briefwisselingen d.d. 20 juli 1967, bedoeld in artikel 7 van het Verdrag tot wederzijdse bijstand inzake de heffing van de omzetbelasting, enz. van 25.5.1964 67

TABLES DES MATIERES :

Décisions du Comité de Ministres du 22 septembre 1967 :

Décision relative aux **poids et dimensions des véhicules utilitaires** admis dans la circulation intra-Benelux (modifiant la Décision M (62) 7), M (67) 17 1

Recommandation relative aux **exigences minimales pour les principaux serums et vaccins vétérinaires**, qui pourraient constituer des risques de zoonoses et qui tombent sous une réglementation prévue pour le contrôle, M (67) 18 7

Décision concernant certaines conditions techniques relatives aux **véhicules automoteurs, remorques et semi-remorques** (troisième modification des Décisions M (64) 9 et 17), M (67) 23 35

Décision concernant les règles communes d'exécution et de contrôle pour les **transports irréguliers internationaux de voyageurs par route** (remplaçant la Décision M (60) 17), M (67) 24 49

Echanges de lettres du 20 juillet 1967, prévus par l'article 7 de la Convention d'assistance mutuelle en matière de perception des impôts sur le chiffre d'affaires, etc. du 25.5.1964 67

Het Benelux-Publikatieblad wordt uitgegeven door het Secretariaat-Generaal van de BENELUX ECONOMISCHE UNIE, Regentschapsstraat 39, Brussel 1.

Het **Publikatieblad** bevat de tekst van de in Benelux-verband gesloten overeenkomsten tussen de drie Staten, alsmede van door het Comité van Ministers der Unie genomen beschikkingen en aanbevelingen.

Het **Publikatieblad** kan tevens worden gebruikt als periodieke aanvulling van de « **Benelux-Basisteksten** ».

Deze bevatten de systematisch ingedeelde, volledige verzameling van de officiële teksten der Unie.

Om de Basisteksten bij te werken, dient men de omslag van het **Publikatieblad** te verwijderen en de losse, geperforeerde blaadjes in de daartoe bestemde banden der **Basisteksten** in te lassen volgens de bij ieder nummer gevoegde aanvijzingen.

Voor prijs en verkoopadressen van het **Publikatieblad** en de **Basisteksten** raadplege men de achterzijde van deze kaft.

Le Bulletin Benelux est édité par le Secrétariat général de l'UNION ECONOMIQUE BENELUX, 39, rue de la Régence, Bruxelles 1.

Dans le **Bulletin Benelux** sont repris les textes des conventions conclues dans le cadre du Benelux entre les trois États, ainsi que les textes de décisions et recommandations prises par le Comité de Ministres de l'Union.

Le Bulletin Benelux peut également servir pour compléter régulièrement les « **Textes de base Benelux** ».

Ceux-ci contiennent la collection complète des textes officiels, classés systématiquement.

Pour la mise à jour des Textes de base, il suffit de détacher la couverture du Bulletin et d'insérer les feuillets mobiles perforés dans les reliures des Textes de base, en suivant les instructions accompagnant chaque numéro.

Pour les prix et adresses des Bureaux de vente du Bulletin et des Textes de base, prière de consulter la dernière page de cette couverture.

DEEL *	TOME *
<i>Douane en belastingen</i>	<i>Douane et fiscalité</i>
Vervangen :	Remplacer :
Inhoud : blz. I	Table des matières : p. I
Invoegen :	Insérer :
blz. 47-51 b)	p. 47-51 b)
DEEL **	TOME **
<i>Ministeriële beschikkingen</i>	<i>Décisions ministérielles</i>
Vervangen :	Remplacer :
blz. 61-72, 120-122, 325 (fr), 326, 330-341, 489 (fr), 490- 500	p. 61-72, 120-122, 325 (fr), 326, 330-341, 489 (fr), 490- 500
DEEL ***	TOME ***
<i>Ministeriële beschikkingen</i>	<i>Décisions ministérielles</i>
Invoegen :	Insérer :
blz. 750-777	p. 750-777
Vervangen :	Remplacer :
Inhoud : blz. III	Table des matières : p. III

Bewaar telkens de laatste aanvullingsopgave !

U kunt dan steeds nagaan tot en met welke aanvulling Uw boekwerk is bijgewerkt.

Conservez toujours le dernier relevé de suppléments !

Ainsi vous pourrez vérifier à chaque instant jusqu'à quel point votre recueil est à jour.

BESCHIKKING
VAN HET COMITE VAN MINISTERS
VAN 22 SEPTEMBER 1967
TOT WIJZIGING VAN BESCHIKKING M (62) 7
VAN 21 MEI 1962
INZAKE AFMETINGEN EN GEWICHTEN
VAN BEDRIJFSVOERTUIGEN, WELKE IN HET
INTRA-BENELUX-VERKEER ZIJN TOEGELATEN,
M (67) 17

DECISION
DU COMITE DE MINISTRES
DU 22 SEPTEMBRE 1967
MODIFIANT LA DECISION M (62) 7
DU 21 MAI 1962
RELATIVE AUX POIDS ET DIMENSIONS
DES VEHICULES UTILITAIRES
ADMIS DANS LA CIRCULATION INTRA-BENELUX,
M (67) 17

Beschikking
van het Comité van Ministers
van de Benelux Economische Unie
tot wijziging van beschikking M (62) 7 van 21 mei 1962
inzake afmetingen en gewichten van bedrijfsvoertuigen,
welke in het intra-Beneluxverkeer zijn toegelaten,

M (67) 17

Het Comité van Ministers van de Benelux Economische Unie,
Gelet op de artikelen 7, 8, en 86 van het Unieverdrag,
Gelet op artikel 9 van het Uitvoeringsprotocol,
Gelet op het Verdrag nopens het wegverkeer te Genève gesloten
op 19 september 1949,

Overwegende, dat het noodzakelijk is gebleken artikel 3 van
de Beschikking van het Comité van Ministers van 21 mei 1962,
M (62) 7, te wijzigen, teneinde het maximum toe te laten
totaalgewicht van een samenstel van trekker en oplegger gelijk
te maken aan dat van verschillende Europese landen,

Heeft het volgende beslist :

Artikel 1

Artikel 3 van de Beschikking van het Comité van Ministers
van 21 mei 1962, M (62) 7, vervalt en wordt door de volgende
bepaling vervangen :

« *Artikel 3*

1. Het totaalgewicht van een samenstel van trekker en oplegger mag niet meer bedragen dan 38.000 kg ;
2. Het totaalgewicht van een samenstel van een motorrijtuig en een aanhangwagen mag niet meer bedragen dan 40.000 kg. »

750

Décision
du Comité de Ministres
de l'Union économique Benelux
modifiant la décision M (62) 7 du 21 mai 1962
relative aux poids et dimensions des véhicules utilitaires
admis dans la circulation intra-Benelux,

M (67) 17

Le Comité de Ministres de l'Union économique Benelux,

Vu les articles 7, 8, et 86 du Traité d'Union,

Vu l'article 9 du Protocole d'exécution,

Vu la Convention relative à la circulation routière, conclue à Genève le 19 septembre 1949,

Considérant qu'il est apparu nécessaire de modifier l'article 3 de la Décision du Comité de Ministres du 21 mai 1962, M (62) 7, afin de porter le poids maximum admissible du véhicule articulé au niveau admis dans différents pays européens,

A pris la décision suivante :

Article 1^{er}

L'article 3 de la Décision du Comité de Ministres du 21 mai 1962, M (62) 7, est abrogé et remplacé par la disposition suivante :

« Article 3

1. Le poids total du véhicule articulé (tracteur et semi-remorque) ne peut dépasser 38.000 kg ;
2. Le poids total d'un train composé d'un véhicule tracteur et d'une remorque autre qu'une semi-remorque ne peut dépasser 40.000 kg. »

751

Artikel 2

Deze beschikking treedt in werking op 1 april 1968.

Gedaan te Brussel, op 22 september 1967.

De Voorzitter van het Comité van Ministers,
H.J. de KOSTER

751

Article 2

La présente décision entre en vigueur le 1^{er} avril 1968.

Fait à Bruxelles, le 22 septembre 1967.

Le Président du Comité de Ministres,

H.J. de KOSTER

AANBEVELING
VAN HET COMITE VAN MINISTERS
VAN 22 SEPTEMBER 1967
INZAKE DE MINIMUMEISEN
VOOR DE VOORNAAMSTE
VETERINAIRE SERA EN VACCINS
OP BASIS VAN SMETSTOFFEN EN ZONOSSEN,
WELKE ONDER EEN CONTROLEREGELING
VALLEN,
M (67) 18

RECOMMANDATION
DU COMITE DE MINISTRES
DU 22 SEPTEMBRE 1967
RELATIVE AUX EXIGENCES MINIMALES
POUR LES PRINCIPAUX SERUMS
ET VACCINS VETERINAIRES
QUI POURRAIENT CONSTITUER DES RISQUES
DE ZONOSSES ET QUI TOMBENT SOUS UNE
REGLEMENTATION PREVUE POUR LE CONTROLE,
M (67) 18

**Aanbeveling
van het Comité van Ministers
van de Benelux Economische Unie
inzake de minimumeisen voor de voornaamste
veterinaire sera en vaccins
op basis van smetstoffen van zoönosen
welke onder een controleregeling vallen,**

M (67) 18

Het Comité van Ministers van de Benelux Economische Unie,
Gelet op artikel 6 van het Unieverdrag en artikel 9 van de
Overgangsovereenkomst,

Overwegende dat het — in afwachting van de totstandkoming
van een meer algemene reglementering voor alle therapeutische
en profylactische produkten — noodzakelijk is thans reeds aan
sera en entstoffen voor veterinair gebruik bepaalde gemeen-
schappelijke eisen te stellen inzake zuiverheid, onschadelijk-
heid en doeltreffendheid,

Beveelt aan :

Enig artikel

Aan de Regeringen der drie Beneluxlanden wordt verzocht de
bepalingen van het aan deze Aanbeveling gehechte Reglement
betreffende de minimumeisen voor de voornaamste veterinaire
sera en vaccins op basis van smetstoffen van zoönosen, welke
onder een controleregeling vallen, uiterlijk op 1 januari 1968
toe te passen.

Gedaan te Brussel, op 22 september 1967.

De Voorzitter van het Comité van Ministers,

H.J. de KOSTER

752

**Recommandation
du Comité de Ministres
de l'Union économique Benelux
relative aux exigences minimales pour les principaux
sérum et vaccins vétérinaires qui pourraient constituer
des risques de zoonoses et qui tombent
sous une réglementation prévue pour le contrôle,**

M (67) 18

Le Comité de Ministres de l'Union économique Benelux,
Vu l'article 6 du Traité d'Union et l'article 9 de la Convention
transitoire,

Considérant qu'en attendant l'établissement d'une réglementation plus générale sur l'ensemble des produits thérapeutiques et prophylactiques, il est déjà indispensable dès à présent d'exiger pour les sérum et vaccins à usage vétérinaire des normes communes de pureté, d'innocuité et d'efficacité,

Recommande :

Article unique

Les Gouvernements des trois pays du Benelux sont invités à appliquer à partir du 1^{er} janvier 1968 au plus tard, les dispositions du Règlement annexé à la présente Recommandation concernant les exigences minimales pour les principaux sérum et vaccins vétérinaires qui pourraient constituer des risques de zoonoses et qui tombent sous une réglementation prévue pour le contrôle.

Fait à Bruxelles, le 22 septembre 1967.

Le Président du Comité de Ministres,
H.J. de KOSTER

Reglement
betreffende de minimumeisen voor de voornaamste
veterinaire sera en vaccins
op basis van smetstoffen van zoönosen
welke onder een controleregeling vallen,

M (67) 18, Bijlage

I. Zuiverheid

A. Behalve in de onder B en C genoemde gevallen mogen vaccins geen andere micro-organismen bevatten dan die, welke, al naargelang de nationale voorschriften, hetzij op het etiket van de ampul of fles zijn vermeld, hetzij de verwekkers zijn van de op dat etiket vermelde ziekte. Bij het controlerend onderzoek van vaccins dient het volgende in acht te worden genomen :

- a. Het onderzoek naar parasitaire bacteriën en schimmels met volgens de gebruikelijke microbiologische methoden worden verricht.
- b. Vaccins op basis van levend virus moeten bovendien worden onderzocht op de eventuele aanwezigheid van andere virus-sen.

B. In gevallen, waarin de bereiding van vaccins normaliter geen zuivere of steriele produkten vermag op te leveren, kan het microbiologisch onderzoek zich beperken tot het vaststellen van pathogene micro-organismen of micro-organismen die onder bepaalde omstandigheden pathoogen kunnen worden.

C. In gelyophiliseerde vaccins bestemd om per os of op de huid te worden toegediend is de eventuele aanwezigheid van enkele banale kiemen toelaatbaar (maximum 100 banale kiemen per ml gereconstitueerd vaccin).

D. De onder A bedoelde onderzoekingen moeten worden uitgestrekt tot de verdunningsvloei-stoffen waarmede gelyophiliseerde vaccins worden gesuspendeerd. Deze verdunningsvloei-stoffen moeten steriel zijn.

E. De sera moeten steriel zijn.

753

Règlement
concernant les exigences minimales pour les principaux
sérums et vaccins vétérinaires qui pourraient constituer
des risques de zoonoses et qui tombent
sous une réglementation prévue pour le contrôle,

M (67) 18, Annexe

I. Pureté

A. Sauf dans les cas exceptionnels repris sous B ou C, les vaccins ne pourront contenir des micro-organismes différents de ceux qui sont annoncés sur l'étiquette du flacon ou de ceux qui sont les agents de la maladie mentionnée sur l'étiquette, selon les exigences des réglementations nationales intéressées :

- a. La recherche des bactéries et des champignons parasites sera faite selon les techniques microbiologiques appropriées.
- b. Les vaccins à virus « vivants » seront, en outre, examinés au point de vue de la présence éventuelle d'autres virus.

B. Dans les cas des vaccins dont la préparation ne peut normalement aboutir à des produits purs ou stériles, l'examen microbiologique peut se limiter à constater l'absence des micro-organismes pathogènes ou susceptibles de l'être.

C. Dans les vaccins lyophilisés destinés à être administrés par os ou sur la peau, la présence éventuelle de rares germes non pathogènes pourra être tolérée (maximum 100 germes banals par ml de vaccin reconstitué).

D. Les contrôles prévus en A seront étendus aux liquides de dilution fournis pour remettre en suspension les vaccins lyophilisés. Ces liquides de dilution devront être stériles.

E. Les sérums devront être stériles.

II. Onschadelijkheid

A. Sera

Onschadelijkheidsproeven met sera behoeven niet noodzakelijkerwijs te worden genomen op de diersoorten waarvoor deze sera bestemd zijn. Als minimum kan worden volstaan met een proef op muizen of caviae, waarbij als volgt tewerk moet worden gegaan :

6 goed gezonde muizen met een gewicht van 16 g krijgen onderhuids 0,5 ml van het te controleren serum ingespoten ;

2 caviae met een gewicht van 350 à 400 g krijgen onderhuids 5 ml van het te controleren serum ingespoten.

Deze dieren worden gedurende 10 dagen dagelijks geobserveerd.

Gedurende deze periode mogen geen klinische symptomen worden waargenomen, verband houdende met de inspuiting van het serum.

B. Vaccins

Naast de proeven op laboratoriumdieren moeten proefnemingen worden gedaan op voor besmetting vatbare dieren, behorende tot de soorten waarvoor de vaccins bestemd zijn, behalve indien voor het verkrijgen van bevredigende en afdoende resultaten met laboratoriumdieren kan worden volstaan.

a. Geïnactiveerde vaccins

Na inspuiting van een adequate dosis vaccin mogen geen ernstige pathologische verschijnselen optreden.

Kleine plaatselijke reacties (oedeemverharding zonder abscesvorming of necrose) en koortsverschijnselen gedurende minder dan 48 uur die de algemene gezondheidstoestand niet te zeer beïnvloeden, zijn toegestaan.

In het speciale geval van geïnactiveerde rabiës-vaccins moet onderstaande controle worden toegepast :

754

II. Innocuité

A. Sérums

L'épreuve d'innocuité des sérums ne devra pas nécessairement être faite sur les espèces animales pour lesquelles ces sérums sont préparés. On pourra se limiter, mais il s'agit là d'un minimum, à une épreuve sur souris ou sur cobayes en procédant de la façon suivante :

6 souris en bonne santé, d'un poids de 16 g recevront en injection sous-cutanée 0,5 ml du sérum à contrôler ;

2 cobayes de 350 à 400 g recevront en injection sous-cutanée 5 ml de sérum à contrôler.

Ces animaux seront observés quotidiennement pendant 10 jours.

Pendant ce laps de temps, aucun symptôme clinique ne devra être observé, qui soit attribuable à l'injection de sérum.

B. Vaccins

En plus des épreuves sur animaux de laboratoire, des contrôles seront effectués sur des sujets réceptifs des espèces animales auxquels les vaccins sont destinés, sauf lorsque l'emploi exclusif des animaux de laboratoire permet d'obtenir des résultats satisfaisants et suffisants.

a. Vaccins inactivés

L'injection d'une dose adéquate de vaccin ne peut être suivie de manifestations pathologiques graves.

On peut admettre une réaction locale modérée (oedème, induration sans abcédation au nécrose) et une réaction thermique n'excédant pas 48 heures et n'altérant pas sensiblement l'état général.

En ce qui concerne le cas particulier des vaccins antirabiques inactivés le contrôle suivant sera d'application :

1) *Vaccins van het type Fermi op basis van gedeeltelijk geïnactiveerd zenuwweefsel*

Naast de gebruikelijke steriliteitscontrole moet een onschadelijkheidsproef worden genomen conform de aanwijzingen inzake de residuele virulentie van het vervaardigde vaccin, welke zijn opgenomen in de 2^e uitgave van de « Techniques de laboratoire pour la rage » (monografie n^o 23 van de W.G.O.) waarvan de tekst is overgenomen in het Addendum, punt I.

Het gehalte wordt berekend volgens de REED- en de MUENCH-methode en moet meer bedragen dan 10^{-1} en minder dan 10^{-2} .

2) *Vaccins op basis van volledig geïnactiveerd zenuwweefsel*

Naast de gebruikelijke steriliteitscontrole moet een onschadelijkheidsproef worden genomen conform de in monografie n^o 23 van de W.G.O. beschreven wijze, waarvan de tekst is overgenomen in het Addendum, punt II.

b. « Levende » vaccins

Voor « levende » vaccins gelden de navolgende zeer gedetailleerde voorschriften :

1. *Antibrucellose-vaccin*

Twee caviae krijgen een intra-musculaire inspuiting met 1 ml vaccinemuulsie, bevattende 5 miljard Brucellae.

Gedurende een observatie van 10 dagen mogen zich geen ernstige pathologische verschijnselen voordoen.

De 11^{de} dag worden caviae gedood. De milt mag dan maximaal 500.000 Brucellae per gram bevatten, volgens telling op vast medium.

2. *Miltvuur-vaccin*

a. *Pasteur-vaccin*

De bacterie-stam moet zodanig zijn verzwakt, dat een onderhuidse inspuiting van een normale runderdosis vaccin door een

1) *Vaccins type Fermi à base de tissu nerveux dont l'inactivation est partielle*

Outre le contrôle habituel de stérilité, il sera procédé à un contrôle d'innocuité conformément aux indications relatives à la virulence résiduelle du vaccin terminé, citées dans la 2^e édition des Techniques de laboratoire pour la rage (monographie n° 23 de l'O.M.S.), dont le texte est repris à l'Addendum, point I.

Le titre sera calculé suivant la méthode de REED et MUENCH et devra être supérieur à 10^{-1} et inférieur à 10^{-2} .

2) *Vaccins à base de tissu nerveux dont l'inactivation est totale*

Outre le contrôle habituel de stérilité, il sera procédé à une épreuve d'innocuité conformément à la technique décrite dans la monographie n° 23 de l'O.M.S. précitée dont le texte est repris à l'Addendum, point II.

b. **Vaccins « vivants »**

Pour les vaccins « vivants » les dispositions particulières détaillées ci-dessous seront d'application :

1. *Vaccin antibrucellique*

On injecte à deux cobayes, par voie intramusculaire 1 ml d'émulsion contenant 5 milliards de Brucella du vaccin.

Au cours d'une observation de 10 jours, aucune manifestation pathologique grave ne devra se produire.

Le 11^e jour, les cobayes seront sacrifiés. La rate pourra contenir au maximum 500.000 Brucellas par gramme, la numération étant faite sur milieu solide.

2. *Vaccin contre le charbon bactérien*

a. *Vaccin Pasteur*

L'atténuation de la souche de bactériidies charbonneuses sera telle que l'injection sous-cutanée d'une dose normale de

konijn van tenminste 1,5 kg goed wordt verdragen. Het dier moet gedurende 8 dagen worden geobserveerd.

b. *Sterne-vaccin*

Er wordt een suspensie bereid die 200.000.000 sporen per ml bevat.

6 caviae worden onderhuids ingespoten met 0,001 ml van deze suspensie, d.w.z. 200.000 sporen. Gedurende een observatieperiode van 10 dagen mogen slechts lichte locale reacties en geen algemene ziekteverschijnselen optreden. Verder kan ook nog de volgende methode worden toegepast : 2 schapen of 2 geiten worden elk subcutaan met 2 doses van het rundervaccin ingespoten (20 miljoen sporen).

Gedurende een observatieperiode van 10 dagen mogen geen ernstige locale of algemene reacties optreden.

3. *Rabiës-vaccin* (LEP-HEP)

Acht muizen van 20 g ontvangen een onderhuidse insputing met een hoeveelheid vaccin gelijk aan $1/6^{\circ}$ van de voor honden geldende dosis. De muizen worden gedurende tenminste 7 dagen geobserveerd. Tenminste 7 muizen moeten deze proef overleven zonder ziekteverschijnselen te vertonen.

4. Wat betreft de overige vaccins op basis van microben of levend virus, in verband waarmede veiligheidsmaatregelen genomen moeten worden, mag insputing van een normale dosis bij dieren, behorende tot de soorten waarvoor deze vaccins bestemd zijn, hoogstens slechts vage symptomen van de te bestrijden ziekte tot gevolg hebben.

Deze proeven op dieren, behorende tot de soorten waarvoor deze vaccins bestemd zijn, zijn slechts verplicht zolang zij niet kunnen vervangen worden door afdoende laboratoriummethoden.

III. Doeltreffendheid

A. Antibrucellose-vaccin B 19

12 caviae van 350 à 450 g krijgen een intramusculaire injectie met 1 ml vaccin, verdund tot 5 miljard kiemen per ml.

vaccin par bovin soit parfaitement tolérée par le lapin pesant 1,5 kg. L'animal sera observé pendant 8 jours.

b. *Vaccin Sterne*

On prépare une suspension contenant 200.000.000 spores par ml.

On injecte par voie sous-cutanée à 6 cobayes 0,001 ml de cette suspension, c.-à-d. 200.000 spores. On observe les animaux d'épreuve pendant 10 jours : on ne devra noter qu'une faible réaction locale sans symptômes généraux. Accessoirement la méthode suivante pourra être appliquée : deux moutons ou deux chèvres recevront sous la peau 2 doses de vaccin pour bovin (20 millions de spores).

Au cours d'une observation de 10 jours il ne pourra se produire des réactions graves, locales ou générales.

3. *Vaccin contre la rage (LEP-HEP)*

On injecte à 8 souris de 20 gr, par voie sous-cutanée, une quantité de vaccin correspondant au 1/6^e de la dose prévue pour le chien. On observe les souris pendant 7 jours au moins. 7 souris au moins doivent survivre sans présenter aucun symptôme de maladie.

4. Pour d'autres vaccins à microbes ou à virus vivants, dont la mise au point ultérieure pourrait justifier des mesures de sécurité, l'injection d'une dose normale à des animaux des espèces auxquelles ces vaccins sont destinés ne pourra déclencher au maximum que des symptômes très frustes de la maladie que l'on veut combattre.

Toutefois ce contrôle sur animaux des espèces auxquelles ces vaccins sont destinés, ne s'effectuera obligatoirement que jusqu'à ce que des méthodes de laboratoire valables puissent leur être substituées.

III. Efficacité

A. Vaccin antibrucellique B 19

On injecte à 12 cobayes de 350 à 450 g par voie intramusculaire, 1 ml de vaccin, dilué de façon à contenir 5 milliards de germes par ml.

Na 9 weken worden zij op de proef gesteld met een intramusculaire injectie van 5.000 virulente *Brucellae* op 1 ml. Dezelfde injectie wordt toegediend aan 12 niet gevaccineerde caviae. Zes weken na de experimentele injectie worden alle caviae gedood.

De doeltreffendheid van een vaccin is voldoende te achten, wanneer in de milten van niet meer dan 6 van de 12 gevaccineerde caviae *Brucellae* worden aangetroffen, terwijl alle niet-gevaccineerde caviae moeten blijken geïnfecteerd te zijn.

B. Miltvuur-vaccin

Bij 8 caviae wordt onderhuids een dosis van 0,01 ml van de geconcentreerde sporensuspensie ingespoten (200 miljoen sporen per ml). Na 14 dagen worden de resistente caviae geïnfecteerd met een injectie van 0,1 ml van een reincultuur van de stam Pasteur II die \pm 200 lethale doses bevat.

Meer dan de helft der gevaccineerde caviae moet resistent zijn.

C. Rabiës-vaccin

a. Efficiëntieproef met een geïnactiveerd antirabiës-vaccin

Het proefvirus is de CVS-stam.

De controle wordt verricht volgens de Habel-test (zie Addendum punt III).

b. Werkzaamheid van antirabiës-vaccins op basis van gewijzigd levend virus

1. *HEP* en *KELEV*

a) De controle op muizen wordt verricht volgens de wijziging van de K. HABEL-test, welke van toepassing is op levende of verzwakte vaccins (zie Addendum punt IV).

b) De controle op caviae wordt verricht volgens de KOP-ROWSKItest (zie Addendum punt V).

2. *LEP*

De controle wordt verricht op caviae volgens de sub 1. a) bedoelde methode en eventueel op muizen.

757

Après 9 semaines, on les éprouve par injection intramusculaire de 5.000 *Brucella* virulentes dans 1 ml. On pratique la même injection à 12 cobayes non vaccinés. Tous les cobayes sont sacrifiés 6 semaines après l'injection expérimentale.

Pour que le vaccin éprouvé soit valable, il faut que l'on ne trouve pas de *Brucella* dans la rate de plus de 6 cobayes des 12 vaccinés, tandis que tous les cobayes non vaccinés seront trouvés infectés.

B. Vaccin contre le charbon bactérien

On injecte par voie sous-cutanée à 8 cobayes, une dose de 0,01 ml de la suspension concentrée de spores (200 millions de spores par ml) 14 jours plus tard les cobayes qui ont résisté sont infectés par injection de 0,1 ml d'une culture de 24 h en bouillon de la souche Pasteur II qui contiendra \pm 200 doses léthales.

Plus de la moitié des cobayes vaccinés doivent résister.

C. Vaccin antirabique

a. Contrôle de l'efficacité d'un vaccin antirabique inactivé

Le virus d'épreuve sera la souche CVS.

Le contrôle sera effectué selon la technique du test de Habel (voir Addendum point III).

b. Efficacité des vaccins antirabiques à virus vivant modifié

1. *HEP* et *KELEV*

a) Le contrôle sur souris sera effectué selon la modification de la technique de K. HABEL applicable aux vaccins vivants ou atténués (voir Addendum point IV).

b) Le contrôle sur cobayes sera effectué selon le test de KOP-ROWSKI (voir Addendum point V).

2. *LEP*

Le contrôle sera effectué sur cobayes selon la technique signalée sub 1. a) et éventuellement sur souris.

**ADDENDUM
BIJ HET REGLEMENT
M (67) 18, Bijlage**

**ADDENDUM
AU REGLEMENT
M (67) 18, Annexe**

I. Onderzoek op de restvirulentie van rabiësvaccins van het Fermi-type

Elke partij vaccin moet op muizen worden getest om de restvirulentie te bepalen. Deze test moet 9 dagen na de toevoeging van phenol worden uitgevoerd; in gevallen van uitzonderlijke spoed, kan vroeger worden begonnen maar niet eerder dan 2 dagen nadat de phenol is toegevoegd.

Het te onderzoeken vaccin wordt met laag toerental gecentrifugeerd en van de bovenstaande vloeistof de tienvoudige verdunningen 10^{-1} , 10^{-2} en 10^{-3} gemaakt met physiologische keukenzoutoplossing van pH 7. Van elke verdunning worden tenminste 5 muizen (bij voorkeur 10) intracerebraal geïnoculeerd met 0,03 ml. De drie groepen muizen worden 15 dagen geobserveerd en vanaf de derde dag wordt aantekening gehouden van de muizen met paralyse, die sterven.

II. Orschadelijkheidsproef van volledig geïnactiveerde zenuwweefselvaccins tegen rabiës

Op konijnen (1) en op muizen wordt een onschadelijkheidstest uitgevoerd om de afwezigheid van levend virus in volledig geïnactiveerde vaccins te verifiëren. Deze test moet worden uitgevoerd op een representatief monster van elke partij vaccin in bulk.

Van elke diersoort worden voor elke proef tenminste twee exemplaren genomen. Elk konijn wordt intracerebraal geënt met tenminste 0,25 ml van het vaccin dat tenminste 5 % hersenweefsel bevat en elke muis (met een gewicht tussen 18 en 20 g) met tenminste 0,03 ml van hetzelfde vaccin. Alle controledieren worden tenminste veertien dagen in observatie gehouden. Gedurende deze periode mogen bij geen enkel dier rabiëssymptomen of symptomen van aantasting van het centrale zenuwstelsel worden waargenomen.

III. De Habel-test voor potentiebepaling van gedeeltelijk of volledig geïnactiveerde rabiësvaccins

a) *Muizen*

Er worden witte « Swiss » muizen gebruikt van 4-6 weken oud van uniform gewicht. Zij kunnen « at random » worden gebruikt onafhankelijk van geslacht, maar indien gewenst mogen ook muizen van één geslacht worden gebruikt.

b) *Immunisatie*

Het vaccin moet worden verdund tot 0,5 % emulsie van het oorspronkelijke natte gewicht der hersenen. Zestig muizen worden

(1) Wordt voor de bereiding van het vaccin een andere diersoort gebruikt dan moet de test worden verricht op die diersoort en op muizen.

758

I. Contrôle de la virulence résiduelle du vaccin anti-rabique type Fermi

La virulence résiduelle devra être évaluée sur la souris, pour chaque lot de vaccin terminé, 9 jours après l'addition du phénol. S'il y a urgence, ce contrôle pourra être effectué plus tôt, mais en aucun cas moins de deux jours après l'addition du phénol.

Un échantillon de vaccin sera soumis à une centrifugation lente et le surnageant dilué à 10^{-1} , 10^{-2} et 10^{-3} avec du soluté physiologique à pH 7. Chaque dilution sera inoculée par la voie intracérébrale à un lot d'au moins cinq souris (et de préférence 10 souris) à raison de 0,03 ml par animal. Les trois lots de souris seront maintenus en observation pendant 15 jours et l'on notera le nombre des animaux qui mourront paralysés à partir du 3^e jour suivant celui de l'inoculation.

II. Epreuve d'innocuité du vaccin anti-rabique à base de tissus vivants ou atténués

Une épreuve d'innocuité est effectuée sur le lapin (1) et sur la souris pour vérifier l'absence de virus viable dans le vaccin totalement inactivé. On doit pratiquer cette épreuve sur un échantillon représentatif de chaque récipient de vaccin en vrac.

Au moins deux animaux de chaque espèce seront choisis pour chaque épreuve. Chaque lapin recevra par voie intracérébrale au moins 0,25 ml de vaccin contenant au moins 5 % de tissu cérébral, et chaque souris (pesant de 18 à 20 g) au moins 0,03 ml du même vaccin. Tous les animaux d'épreuve seront gardés en observation au moins 14 jours ; pendant cette période, aucun animal ne devra présenter de symptômes de la rage ou d'une autre atteinte du système nerveux central.

III. Test de Habel pour contrôle d'efficacité de vaccins anti-rabiques partiellement ou totalement inactivés

a) *Souris*

On utilise des souris suisses blanches, âgées de 4 à 6 semaines et d'un poids uniforme ; on peut employer indifféremment des animaux d'un sexe et de l'autre, ou du même sexe si l'on préfère.

b) *Technique d'immunisation*

Soixante souris reçoivent 0,25 ml d'un vaccin dilué de façon à obtenir une émulsion à 0,5 % du tissu cérébral de départ (en

(1) Si un autre animal est utilisé pour la préparation du vaccin, cette épreuve sera effectuée sur cette espèce et sur la souris.

met 0,25 ml intraperitoneaal gevaccineerd gedurende twee opeenvolgende weken, op maandag, woensdag en vrijdag, totaal dus zes doses. Dertig muizen moeten bij het begin der immunisatie als controles worden afgezonderd. Wanneer vaccins worden onderzocht afkomstig van ander materiaal dan hersenen, dient dit vaccin 1 op 10 te worden verdund voor de vaccinaties met 0,25 ml.

c) *Immunitetsbeproeving*

De beproeving wordt uitgevoerd op de 14^e dag na de eerste vaccinatie. Daartoe worden 2 ampullen van het standaardvirus (CVS) ontdooid en tot een 10^{-1} suspensie verdund. Dan worden verdere tienvoudige verdunningen gemaakt van 10^{-1} t/m 10^{-7} met gedestilleerd water, bevattende 2 % geïnactiveerd konijn- of paardeserum. Het is gewenst deze verdunningen gedurende het uitvoeren van de test in ijswater te houden om verlies van virus te voorkomen. Het is belangrijk bij het verdunnen van het virus voor elke verdunning en menging een nieuwe pipet te gebruiken.

Groepen van 10 van de gevaccineerde muizen worden dan met 0,03 ml intracerebraal besmet met de virusverdunningen 10^{-5} , 10^{-4} , 10^{-3} , 10^{-2} en 10^{-1} in de aangegeven volgorde. Er kan dan met één spuit en naald worden volstaan mits de spuit telkens enige malen wordt gewassen in de volgende verdunning.

Met een nieuwe spuit worden de controle-muizen besmet met de verdunning 10^{-7} , 10^{-6} en 10^{-5} ter bepaling van de LD_{50} . Indien het virus volledig actief is zullen deze drie verdunningen overlevingspercentages te zien geven van 100 % tot minder dan 50 %. Doen zich bij elk van de drie verdunningen enkele sterfgevallen voor, dan bewijst dit dat bij de verdunning van het virus fouten zijn gemaakt. Wil de potentietest van waarde zijn dan moet het 50% eindpunt in de controlegroep (de verdunning waarbij 50 % van de muizen sterft) groter zijn dan 10^{-5} .

Alle muizen worden 14 dagen dagelijks geobserveerd en slechts de muizen, welke na de vijfde dag sterven, worden beschouwd te zijn gestorven ten gevolge van rabiës. De muizen moeten dagelijks worden geobserveerd en de symptomen genoteerd. Muizen welke na 14 dagen nog leven maar duidelijke symptomen van rabiës vertonen moeten worden beschouwd als te zijn gestorven aan rabiës en in de berekening worden betrokken.

d) *Bepaling van mate van bescherming*

Van de groep gevaccineerde en controlemuizen worden de 50 % eindverdunningen berekend volgens de methode van Reed and Muench. Dit zijn de verdunningen waarbij theoretisch 50 % van de muizen sterven aan rabiës. Door de gevonden logaritme van het 50 % eindpunt van de controlegroep te verminderen met de gevon-

poids humide). Les inoculations sont faites par voie intrapéritonéale les lundi, mercredi et vendredi, pendant deux semaines consécutives (six inoculations au total). Trente souris mises à part au début serviront de témoins au moment de l'inoculation d'épreuve. Quand l'épreuve est effectuée sur des vaccins préparés à partir de matériel autre que le tissu cérébral, le vaccin doit être dilué à 1 : 10 avant l'inoculation des doses de 0,25 ml.

c) *Epreuve*

L'inoculation d'épreuve est effectuée le 14^e jour après la première injection de vaccin. A ce moment, on décongèle deux ampoules du virus fixe d'épreuve standard et on les dilue de façon à obtenir une suspension à 10^{-1} . Des dilutions en série de raison 10, de 10^{-1} à 10^{-7} , sont alors faites, en utilisant comme diluant une solution à 2 % dans l'eau distillée de sérum de lapin ou de cheval inactivé par la chaleur. Il est recommandé de maintenir les dilutions du virus d'épreuve dans un bain d'eau glacée pendant toute la durée du test afin d'éviter une chute du titre virulent. Pour transférer et mélanger le matériel dans la préparation de la série de dilutions, on changera de pipette à chaque étape.

Des groupes de 10 souris vaccinées sont alors éprouvées par voie intra-cérébrale avec 0,03 ml des dilutions à 10^{-5} , 10^{-4} , 10^{-3} , 10^{-2} et 10^{-1} , dans cet ordre. On peut employer une seule seringue et une seule aiguille pour toutes les inoculations, à condition que la seringue vide soit rincée plusieurs fois dans la dilution suivante avant d'être remplie de nouveau.

On prend ensuite une autre seringue pour inoculer les souris témoins avec les dilutions 10^{-7} , 10^{-6} et 10^{-5} du virus, afin de déterminer quelle dilution représente la DL_{50} . Si le virus d'épreuve est pleinement actif, ces trois dilutions donneront généralement de 100 % à moins de 50 % de survivants. Des morts dispersées pour chacune des trois dilutions doivent être considérées avec suspicion car elles sont l'indice d'erreurs dans la dilution du virus. Pour que l'épreuve du pouvoir immunisant soit considérée comme valable, il faut que le point 50 % (dilution correspondant à 50 % de mortalité par rage) soit situé au-delà de la dilution 10^{-5} chez les souris témoins.

Toutes les souris sont observées pendant 14 jours, et seules les morts survenant après le cinquième jour sont considérées comme dues à la rage. Les souris doivent être observées quotidiennement et les symptômes enregistrés. Les souris survivant à la fin des 14 jours, mais montrant des symptômes nets de rage sont à considérer, pour le calcul du pouvoir protecteur du vaccin, comme des souris mortes de rage.

d) *Détermination du pouvoir protecteur*

Les points 50 % sont déterminés par la méthode de Reed & Muench. On obtient ainsi, à partir des résultats réels de l'épreuve, les dilutions auxquelles, théoriquement, 50 % des souris vaccinées et 50 % des témoins mourraient de rage. En soustrayant le logarithme du point 50 % des animaux vaccinés de celui du point 50

den logaritme van de gevaccineerde groep vindt men de logaritme van de « LD₅₀ bescherming ». Om aan minimumeisen te voldoen moet het verschil 3 bedragen (de log van 1000) waarmee wordt aangegeven dat het vaccin beschermt tegen 1000 LD₅₀.

IV. Wijziging van de techniek voor onderzoek bij levende of verzwakte vaccins

Indien het vaccinatieschema toediening van geleidelijke hogere doses vereist, zoals het geval was met het Pasteur-vaccin, moet de serie van 6 intra-peritoneale injecties met 0,25 ml van de 0,5 %-ige emulsie worden begonnen met het minst virulente vaccin en beëindigd met het meest virulente. Indien alle in het schema voorgeschreven doses gelijk zijn behoeven in de werkwijze geen wijzigingen te worden aangebracht.

*
**

V. Caviaproef voor het kippeëmbryovaccin

De proef bestaat uit intramusculaire enting van caviae met het kippeëmbryovaccin, drie weken later gevolgd door immuniteitsbeproeving van de dieren met « streetvirus » of virusfixe van rabiës.

a) *Caviae*

Het is wenselijk caviae te gebruiken, die bij het begin van de proef niet minder dan 350 gram wegen. Het gebruik van lichtere dieren moet worden ontraden.

b) *Immunisatie*

Van elke serie of subserie vaccin, waaruit de uiteindelijke bulk wordt samengesteld, worden 2 ampullen gereconstitueerd (zonder rekening te houden met het door de producent aanbevolen dosering) met steriel gedest. water, bevattende 2 % normaal paardeserum (3 ml van het verdunningsmiddel per hondedosis gedroogd vaccin). Voeg de twee doses gereconstitueerd vaccin bijeen, neem daarvan 1 hondedosis (3 ml) en voeg deze toe aan 17 ml gedest. water met 2 % paardeserum. Dit levert een 5 %-ige weefselsuspensie.

Tenminste 10 gezonde caviae worden gemerkt en geënt in de musculus gastrocnemius aan de binnenzijde van de poot zo dicht mogelijk bij de zenuw met 0,25 ml van het verdunde vaccin. Tegelijkertijd worden 5 of meer gezonde caviae gemerkt en als controles gehouden.

c) *Bereiding van het materiaal voor immuniteitsbeproeving*

1° *Streetrabiësvirus*

Volwassen honden worden geënt met 0,1 ml van een suspensie van geïnfecteerd hondespeekselklierweefsel hetwelk bevroren bij -70°C wordt bewaard.

760

des témoins, on obtient le logarithme du nombre de doses DL_{50} contre lesquelles la protection est assurée ou « log DL_{50} -protection ». Pour atteindre la norme minimale, la différence doit être de 3, soit log 1000, ce qui signifie que le vaccin protège contre 1000 DL_{50} .

IV. Modification de la technique dans le cas de contrôle de vaccins vivants ou atténués

Si le schéma de vaccination exige des doses progressivement croissantes, comme c'était le cas avec le vaccin de Pasteur, les 6 inoculations intrapéritonéales de 0,25 ml de l'émulsion à 0,5 % doivent être faites en partant de la dose de vaccin la moins virulente et en remontant jusqu'à la plus virulente. Si toutes les doses prescrites par le schéma sont les mêmes, il n'est pas nécessaire d'apporter de modification au mode opératoire.

*
**

V. Epreuve sur le cobaye du vaccin préparé sur embryon de poulet

Le test consiste à inoculer des cobayes par voie intramusculaire avec le vaccin préparé sur embryon de poulet, puis trois semaines après, à titre d'épreuve, avec le virus des rues ou le virus fixe.

a) *Les cobayes*

Il est bon d'utiliser des cobayes ne pesant pas moins de 350 g au début de l'épreuve. L'emploi d'animaux d'un poids inférieur est déconseillé.

b) *Technique d'immunisation*

Le contenu de deux flacons de vaccin pour chaque série ou sous-série de récipients définitifs est reconstitué (indépendamment de la dose recommandée par le fabricant) avec de l'eau distillée stérile contenant 2 % de sérum de cheval normal (3 ml de diluant par dose chien de vaccin desséché). Mélanger les deux doses de vaccin reconstitué, prélever une dose chien entière (3 ml) et l'ajouter à 17 ml d'eau distillée contenant 2 % de sérum de cheval. On obtient ainsi une suspension de tissu à 5 %.

Au moins 10 cobayes sains sont marqués et inoculés avec 0,25 ml de vaccin dilué dans le muscle gastrocnémien, sur la face interne de la patte, aussi près du nerf que possible. En même temps, au moins 5 cobayes sains sont marqués et mis de côté comme témoins.

c) *Préparation du matériel d'épreuve*

1° *Virus des rues*

Des chiens adultes sont inoculés avec 0,1 ml d'une suspension de tissu de glande sous-maxillaire de chien conservée congelée à -70°C .

De injectie wordt bilateraal in de kauwspieren toegediend met gebruikmaking van een 1 ml spuit en 0,90 mm \times 25 mm naald. Wanneer de dieren na verschijnselen van rabiës sterven, of stervende worden gedood, wordt het speekselklierweefsel verwijderd; een klein stukje wordt met de schaar afgeknipt en afzonderlijk gehouden en de rest ingevroren in een petrischaal in een vrieskast bewaard bij -50° tot -70°C . Het afzonderlijk gehouden deel wordt in een mortier verijnd met voldoende physiologische keukenzoutoplossing waarin 10 % konijnserum, zodat een 10 %-ige gewichtssuspensie wordt verkregen. Deze suspensie wordt dan 1 minuut gecentrifugeerd met 1000 omwentelingen per minuut en de bovenstaande vloeistof gesepareerd. Hiervan worden tienvoudige verdunningen gemaakt in physiologische keukenzoutoplossing + 10 % normaal konijnserum en van de verdunningen Swiss albino muizen van 28-35 dagen oud intracerebraal geënt met 0,03 ml. Deze muizen worden dagelijks gedurende 21 dagen geobserveerd en het aantal doden dagelijks genoteerd. Na de observatieperiode wordt de DL_{50} titer van elk speekselkliermonster berekend.

Voor de bereiding van een grote viruspool worden dan alleen die klieren verwerkt waarvan de titer groter is dan $10^{-4,5}$. De klieren worden ontdooid, met de schaar in kleine stukjes geknipt en in een Waring blender gebracht. Toegevoegd wordt voldoende steriele physiologische keukenzoutoplossing + 10 % normaal konijnserum ter verkrijging van een 20 %-ige gewichtssuspensie. De Waring blender wordt slechts 2 à 3 minuten in beweging gebracht om verwarming van het materiaal te voorkomen. De blender wordt daarna in ijswater gedompeld tot goede koeling is bereikt en opnieuw 2 tot 3 minuten gedraaid. Dit procedé wordt 4 tot 5 maal herhaald en de uiteindelijke suspensie gefiltreerd door een laag gaas.

Het gefiltreerd materiaal wordt verdeeld in Pyrexglasampullen à 1 ml per ampul. De ampullen worden gesloten, in dunne laag bevroren in een koolzuur-alcoholmengsel en bewaard bij -50° tot -70°C .

2° *Rabiësvirus-fixe*

Het « standard challenge virus » (C.V.S.) kan óók worden gebruikt voor immuniteitsbeproeving bij caviae.

Om de pathogeniteit van deze stam te verhogen bij intramusculaire toediening aan caviae, kunnen een paar intracerebrale passages op jonge caviae (150-200 g) worden uitgevoerd en materiaal van caviahersenen voor immuniteitsbeproeving worden gebruikt in plaats van materiaal van muizenhersenen.

d) *Immuniteitsbeproeving van de caviae*

Drie weken na de vaccinatie worden de gevaccineerde dieren en de controledieren intramusculair besmet met het streetvirus of virus fixe in de achterpoot waarin niet werd gevaccineerd.

L'injection dans le muscle masséter est bilatérale ; on emploie une seringue de 1 ml avec une aiguille de $0,90 \times 25$ mm. Lorsque les animaux succombent après avoir présenté des signes de rage, ou quand ils sont sacrifiés moribonds, les glandes sous-maxillaires sont prélevées, un petit fragment en est détaché avec des ciseaux et le reste est congelé dans une grande boîte de Petri et conservé au réfrigérateur entre -50° et -70°C . Le fragment détaché est broyé dans un mortier avec du sérum de lapin à 10 % dans le soluté physiologique en quantité suffisante pour réaliser une suspension à 10 % en poids. La suspension est alors centrifugée dans une centrifugeuse angulaire pendant une minute à 1000 tours-minute, et le liquide surnageant est prélevé. Des dilutions de 10 en 10 en sont faites dans le sérum de lapin normal à 10 % en soluté physiologique, et des doses de 0,03 ml de ces dilutions injectées par voie intracérébrale à des souris suisses blanches âgées de 28 à 35 jours. Ces souris sont observées pendant 21 jours et le nombre de celles qui succombent est enregistré quotidiennement. Après la période d'observation, le titre DL_{50} de chaque préparation est calculé.

Lorsqu'il s'agit d'obtenir un pool de virus important, seules les glandes dont le titre dépasse $10^{4,5} DL_{50}$ sont versées à la masse. Les glandes sont retirées du réfrigérateur, décongelées, coupées en petits fragments avec des ciseaux et placées dans un Waring blender avec du sérum de lapin normal à 10 % dans le soluté physiologique en quantité suffisante pour réaliser une suspension à 20 % en poids. Le broyeur est mis en mouvement pendant 2 à 3 minutes seulement, ce qui évite l'échauffement du matériel. Il est alors immergé dans l'eau glacée jusqu'à ce qu'il soit bien refroidi, et le broyage est recommencé pendant 2 ou 3 minutes. L'opération est répétée quatre ou cinq fois et la préparation finale est filtrée sur une épaisseur de gaze.

Le matériel filtré est réparti dans des ampoules en verre Pyrex, par quantité de 1 ml. Les ampoules sont scellées et le matériel est congelé en coquille dans un bain d'alcool- CO_2 . Les ampoules sont ensuite conservées à une température comprise entre -50°C et -70°C .

2° Virus fixe

Le virus d'épreuve standard (CVS) peut également être utilisé pour éprouver les cobayes.

Afin d'augmenter le pouvoir pathogène de cette souche pour les cobayes inoculés par voie intramusculaire, on peut faire plusieurs passages intracérébraux sur de jeunes cobayes (150-200 g) et utiliser pour l'épreuve le virus obtenu sur cerveau de cobaye au lieu du virus obtenu sur cerveau de souris.

d) Épreuve des cobayes

Trois semaines après la vaccination, les cobayes vaccinés et les témoins sont éprouvés par injection intramusculaire d'une souche canine de virus des rues ou de virus fixe.

De dosis bedraagt 0,5 ml van een verdunning van de virussuspensie welke één tweevoudige verdunning lager ligt dan die welke 100 % van de caviae doodde in een voortitratie ; dus als 100 % van de caviae werden gedood met de verdunning 1 : 160 moet als verdunning in de potentietest 1 : 80 worden gebruikt.

e) *Interpretatie van het resultaat*

In onderstaande tabel wordt een voorbeeld gegeven van de behaalde resultaten met vaccins die de immunisatietest met goed gevolg hebben doorstaan. Hieruit blijkt dat in het betreffende laboratorium de deugdelijkheid van het vaccin is aangetoond bij honden en wel tegen een besmetting met straatvirus. Voorts blijkt dat in de meeste gevallen de honden tegen het testvirus (straatvirus) waren beschermd door een vaccinpreparaat die de caviae immuniseerde en dat bestond uit een 5 %-ige suspensie van kippeembryoweefsel. Zoals hierboven reeds opgemerkt moet het testvirus zo virulent zijn dat het de dood veroorzaakt van de meeste, zo niet van alle controledieren. Men heeft vastgesteld dat bij toepassing op muizen de DL_{50} titer van een zodanig virus tenminste $10^{-5,50}$ moet bedragen om bij de meeste controledieren de dood tot gevolg hebben.

Bij de proeven dienen 80 % van de controle-caviae te sterven aan rabiës en 70 % van de gevaccineerde caviae dienen de immuniteitsbeproeving te overleven zonder enige symptomen van rabiës. Deze test komt de natuurlijke omstandigheden zeer nabij en kan tamelijk eenvoudig worden uitgevoerd. Er is slechts één vaccinatie en één immuniteitsbeproeving voor nodig. Indien als testvirus stammen van op verschillende plaatsen geïsoleerd straatvirus worden gebruikt, kan de proef worden toegepast voor de potentiebepaling van uit de verschillende delen van de wereld afkomstige kippeembryovaccins tegenover de verschillende stammen van rabiësvirus.

Proeven die onlangs op caviae zijn genomen met grote hoeveelheden Flury LEP-vaccin bij gebruikmaking van het CVS-virus voor het testen der gevaccineerde dieren, hebben aangetoond dat de aldus verkregen resultaten vergelijkbaar zijn met die van intracerebrale titrage van het virus op muizen. De tussen de vierde en de tiende dag na inoculatie met de proefdoses waargenomen verlammingssymptomen stemmen overeen met de virulentietiter van het vaccin en kunnen derhalve de selectie van de werkzame bestanddelen vergemakkelijken.

On injecte par voie intramusculaire 0,5 ml d'une dilution convenable de suspension de virus dans la patte opposée à celle qui a servi pour la vaccination. La dilution à utiliser doit être la moitié de celle qui a tué 100 % des cobayes au cours d'un titrage préliminaire ; par exemple, si la dilution à 1 : 160 tue 100 % des cobayes, il faut utiliser comme virus d'épreuve une dilution à 1 : 80.

e) *Interprétation des résultats*

Un exemple des résultats obtenus avec les vaccins qui ont satisfait à l'épreuve du pouvoir immunisant est exposé dans le tableau ci-après. On verra que dans le laboratoire en question le vaccin a fait la preuve de sa valeur antigénique chez les chiens éprouvés avec le virus des rues. On peut également observer que, dans la plupart des cas, les chiens étaient protégés contre le virus d'épreuve (virus des rues) par une préparation vaccinale qui immunisait le cobaye et qui était constituée par une suspension de tissu d'embryon de poulet à 5 %. Comme il a été dit plus haut, le virus d'épreuve doit être assez virulent pour causer la mort de la plupart sinon de tous les témoins. On a observé qu'un tel virus éprouvé sur la souris doit avoir un titre égal ou supérieur à $10^{-5,50}$ DL₅₀ pour être suffisamment envahissant et causer la mort de la plupart des témoins.

Dans le test, 80 % des animaux témoins doivent mourir de rage et 70 % des cobayes vaccinés doivent survivre à l'inoculation d'épreuve sans présenter aucun symptôme de rage. Ce test constitue une bonne réplique des conditions naturelles et peut être effectué assez facilement. Il n'exige qu'une seule inoculation de vaccin et une seule inoculation d'épreuve. En utilisant comme virus d'épreuve des souches de virus des rues isolées à des endroits différents, on peut l'appliquer à l'évaluation du pouvoir protecteur de vaccins à base d'embryon de poulet provenant de différentes régions du monde vis-à-vis de différentes souches de virus rabique.

Récemment, des tests effectués sur des cobayes avec des lots importants de vaccin Flury LEP en utilisant le virus CVS pour l'épreuve des animaux vaccinés, ont montré que les résultats ainsi obtenus sont comparables à ceux du titrage du virus sur la souris par voie intracérébrale. Les symptômes de paralysie observés du quatrième au dixième jour après l'inoculation de la dose d'épreuve correspondent bien au titre virulent du vaccin et peuvent, par conséquent, faciliter la sélection de produits actifs.

RESULTATEN VAN DE POTENTIETEST VAN HET KIPPEEMBRYOVACCIN

Partij vaccin	DL ₅₀ titer muizen	Mortaliteit na intramusculaire inoculatie met straatvirus									
		Caviae							Honden		
		Geïmmuniseerd met onderstaande vaccinverduunningen: a)							niet ge- vacci- neerde controle- dieren	gevacci- neerd b)	niet ge- vacci- neerde controle- dieren
		1 : 5	1 : 20	1 : 80	1 : 320	1 : 1280	1 : 5120				
A	10 ^{-2,75}	0/8	0/9	0/6	0/10	0/8	—	10/10	0/5	3/6	
B	10 ^{-2,85}	0/9	0/10	5/10	5/10	9/10	—	10/10	0/6 0/3	3/5 10/10	
C	10 ^{-2,95}	0/8	0/8	2/7	6/8	—	—	10/10	0/9 0/6	8/9 6/10	
D	10 ^{-3,00}	0/8	0/6	1/10	4/5	0/9	—	8/8	0/10	10/10	
E	10 ^{-3,90}	—	—	1/4	1/6	4/5	0/4	8/9	0/6	18/25	
F	10 ^{-5,00}	—	—	0/5	0/3	1/4	1/5	8/9	0/8	18/25	
G	10 ^{-3,90}	—	3/15	—	—	—	—	13/16	0/7	3/5	

} twee testen

a) In de gevallen A en D is 1 ml 5 %-ige weefselsuspensie geïnjecteerd ; in alle andere gevallen 0,5 ml. (Opmerking : Bij courante testen wordt thans 0,25 ml 5 %-ige weefselsuspensie gebruikt).

b) Bij de vaccinatie is 5 ml 20 %-ige weefselsuspensie gebruikt.

RESULTATS DE L'EPREUVE D'ACTIVITE DU VACCIN PREPARE SUR EMBRYON DE POULET

Lot de vaccin	Titre DL ₅₀ souris	Mortalité après épreuve intramusculaire avec le virus des rues									
		Cobayes							Chiens		
		Immunisés avec les dilutions suivantes de vaccin : a)							témoins non vaccinés	vaccinés b)	témoins non vaccinés
		1 : 5	1 : 20	1 : 80	1 : 320	1 : 1280	1 : 5120				
A	10 ^{-2,75}	0/8	0/9	0/6	0/10	0/8	—	10/10	0/5	3/6	
B	10 ^{-2,85}	0/9	0/10	5/10	5/10	9/10	—	10/10	0/6 0/3	3/5 10/10	
C	10 ^{-2,95}	0/8	0/8	2/7	6/8	—	—	10/10	0/9 0/6	8/9 6/10	
D	10 ^{-3,00}	0/8	0/6	1/10	4/5	0/9	—	8/8	0/10	10/10	
E	10 ^{-3,90}	—	—	1/4	1/6	4/5	0/4	8/9	0/6	18/25	
F	10 ^{-5,00}	—	—	0/5	0/3	1/4	1/5	8/9	0/8	18/25	
G	10 ^{-3,90}	—	3/15	—	—	—	—	13/16	0/7	3/5	

a) Dans le cas des lots A et D, on a injecté 1 ml de suspension de tissu à 5 % ; dans tous les autres cas, on a inoculé 0,5 ml. (Note : On utilise maintenant 0,25 ml d'une suspension de tissu à 5 % pour les épreuves courantes).

b) On a utilisé pour la vaccination 5 ml d'une suspension de tissu à 20 % .

DERDE BESCHIKKING
VAN HET COMITE VAN MINISTERS
VAN 22 SEPTEMBER 1967
TOT WIJZIGING VAN DE BESCHIKKINGEN VAN
25 MEI 1964, M (64) 9, EN VAN 31 MAART 1965,
M (64) 17, INZAKE BEPAALDE TECHNISCHE EISEN
VOOR MOTORRIJTUIGEN, AANHANGWAGENS
EN OPLEGGERS,

M (67) 23

TROISIEME DECISION
DU COMITE DE MINISTRES
DU 22 SEPTEMBRE 1967
MODIFIANT LES DECISIONS DU 25 MAI 1964,
M (64) 9, ET DU 31 MARS 1965, M (64) 17,
CONCERNANT CERTAINES CONDITIONS
TECHNIQUES
RELATIVES AUX VEHICULES AUTOMOTEURS,
REMORQUES ET SEMI-REMORQUES,

M (67) 23

Derde beschikking
van het Comité van Ministers
van de Benelux Economische Unie
tot wijziging van de beschikkingen van 25 mei 1964,
M (64) 9, en van 31 maart 1965, M (64) 17, inzake
bepaalde technische eisen voor
motorrijtuigen, aanhangwagens en opleggers,
M (67) 23

Het Comité van Ministers van de Benelux Economische Unie,
Gelet op de artikelen 7, 8, 85, 86 en 87 van het Unieverdrag,
Gelet op artikel 9 van het Uitvoeringsprotocol,

Overwegende, dat het in verband met de ontwikkeling in de
voertuigtechniek noodzakelijk is gebleken de artikelen 5, 19 en
25 van de Beschikking van het Comité van Ministers van
25 mei 1964, M (64) 9, en de artikelen 9 en 14 van de Beschik-
king van het Comité van Ministers van 31 maart 1965,
M (64) 17, te wijzigen,

Heeft het volgende beslist :

Artikel 1

Artikel 5 van de Beschikking van het Comité van Ministers
van 25 mei 1964, M (64) 9, vervalt en wordt door het onder-
staande vervangen :

« Artikel 5

Richtingaanwijzers

De voertuigen moeten van richtingaanwijzers zijn voorzien,
die aan onderstaande eisen voldoen : (*zie Fig. 1, blz 767 a*)

a. alleen knipperlichten zijn toegestaan ;

764

**Troisième décision
du Comité de Ministres
de l'Union économique Benelux
modifiant les décisions du 25 mai 1965, M (64) 9,
et du 31 mars 1965, M (64) 17, concernant
certaines conditions techniques relatives aux
véhicules automoteurs, remorques et semi-remorques,
M (67) 23**

Le Comité de Ministres de l'Union économique Benelux,

Vu les articles 7, 8, 85, 86 et 87 du Traité d'Union,

Vu l'article 9 du Protocole d'exécution,

Considérant qu'il est apparu nécessaire de modifier les articles, 5, 19 et 25 de la Décision du Comité de Ministres du 25 mai 1964, M (64) 9, et les articles 9 et 14 de la Décision du Comité de Ministres du 31 mars 1965, M (64) 17, pour tenir compte de l'évolution de la technique automobile,

A pris la décision suivante :

Article 1^{er}

L'article 5 de la Décision du Comité de Ministres du 25 mai 1964, M (64) 9, est abrogé et remplacé par la disposition suivante :

« Article 5

Indicateurs de direction

Les véhicules doivent être munis d'indicateurs de direction répondant aux prescriptions suivantes : (*voir Fig. 1, page 767a*)

a. seuls les feux clignotants sont admis ;

- b. kleur : naar voren wit of oranje, naar achteren rood of oranje ;
- c. frequentie : 60 tot 120 knipperingen per minuut ;
- d. een uit twee aan dezelfde zijde geplaatste lichten bestaande richtingaanwijzer is toegelaten indien het verspringen van deze lichten van gelijke frequentie is ;
- e. de onderlinge afstand tussen de linker en de rechter richtingaanwijzer moet, zowel aan de voor- als aan de achterzijde tenminste 60 cm bedragen ;
- f. de hoogte van een richtingaanwijzer boven de grond moet minimaal 40 cm en maximaal 190 cm bedragen ;
 Onder minimum hoogte van een richtingaanwijzer wordt verstaan de afstand tussen de grond en de onderzijde van het lichtdoorlatend gedeelte.
 Onder maximum hoogte van een richtingaanwijzer wordt verstaan de afstand tussen de grond en de bovenzijde van het lichtdoorlatend gedeelte.
- g. onder alle omstandigheden moeten de richtingaanwijzers waarneembaar zijn aan de voorzijde of aan de achterzijde voor een waarnemer die zich in het verticale langsvlak door het midden van het voertuig bevindt op een afstand van 10 m van het voertuig ;
- h. voor de motorrijtuigen zijn alleen de uitvoeringen van de hierna vermelde typen toegelaten.

Type A (*zie Fig. A, blz. 767 a.*)

Richtingaanwijzers tegen de zijwanden.

Het type A is slechts toegestaan voor voertuigen waarvan de breedte en de lengte maximaal, 1,60 m respectievelijk 4 m bedraagt.

Type B (*zie Fig. B, blz. 767 a.*)

Richtingaanwijzers tegen de zijwanden en aan de achterzijde.

De afstand d moet kleiner dan of gelijk zijn aan 1,80 m.

765

- b. couleur : vers l'avant blanc ou jaune-auto, vers l'arrière rouge ou jaune-auto ;
- c. fréquence : 60 à 120 clignotements par minute ;
- d. un indicateur de direction constitué de deux feux du même côté est admis si l'alternance des feux est d'égale fréquence ;
- e. la distance, tant à l'avant qu'à l'arrière, entre l'indicateur de direction gauche et droit doit être d'au moins 60 cm ;
- f. la hauteur minimum de l'indicateur de direction au-dessus du sol est de 40 cm, la hauteur maximum est de 190 cm ;
Est considérée comme hauteur minimum d'un indicateur de direction la distance entre le sol et le bord inférieur de la plage éclairante.
Est considérée comme hauteur maximum d'un indicateur de direction la distance entre le sol et le bord supérieur de la plage éclairante.
- g. dans tous les cas, les clignoteurs doivent être vus de l'avant ou de l'arrière par un observateur placé dans le plan médian vertical longitudinal du véhicule à une distance de 10 m du véhicule ;

- h. pour les véhicules automoteurs seules les exécutions des types ci-après sont admises.

Type A (*voir Fig. A, page 767 a.*)

Des indicateurs de direction sur les parois latérales.

Le type A n'est admis que sur les véhicules dont la largeur et la longueur ne dépassent pas respectivement 1,60 m et 4 m.

Type B (*voir Fig. B, page 767 a.*)

Des indicateurs de direction sur les parois latérales et sur la face arrière.

La distance d doit être inférieure ou égale à 1,80 m.

766

Type C (*zie Fig. C, blz. 767 b.*)

Richtingaanwijzers aan de voorzijde, aan de achterzijde alsmede tegen de zijkanten.

De afstand d moet kleiner dan of gelijk zijn aan 1,80 m.

Type D (*zie Fig. D, blz. 767 b.*)

Richtingaanwijzers aan de voorzijde en aan de achterzijde.

Het type D is slechts toegestaan voor voertuigen waarvan de afstand tussen de lichtdoorlatende vlakken van de richtingaanwijzers voor en achter niet groter is dan 6 m.

- i. Aanhangwagens en opleggers moeten tenminste aan de achterzijde van richtingaanwijzers zijn voorzien. (*zie Fig. 2, blz. 767 b.*)
- j. Indien een motorvoertuig wordt gevolgd door een aanhangwagen of een oplegger, dient dit samenstel aan de zijkanten van richtingaanwijzers te zijn voorzien. Deze richtingaanwijzers moeten op ten hoogste 1,80 m vanaf de voorzijde van het motorvoertuig zijn aangebracht. »

Artikel 2

Artikel 19 van de Beschikking van het Comité van Ministers van 25 mei 1964, M (64) 9, vervalt en wordt door het onderstaande vervangen :

« Artikel 19

Chassis

Het voertuig moet, wat materialen, constructie en afwerking betreft, voldoen aan eisen, welke uit technisch oogpunt aan goed en degelijk werk zijn te stellen.

Geen der dragende delen van het chassis mag uit hout zijn vervaardigd.

In de langsliggers mogen, door anderen dan de chassisfabrikant, geen gaten worden aangebracht. Tevens mag, door anderen dan de chassisfabrikant, op een afstand van minder dan 2,5 cm van de rand, aan de flenzen van de langsliggers niet zijn gelast. Deze verbodsbepalingen gelden evenwel niet :

766

Type C (voir Fig. C, page 767 b.)

Des indicateurs de direction sur les faces avant et arrière, ainsi que sur les parois latérales.

La distance d doit être inférieure ou égale à 1,80 m.

Type D (voir Fig. D, page 767 b.)

Des indicateurs de direction sur les faces avant et arrière.

Le type D n'est admis que sur les véhicules dont la distance entre les plages éclairantes des indicateurs de direction avant et arrière ne dépasse pas 6 m.

- i. Les remorques et semi-remorques doivent au moins être munies d'indicateurs de direction sur la face arrière. (voir Fig. 2, page 767 b.)
- j. Lorsqu'un véhicule automoteur est suivi d'une remorque ou d'une semi-remorque, cet ensemble doit être muni d'indicateurs de direction placés latéralement. Ces indicateurs sont à placer à une distance maxima de 1,80 m de l'avant du véhicule automoteur. »

Article 2

L'article 19 de la Décision du Comité de Ministres du 25 mai 1964, M (64) 9, est abrogé et remplacé par la disposition suivante :

« Article 19

Châssis

Au point de vue des matériaux, de la construction et de la finition, le véhicule doit posséder les qualités techniques qu'on est en droit d'exiger d'une fabrication bonne et soignée.

Aucune des parties portantes du châssis ne peut être en bois.

Aucun trou ne peut être foré dans les longerons et aucune soudure ne peut être effectuée aux ailes des longerons, à moins de 2,5 cm de leur bord extérieur, par une personne autre que le constructeur. Toutefois, ces interdictions ne concernent pas :

767 a

Fig. 1

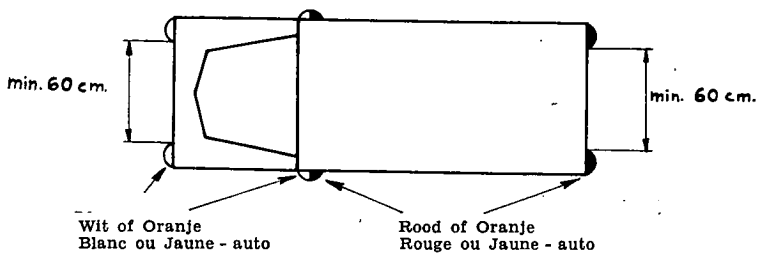


Fig. A

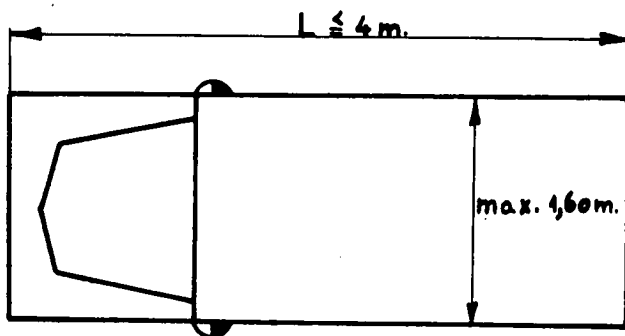
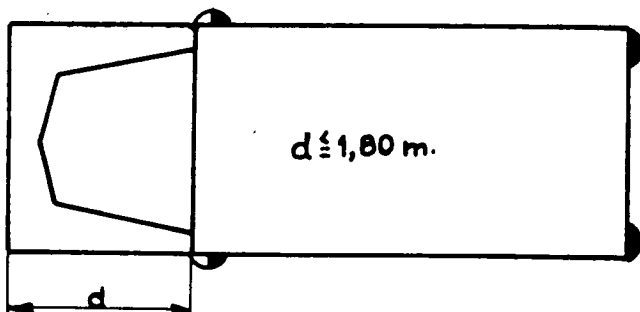


Fig. B



767 b

Fig. C

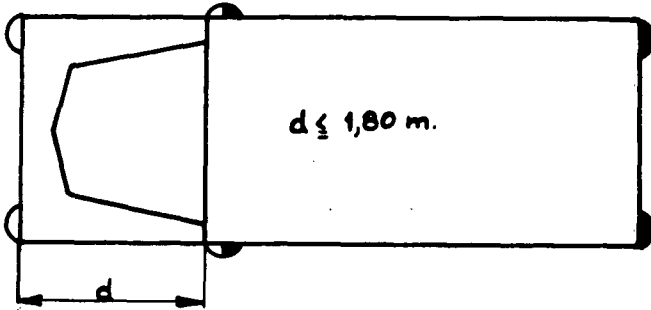


Fig. D

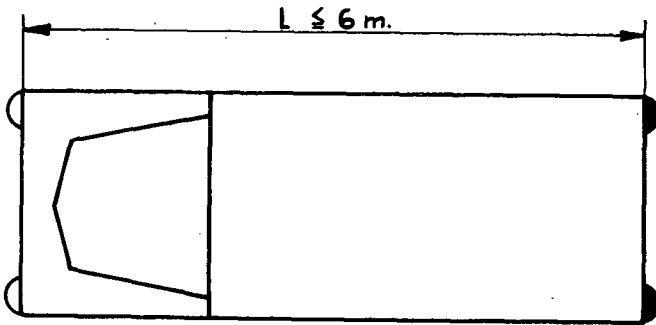
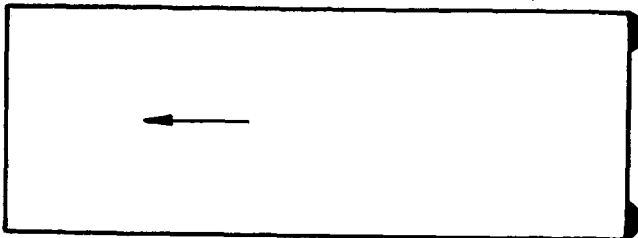


Fig. 2



768

- voor gaten in het lijf van de langsliggers, voor zover de afstand tussen twee gaten enerzijds en tussen de gaten en de flenzen anderzijds tenminste 3 cm bedraagt (deze afstanden worden gemeten vanaf de rand van de gaten en vanaf de buitenzijde van de flenzen) ;
- voor lassen welke, bij verlenging of verkorting, over de gehele doorsnede van de langsliggers zijn uitgevoerd.

Aan de langsliggers mag evenwel niet worden gelast wanneer zulks door de chassisfabrikant uitdrukkelijk is verboden.

Het chassisnummer moet in een langsligger of, bij een zelfdragende carrosserie, in een dragend deel daarvan zijn ingeslagen. »

Artikel 3

Artikel 9 van de Beschikking van het Comité van Ministers van 31 maart 1965, M (64) 17, vervalt en wordt door het onderstaande vervangen :

« *Artikel 9*

Elk voertuig dat is uitgerust met een rem, die werkt door middel van een voorraadreservoir, moet — indien een voldoende remwerking onmogelijk is zonder hulp van energievoorraad — zijn voorzien van een waarschuwingssignaal dat de bestuurder zichtbaar of hoorbaar waarschuwt, dat de voorraad in enig deel van de reminrichting voor de regelklep is gedaald tot 65 % van de normale werkingswaarde. Dit waarschuwingssignaal moet rechtstreeks en vast met de leiding zijn verbonden. Een manometer wordt niet als een waarschuwingsapparaat aangemerkt. »

Artikel 4

Artikel 14 van de Beschikking van het Comité van Ministers van 31 maart 1965, M (64) 17, vervalt en wordt door het onderstaande vervangen :

768

- les trous forés dans l'âme des longerons, pour autant que la distance entre deux trous, de même que celle entre les trous et les ailes, soient au moins de 3 cm (ces distances sont mesurées à partir du bord des trous et du bord extérieur des ailes) ;
- les soudures effectuées, en cas d'allongement ou de raccourcissement, sur l'entièreté de la section des longerons.

De plus, aucune soudure aux longerons n'est permise dans les cas où le constructeur l'a expressément interdit.

Le numéro de châssis doit être frappé dans un longeron ou, en cas de carrosserie autoportante, dans une pièce d'ossature faisant corps avec celle-ci. »

Article 3

L'article 9 de la Décision du Comité de Ministres du 31 mars 1965, M (64) 17, est abrogé et remplacé par la disposition suivante :

« Article 9

Tout véhicule équipé d'un frein actionné à partir d'un réservoir d'énergie accumulée doit être muni — dans le cas où un freinage efficace est impossible sans l'intervention de l'énergie accumulée — d'un dispositif d'alarme, avertissant le conducteur, par voie optique ou acoustique, que l'énergie dans une partie quelconque de l'installation en amont du distributeur ou du robinet de commande est tombée à 65 % de sa valeur normale de fonctionnement. Ce dispositif doit être branché directement et de façon permanente au circuit. Un manomètre ne constitue pas un dispositif d'alarme. »

Article 4

L'article 14 de la Décision du Comité de Ministres du 31 mars 1965, M (64) 17, est abrogé et remplacé par la disposition suivante :

769

« *Artikel 14*

Remmen

Apparaten, niet behorende tot de bedrijfsrem, de noodrem of de parkeerrem mogen alleen via een overstroomklep of een overeenkomstige automatisch werkende inrichting op het voorraadreservoir van bovengenoemde reminrichting zijn aangesloten.

Deze klep of deze inrichting moet zo dicht mogelijk bij het voorraadreservoir zijn aangebracht en moet zodanig zijn afgesteld dat de druk in het voorraadreservoir niet op gevaarlijke wijze kan verminderen. »

Artikel 5

Artikel 25 van de Beschikking van het Comité van Ministers van 25 mei 1964, M (64) 9, vervalt.

Artikel 6

Ieder land neemt vóór 1 januari 1968 de nodige maatregelen om zijn nationale voorschriften in overeenstemming te brengen met de voorschriften van deze beschikking.

Artikel 7

Voertuigen welke reeds vóór 1 januari 1968 in een der drie landen zijn ingeschreven behoeven niet aan de in deze beschikking aangegeven voorschriften te voldoen.

Gedaan te Brussel, op 22 september 1967.

De Voorzitter van het Comité van Ministers,
H.J. de KOSTER

769

*« Article 14***Freins**

Les appareils qui ne font pas partie des dispositifs de freinage de service, de secours ou de stationnement ne peuvent être alimentés en énergie à partir du réservoir d'énergie des freins, que par l'intermédiaire d'une valve de barrage ou de tout autre dispositif équivalent fonctionnant automatiquement.

Cette valve ou ce dispositif doit être placé le plus près possible du réservoir d'énergie et être réglé de manière que la pression dans le réservoir ne puisse diminuer dangereusement. »

Article 5

L'article 25 de la Décision du Comité de Ministres du 25 mai 1964, M (64) 9, est abrogé.

Article 6

Chaque pays prend avant le 1^{er} janvier 1968 les mesures nécessaires pour mettre ses dispositions nationales en concordance avec les prescriptions de la présente décision.

Article 7

Les véhicules qui auront été immatriculés ou enregistrés dans l'un des trois pays avant le 1^{er} janvier 1968 ne doivent pas satisfaire aux prescriptions de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 22 septembre 1967.

Le Président du Comité de Ministres,

H.J. de KOSTER

BESCHIKKING
VAN HET COMITE VAN MINISTERS
VAN 22 SEPTEMBER 1967
INZAKE DE GEMEENSCHAPPELIJKE
UITVOERINGS- EN CONTROLEVOORSCHRIFTEN
VOOR HET ONGEREGELDE INTERNATIONALE
REIZIGERSVERVOER OVER DE WEG,

M (67) 24

DECISION
DU COMITE DE MINISTRES
DU 22 SEPTEMBRE 1967
CONCERNANT LES REGLES COMMUNES
D'EXECUTION ET DE CONTROLE POUR LES
TRANSPORTS IRREGULIERS INTERNATIONAUX
DE VOYAGEURS PAR ROUTE,

M (67) 24

770

Beschikking
van het Comité van Ministers
van de Benelux Economische Unie
inzake de gemeenschappelijke uitvoerings- en controle-
voorschriften voor het ongeregelde internationale
reizigersvervoer over de weg,
M (67) 24

Het Comité van Ministers van de Benelux Economische Unie,

Gelet op de artikelen 86, lid 1, en 87, lid 2 van het Unieverdrag,

Gelet op de Beschikking van het Comité van Ministers van 3 november 1960 inzake de gemeenschappelijke uitvoerings- en controlevoorschriften voor het ongeregelde reizigersvervoer, M (60) 17,

Overwegende, dat het noodzakelijk is deze beschikking aan te passen aan de Verordening nr 117/66, dd. 28 juli 1966, van de Raad van de Europese Economische Gemeenschap betreffende de invoering van gemeenschappelijke regels voor het internationale vervoer van personen over de weg met autobussen, onder handhaving van de mate van liberalisatie welke in de Benelux op dit gebied reeds is bereikt,

Heeft het volgende beslist :

HOOFDSTUK I

Toepassingsgebied

Artikel 1

De bepalingen van deze beschikking zijn toepasselijk op het ongeregeld internationaal vervoer van personen over de weg tussen de Beneluxlanden of tussen deze en derde landen met voertuigen ingeschreven in één der Beneluxlanden en die naar constructie en uitrusting geschikt zijn voor het vervoer

770

Décision
du Comité de Ministres
de l'Union économique Benelux
concernant les règles communes d'exécution et de contrôle
pour les transports irréguliers internationaux
de voyageurs par route,
M (67) 24

Le Comité de Ministres de l'Union économique Benelux,

Vu les articles 86, alinéa 1, et 87, alinéa 2 du Traité d'Union,

Vu la Décision du Comité de Ministres du 3 novembre 1960 concernant les règles communes d'exécution et de contrôle pour les transports irréguliers de voyageurs, M (60) 17 ;

Considérant qu'il y a lieu d'adapter cette décision au Règlement n° 117/66 du 28 juillet 1966, du Conseil de la Communauté Economique Européenne, concernant l'introduction de règles communes pour les transports internationaux de voyageurs par route effectués par autocars et par autobus, tout en maintenant le degré de libération déjà atteint dans le Benelux en ce domaine,

A pris la présente décision :

CHAPITRE I

Champ d'application

Article 1^{er}

Les dispositions de la présente décision sont applicables aux transports irréguliers internationaux de voyageurs par route exécutés entre les pays du Benelux ou entre ceux-ci et des pays tiers au moyen de véhicules immatriculés dans un des pays du Benelux qui, d'après leur type de construction et leur équi-

771

van meer dan negen personen, de bestuurder inbegrepen, en daartoe bestemd zijn.

Artikel 2

In de zin van deze beschikking wordt onder ongeregeld reizigersvervoer verstaan het vervoer, dat geen geregeld vervoer of pendelvervoer is als bedoeld in de artikelen 1 en 2 van de Verordening nr 117/66 van de Raad van de Europese Economische Gemeenschap, dd. 28 juli 1966, en dat valt onder één van de volgende categorieën :

- a) vervoer in gesloten rondritten, dat wil zeggen vervoer met hetzelfde voertuig dat dezelfde groep reizigers over het gehele traject vervoert en naar de plaats van vertrek terugbrengt ;
- b) vervoer waarbij de heenreis met reizigers en de terugreis zonder reizigers plaatsvindt ;
- c) vervoer waarbij de heenreis zonder reizigers en de terugreis met reizigers plaatsvindt ;
- d) vervoer waarbij de terugreis plaatsvindt met andere reizigers dan de heenreis ;
- e) alle andere vormen van vervoer.

HOOFDSTUK II

Gemeenschappelijke regels

Artikel 3

Vervoer als bedoeld in artikel 2, kan worden uitgevoerd zonder vergunning van andere Beneluxlanden dan het land waar het voertuig is ingeschreven.

Voor de uitvoering van vervoer, als bedoeld in artikel 2, sub e), is echter een speciale vergunning vereist afgegeven

771

pement, sont aptes à transporter plus de neuf personnes, le conducteur compris, et sont destinés à cet effet.

Article 2

Au sens de la présente décision, il faut entendre par transports irréguliers de voyageurs les transports qui ne peuvent être considérés comme des services réguliers ou des services de navette conformément aux articles 1 et 2 du Règlement n° 117/66 du 28 juillet 1966 du Conseil de la Communauté Economique Européenne, et qui rentrent dans une des catégories suivantes :

- a) les circuits à portes fermées, c'est-à-dire les services exécutés au moyen d'un même véhicule qui transporte sur tout le trajet le même groupe de voyageurs et le ramène au lieu de départ ;
- b) les services comportant le voyage aller en charge et le voyage de retour à vide ;
- c) les services comportant le voyage aller à vide et le voyage de retour en charge ;
- d) les services où le retour s'effectue avec d'autres voyageurs que l'aller ;
- e) tous les autres services.

CHAPITRE II

Règles communes

Article 3

Les transports visés à l'article 2, sont exemptés de toute autorisation de la part des pays du Benelux autres que le pays où le véhicule est immatriculé.

Toutefois, les transports visés à l'article 2, sub e), font l'objet d'autorisations spéciales délivrées par les autorités

772

voor een bepaalde rit of een bepaalde reeks van ritten door de bevoegde autoriteiten van het land waar het voertuig is ingeschreven.

Artikel 4

Het onderweg opnemen en afzetten van reizigers op het grondgebied van de Beneluxlanden kan geschieden zonder vergunning van deze landen, onder voorwaarde, dat de plaatsen waar reizigers worden opgenomen en afgezet voor het vertrek worden vermeld in het reisblad, als bedoeld in artikel 6.

Artikel 5

Het ongeregeld reizigersvervoer kan met een zekere regemaat plaatsvinden zonder dat daardoor het karakter van ongeregeld vervoer verloren gaat, met uitzondering van het vervoer, als bedoeld in artikel 2, sub d).

HOOFDSTUK III

Controlemaatregelen

Artikel 6

1. Voor iedere reis die kan worden uitgevoerd zonder speciale vergunning dient gebruik te worden gemaakt van een reisblad overeenkomstig de bepalingen van de Verordening nr 212/66 van de Commissie van de E.E.G. dd. 16 december 1966.
2. De nodige aanwijzingen voor de invulling van het reisblad zijn in bijlage bij deze beschikking opgenomen. Deze aanwijzingen moeten gevoegd worden bij het reisbladenboekje.
3. Het origineel van het reisblad moet gedurende de gehele reis waarvoor het is uitgeschreven in het voertuig aanwezig zijn en op verzoek van de met de controle belaste ambtenaren ter inzage worden gegeven.

772

compétentes du pays d'immatriculation du véhicule, par voyage ou par série de voyages déterminés.

Article 4

La prise et la dépose des voyageurs en cours de route sur le territoire des pays du Benelux n'est pas soumise à autorisation de la part de ces pays, à la condition que mention des lieux de prise en charge et de dépose ait été faite avant le départ à la feuille de route visée à l'article 6.

Article 5

Les transports irréguliers de voyageurs peuvent être effectués avec une certaine fréquence sans pour autant perdre le caractère de transport irrégulier à l'exception des transports visés à l'article 2, sub d).

CHAPITRE III

Mesures de contrôle

Article 6

1. Pour tout voyage pouvant être effectué sans autorisation spéciale, il doit être fait usage d'une feuille de route conformément aux dispositions du Règlement n° 212/66 du Règlement de la Commission de la C.E.E. du 16 décembre 1966.
2. Les règles relatives à l'utilisation des feuilles de route sont annexées à la présente décision. Ces règles doivent être jointes au carnet de feuilles de route.
3. L'original de la feuille de route doit se trouver à bord du véhicule pendant tout le parcours du voyage pour lequel il a été établi et être présenté à toute réquisition des agents chargés du contrôle.

773

4. Na het volbrengen van de reis wordt met het origineel en de copie van het reisblad gehandeld overeenkomstig de bepalingen van de nationale wetgeving.

Artikel 7

De speciale vergunning als bedoeld in de tweede alinea van artikel 3, moet gedurende de gehele reis waarvoor zij is verleend in het voertuig aanwezig zijn en op verzoek van de met de controle belaste ambtenaren ter inzage worden gegeven.

De bevoegde autoriteiten van de Beneluxlanden stellen de autoriteiten van het land, op welks grondgebied het vervoer een aanvang neemt, of wordt beëindigd, in kennis van de afgifte van speciale vergunningen.

Artikel 8

Bij vermoeden van overtreding, stellen de bevoegde autoriteiten van het betrokken land een onderzoek in, eventueel op verzoek van de bevoegde autoriteiten van een der andere landen.

HOOFDSTUK IV

Statistiek

Artikel 9

Op verzoek van de bevoegde autoriteiten van één van de Beneluxlanden kunnen statistische gegevens worden uitgewisseld.

HOOFDSTUK V

Slotbepalingen

Artikel 10

De beschikking van het Comité van Ministers van de Benelux Economische Unie van 3 november 1960 inzake de gemeen-

773

4. Après l'exécution du voyage, il est disposé de l'original et de la copie de la feuille de route conformément aux dispositions de la législation nationale.

Article 7

L'autorisation spéciale visée à l'alinéa 2 de l'article 3, doit se trouver à bord du véhicule pendant tout le parcours du voyage pour lequel elle a été délivrée et être présentée à toute réquisition des agents chargés du contrôle.

Les autorités compétentes des pays du Benelux informent les autorités du pays sur le territoire duquel les services débutent ou prennent fin, de l'octroi des autorisations spéciales.

Article 8

En cas de présomption d'infraction, les autorités compétentes du pays intéressé instaureront une enquête, éventuellement à l'invitation des autorités compétentes d'un des autres pays.

CHAPITRE IV

Statistiques

Article 9

Des données statistiques peuvent être échangées à la demande des autorités compétentes d'un des pays du Benelux.

CHAPITRE V

Dispositions finales

Article 10

La décision du Comité de Ministres de l'Union Economique Benelux du 3 novembre 1960 concernant les règles communes

774

schappelijke uitvoerings- en controlevoorschriften voor het ongeregeld reizigersvervoer, M (60) 17, vervalt.

Artikel 11

Deze beschikking treedt in werking op 1 januari 1968.

Gedaan te Brussel, op 22 september 1967.

De Voorzitter van het Comité van Ministers,
H.J. de KOSTER

774

d'exécution et de contrôle pour les transports irréguliers de voyageurs, M (60) 17, est abrogée.

Article 11

La présente décision entre en vigueur le 1^{er} janvier 1968.

Fait à Bruxelles, le 22 septembre 1967.

Le Président du Comité de Ministres,
H.J. de KOSTER

BIJLAGE
ALS BEDOELD IN ARTIKEL 6, ONDER A
VAN BESCHIKKING M (67) 24

Benelux-aanwijzingen

I. Gebruik van het reisblad voor het internationale geliberaliseerde vervoer tussen het Beneluxgebied en een ander E.E.G.-land.

1. Het reisblad wordt op de wijze zoals is voorgeschreven in de « Belangrijke Opmerkingen », vermeld op de binnenzijde van de omslag van het Reisbladenboekje gebruikt voor de uitvoering van :
 - a. gesloten rondritten,
 - b. vervoer, waarbij de heenreis met reizigers en de terugreis zonder reizigers plaatsvindt.
2. Indien het vervoer begint of eindigt in een ander Beneluxland, moeten de ledige trajecten worden vermeld in rubriek 4 van het reisblad.

II. Gebruik van het reisblad voor het internationale vervoer binnen het Beneluxgebied.

1. Het reisblad wordt gebruikt voor de uitvoering van :
 - a. gesloten rondritten,
 - b. vervoer, waarbij de heenreis met reizigers en de terugreis zonder reizigers plaatsvindt,
 - c. vervoer, waarbij de heenreis zonder reizigers en de terugreis met reizigers plaatsvindt,
 - d. vervoer, waarbij de terugreis plaatsvindt met andere reizigers dan de heenreis. Het is verboden dit vervoer met een zekere regelmaat te verrichten.
2. Indien het vervoer betreft als bedoeld onder 1.c. en 1.d. dienen in rubriek 4 van het reisblad de categorieën a. en b. te worden doorgehaald en in de ruimte achter a. te worden

775

ANNEXE
VISEE A L'ARTICLE 6, SUB A
DE LA DECISION M (67) 24

Règles Benelux

I. Utilisation de la feuille de route pour les transports internationaux libérés entre le territoire du Benelux et un autre pays de la C.E.E.

1. La feuille de route est utilisée de la façon indiquée dans l'« Avis important » figurant au verso de la page de couverture du carnet de feuilles de route pour effectuer :
 - a. des circuits à portes fermées,
 - b. des services comportant le voyage aller en charge et le voyage de retour à vide.
2. Si le transport commence ou finit dans un autre pays du Benelux, les trajets à vide doivent être indiqués à la rubrique 4 de la feuille de route.

II. Utilisation de la feuille de route pour les transports internationaux effectués à l'intérieur du territoire du Benelux.

1. La feuille de route est utilisée pour effectuer :
 - a. des circuits à portes fermées,
 - b. des services comportant le voyage aller en charge et le voyage de retour à vide,
 - c. des services comportant le voyage aller à vide et le voyage de retour en charge,
 - d. des services où le retour s'effectue avec d'autres voyageurs qu'à aller. Il est interdit d'effectuer ces services avec une certaine fréquence.
2. Lorsqu'il s'agit d'un service de la catégorie l.c. ou l.d., il y a lieu de biffer les catégories a. et b. à la rubrique 4 de la feuille de route et d'indiquer après a., dans le cas l.c. :

ingevuld in geval 1.c. « haalrit » en in geval 1.d. « gecombineerde breng- en haalrit ».

3. Indien het vervoer begint of eindigt in een ander Beneluxland, moeten de ledige trajecten worden vermeld in rubriek 4 van het reisblad.
4. De reizigerslijst behoeft niet te worden ingevuld. Slechts het aantal vervoerde personen moet worden aangegeven door een cirkel te trekken om het desbetreffende getal in de reizigerslijst.

Indien vervoer wordt verricht als bedoeld onder 1.d. dient het aantal op de heenreis vervoerde personen op dezelfde wijze te worden aangegeven met achter het desbetreffende getal het woord « heen » en het aantal op de terugreis vervoerde personen eveneens op deze wijze met achter het betrokken getal het woord « terug ».

III. Gebruik van het reisblad voor het niet-geliberaliseerde internationale vervoer tussen het Beneluxgebied en een ander E.E.G.-land.

Het reisblad wordt als controledocument binnen het Beneluxgebied gebruikt bij de uitvoering van internationaal vervoer, vallende onder de categorieën vermeld in II, onder 1.c. en 1.d., naar en van een ander E.E.G.-land.

Het bepaalde onder II., 2. 3. en 4. is hier eveneens van toepassing.

De voor deze soorten van vervoer eventueel vereiste vergunningen van andere E.E.G.-landen blijven uiteraard noodzakelijk.

IV. Gebruik van het reisblad voor het internationale vervoer tussen het Beneluxgebied en een niet-E.E.G.-land.

Het reisblad moet als controledocument binnen het Beneluxgebied worden gebruikt bij de uitvoering van internationaal vervoer, vallende onder de categorieën vermeld in II. onder 1.a. tot en met 1.d., naar en van een niet-E.E.G.-land.

776

« Retour en charge » et, dans le cas 1.d. : « changement de groupe ».

3. Si le transport commence ou finit dans un autre pays du Benelux, les trajets à vide doivent être indiqués à la rubrique 4 de la feuille de route.
4. La liste des voyageurs ne doit pas être fournie. Il suffit d'indiquer le nombre de personnes transportées en traçant un cercle autour du chiffre correspondant de la liste des voyageurs.

S'il s'agit d'effectuer un service visé sous 1.d., il y a lieu d'indiquer de la même façon le nombre de personnes transportées au voyage aller, en faisant suivre le chiffre correspondant par la mention « aller », ainsi que le nombre de personnes transportées au voyage retour, en faisant suivre le chiffre correspondant par la mention « retour ».

III. Utilisation de la feuille de route pour les transports internationaux non-libérés entre le territoire du Benelux et un autre pays de la C.E.E.

La feuille de route est utilisée comme document de contrôle à l'intérieur du territoire du Benelux pour les transports internationaux effectués au départ ou à destination d'un autre pays de la C.E.E. et appartenant aux catégories reprises au point II. sous 1.c. et 1.d.

Les dispositions prévues sous II., 2. 3. et 4. sont également ici d'application.

Les autorisations d'autres pays de la C.E.E. qui sont éventuellement exigées pour effectuer ces transports, restent nécessaires.

IV. Utilisation de la feuille de route pour les transports internationaux entre le territoire du Benelux et un pays non-membre de la C.E.E.

La feuille de route est utilisée comme document de contrôle à l'intérieur du territoire du Benelux pour les transports internationaux effectués au départ ou à destination d'un pays non-membre de la C.E.E. et appartenant aux catégories reprises au point II. sous 1.a. à 1.d.

Het bepaalde onder II. 2., 3. en 4. is hier eveneens van toepassing.

De voor deze soorten van vervoer eventueel vereiste vergunningen van andere landen blijven uiteraard noodzakelijk.

V. Het onderweg opnemen en afzetten van reizigers op het Beneluxgebied.

Onderweg mogen op het Beneluxgebied slechts reizigers worden opgenomen of afgezet indien de plaatsen waar deze worden opgenomen of afgezet vóór het vertrek zijn vermeld in rubriek 6 van het reisblad.

777

Les dispositions prévues sous II. 2., 3. et 4. sont également ici d'application.

Les autorisations d'autres pays qui sont éventuellement exigées pour effectuer ces transports, restent nécessaires.

V. Prise et dépose de voyageurs en cours de route sur le territoire du Benelux.

Des voyageurs ne peuvent être pris ou déposés en cours de route sur le territoire du Benelux, qu'à la condition que mention des lieux de prise en charge et de dépose ait été faite avant le départ à la rubrique 6 de la feuille de route.

BRIEFWISSELINGEN

D.D. 20 JULI 1967

BEDOELD IN ARTIKEL 7

VAN HET VERDRAG TOT WEDERZIJDSE BIJSTAND
INZAKE DE HEFFING VAN DE OMZETBELASTING,
DE OVERDRACHTTAXE EN SOORTGELIJKE
BELASTINGEN VAN 25 MEI 1964

Belgisch-Luxemburgse briefwisseling	blz. 47-48
Belgisch-Nederlandse briefwisseling	blz. 49-50
Nederlands-Luxemburgse briefwisseling	blz. 51 a)-51 b)

ECHANGES DE LETTRES

DU 20 JUILLET 1967

PREVUS PAR L'ARTICLE 7

DE LA CONVENTION D'ASSISTANCE MUTUELLE
EN MATIERE DE PERCEPTION DES IMPOTS
SUR LE CHIFFRE D'AFFAIRES, DE LA TAXE
DE TRANSMISSION ET DES IMPOTS ANALOGUES
DU 25 MAI 1964

Echange de lettres belgo-luxembourgeois	pages 47-48
Echange de lettres belgo-néerlandais	pages 49-50
Echange de lettres néerlando-luxembourgeois	pages 51 a)-51 b)

I. Briefwisseling tussen *België* en *Luxemburg*

(*Vertaling*)

Ministerie van Buitenlandse Zaken
en Buitenlandse Handel

Brussel, 20 juli 1967.

Mijnheer de Ambassadeur,

Onder verwijzing naar het op 25 mei 1964 te Brussel gesloten Verdrag tot wederzijdse bijstand tussen België, het Groothertogdom Luxemburg en Nederland inzake de heffing van de omzetbelasting, de overdrachtaxe en soortgelijke belastingen moge ik voorstellen dat met betrekking tot de in artikel 7 van dit Verdrag neergelegde hoofdelijke medeaansprakelijkheid het navolgende wordt overeengekomen.

Overeenkomstig de aan artikel 7 van genoemd Verdrag ten grondslag liggende overwegingen is degene die, wonende of gevestigd zijnde in een der landen, een levering van goederen verricht aan een persoon in een der andere landen hoofdelijk medeaansprakelijk voor de door laatstgenoemde persoon ter zake van de invoer in dit land verschuldigde omzetbelasting, overdrachtaxe of soortgelijke belasting, indien hij op enigerlei wijze zoals door het ten onrechte niet afgeven van een factuur, het afgeven van een factuur met een onjuiste tenaamstelling of zonder tenaamstelling, het op andere wijze niet of onjuist vermelden van de levering in zijn bedrijfsadministratie, een onjuiste afdracht van de verschuldigde belasting heeft bevorderd of mogelijk gemaakt en aannemelijk is dat hij wist of redelijkerwijze moest vermoeden dat de verschuldigde belasting niet of niet volledig zou worden voldaan.

Ik zou het op prijs stellen van Uwe Excellentie te mogen vernemen of Uw Regering akkoord gaat met het vorenvermelde en kan instemmen met een inwerkingtreding op 1 augustus 1967.

Gelieve, Mijnheer de Ambassadeur, de hiernieuwde verzekering mijner zeer bijzondere hoogachtig wel te willen aanvaarden.

De Minister van Buitenlandse Zaken,
P. Harmel.

Aan Zijne Excellentie
de heer C. Dumont,
Ambassadeur van het Groothertogdom Luxemburg
te Brussel.

I. Echange de lettres entre la *Belgique* et le *Luxembourg*

Ministère des Affaires étrangères
et du Commerce extérieur

Bruxelles, le 20 juillet 1967.

Monsieur l'Ambassadeur,

Me référant à la Convention d'assistance mutuelle entre la Belgique, le Grand-Duché de Luxembourg et les Pays-Bas, en matière de perception des impôts sur le chiffre d'affaires, de la taxe de transmission et des impôts analogues, Convention conclue à Bruxelles le 25 mai 1964, j'ai l'honneur de vous proposer de convenir ce qui suit en ce qui concerne la responsabilité solidaire prévue à l'article 7 de cette Convention.

Conformément aux considérations qui sont à la base de l'article 7 de ladite Convention, celui qui, habitant ou étant établi dans un des pays, fait une fourniture de marchandises à une personne dans un des autres pays, est, en ce qui concerne l'importation dans ce pays, solidairement responsable de l'impôt sur le chiffre d'affaires, la taxe de transmission ou les impôts analogues si, d'une manière quelconque, par exemple en ne délivrant pas la facture requise, en délivrant une facture avec indication fausse ou sans indication du nom du destinataire, en ne mentionnant pas ou en mentionnant faussement la fourniture dans les écritures de son entreprise, il a facilité ou rendu possible une perception inexacte de l'impôt dû et qu'il peut être tenu pour constant qu'il savait ou pouvait raisonnablement présumer que cet impôt ne serait pas acquitté ou ne serait que partiellement payé.

Je saurais gré à Votre Excellence de me faire savoir si Votre Gouvernement approuve ce qui précède et est d'accord pour que le système susvisé entre en vigueur le 1^{er} août 1967.

Je saisis cette occasion Monsieur l'Ambassadeur de renouveler à Votre Excellence, l'assurance de ma très haute considération.

Le Ministre des Affaires étrangères,
P. Harmel.

A Son Excellence
Monsieur C. Dumont,
Ambassadeur du Grand-Duché de Luxembourg
à Bruxelles.

(Vertaling)

Ambassade van Luxemburg
in België

Brussel, 20 juli 1967.

Mijnheer de Minister,

Ik heb de eer ontvangst te melden van de brief van Uwe Excellentie van 20 juli 1967 betreffende het op 25 mei 1964 te Brussel gesloten Verdrag tot wederzijdse bijstand tussen België, het Groothertogdom Luxemburg en Nederland inzake de heffing van de omzetbelasting, de overdrachtstaxen en soortgelijke belastingen, brief luidende :

« Ik moge voorstellen dat met betrekking tot de in artikel 7 van dit Verdrag neergelegde hoofdelijke medeaansprakelijkheid het navolgende wordt overeengekomen.

Overeenkomstig de aan artikel 7 van genoemd Verdrag ten grondslag liggende overwegingen is degene die, wonende of gevestigd zijnde in een der landen, een levering van goederen verricht aan een persoon in een der andere landen hoofdelijk medeaansprakelijk voor de door laatstgenoemde persoon ter zake van de invoer in dit land verschuldigde omzetbelasting, overdrachtstaxen of soortgelijke belasting, indien hij op enigerlei wijze zoals door het ten onrechte niet afgeven van een factuur, het afgeven van een factuur met een onjuiste tenaamstelling of zonder tenaamstelling, het op andere wijze niet of onjuist vermelden van de levering in zijn bedrijfsadministratie, een onjuiste afdracht van de verschuldigde belasting heeft bevorderd of mogelijk gemaakt en aannemelijk is dat hij wist of redelijkerwijze moest vermoeden dat de verschuldigde belasting niet of niet volledig zou worden voldaan ».

Ik heb de eer Uwe Excellentie te berichten dat de Luxemburgse Regering akkoord gaat met het vorenvermelde en ermee instemt dat de bovenbedoelde regeling in werking treedt op 1 augustus 1967.

Gelieve, Mijnheer de Minister, de hernieuwde verzekering mijner zeer bijzondere hoogachting wel te willen aanvaarden.

(w.g.) C. Dumont,
Ambassadeur van Luxemburg.

Zijn Excellentie
de heer P. Harmel,
Minister van Buitenlandse Zaken,
Brussel.

Ambassade du Luxembourg
en Belgique

Bruxelles, le 20 juillet 1967.

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur d'accuser réception de la lettre de Votre Excellence du 20 juillet 1967 concernant la Convention d'assistance mutuelle entre la Belgique, le Grand-Duché de Luxembourg et les Pays-Bas, en matière de perception des impôts sur le chiffre d'affaires, de la taxe de transmission et des impôts analogues, Convention conclue à Bruxelles le 25 mai 1964, lettre qui a la teneur suivante :

« J'ai l'honneur de vous proposer de convenir ce qui suit en ce qui concerne la responsabilité solidaire prévue à l'article 7 de cette Convention.

Conformément aux considérations qui sont à la base de l'article 7 de ladite Convention, celui qui, habitant ou étant établi dans un des pays, fait une fourniture de marchandises à une personne dans un des autres pays, est, en ce qui concerne l'importation dans ce pays, solidairement responsable de l'impôt sur le chiffre d'affaires, la taxe de transmission ou les impôts analogues si, d'une manière quelconque, par exemple en ne délivrant pas la facture requise, en délivrant une facture avec indication fausse ou sans indication du nom du destinataire, en ne mentionnant pas ou en mentionnant faussement la fourniture dans les écritures de son entreprise, il a facilité ou rendu possible une perception inexacte de l'impôt dû et qu'il peut être tenu pour constant qu'il savait ou pouvait raisonnablement présumer que cet impôt ne serait pas acquitté ou ne serait que partiellement payé ».

J'ai l'honneur de porter à la connaissance de Votre Excellence que le Gouvernement luxembourgeois approuve ce qui précède et est d'accord pour que le système susvisé entre en vigueur le 1^{er} août 1967.

Je saisis cette occasion, Monsieur le Ministre, de renouveler à Votre Excellence l'assurance de ma très haute considération.

(Signé) C. Dumont,
Ambassadeur du Luxembourg.

Son Excellence
Monsieur Pierre Harmel,
Ministre des Affaires étrangères,
Bruxelles.

II. Briefwisseling tussen *België* en *Nederland*

Ministerie van Buitenlandse Zaken
en Buitenlandse Handel.

Brussel, 20 juli 1967.

Mijnheer de Ambassadeur,

Onder verwijzing naar het op 25 mei 1964 te Brussel gesloten Verdrag tot wederzijdse bijstand tussen België, het Groothertogdom Luxemburg en Nederland inzake de heffing van de omzetbelasting, de overdrachtstaxen en soortgelijke belastingen, moge ik voorstellen dat met betrekking tot de in artikel 7 van dit Verdrag neergelegde hoofdelijke medeaansprakelijkheid het navolgende wordt overeengekomen.

Overeenkomstig de aan artikel 7 van genoemd Verdrag ten grondslag liggende overwegingen is degene die, wonende of gevestigd zijnde in een der landen, een levering van goederen verricht aan een persoon in een der andere landen hoofdelijk medeaansprakelijk voor de door laatstgenoemde persoon ter zake van de invoer in dit land verschuldigde omzetbelasting, overdrachtstaxen of soortgelijke belasting, indien hij op enigerlei wijze zoals door het ten onrechte niet afgeven van een factuur, het afgeven van een factuur met een onjuiste tenaamstelling of zonder tenaamstelling, het op andere wijze niet of onjuist vermelden van de levering in zijn bedrijfsadministratie, een onjuiste afdracht van de verschuldigde belasting heeft bevorderd of mogelijk gemaakt en aannemelijk is dat hij wist of redelijkerwijze moest vermoeden dat de verschuldigde belasting niet of niet volledig zou worden voldaan.

Ik zou het op prijs stellen van Uwe Excellentie te mogen vernemen of Uw Regering akkoord gaat met het vorenvermelde en kan instemmen met een inwerkingtreding op 1 augustus 1967.

Gelieve, Mijnheer de Ambassadeur, de hernieuwde verzekering mijner zeer bijzondere hoogachting wel te willen aanvaarden.

De Minister van Buitenlandse Zaken,
P. Harmel.

Aan Zijne Excellentie
J.A. Baron de Vos van Steenwijk,
Ambassadeur der Nederlanden
te Brussel.

II. Echange de lettres entre la *Belgique* et les *Pays-Bas*

(Traduction)

Ministère des Affaires étrangères
et du Commerce extérieur

Bruxelles, le 20 juillet 1967.

Monsieur l'Ambassadeur,

Me référant à la Convention d'assistance mutuelle entre la Belgique, le Grand-Duché de Luxembourg et les Pays-Bas, en matière de perception des impôts sur le chiffre d'affaires, de la taxe de transmission et des impôts analogues, Convention conclue à Bruxelles le 25 mai 1964, j'ai l'honneur de vous proposer de convenir ce qui suit en ce qui concerne la responsabilité solidaire prévue à l'article 7 de cette Convention.

Conformément aux considérations qui sont à la base de l'article 7 de ladite Convention, celui qui, habitant ou étant établi dans un des pays, fait une fourniture de marchandises à une personne dans un des autres pays, est, en ce qui concerne l'importation dans ce pays, solidairement responsable de l'impôt sur le chiffre d'affaires, la taxe de transmission ou les impôts analogues si, d'une manière quelconque, par exemple en ne délivrant pas la facture requise, en délivrant une facture avec indication fautive ou sans indication du nom du destinataire, en ne mentionnant pas ou en mentionnant faussement la fourniture dans les écritures de son entreprise, il a facilité ou rendu possible une perception inexacte de l'impôt dû et qu'il peut être tenu pour constant qu'il savait ou pouvait raisonnablement présumer que cet impôt ne serait pas acquitté ou ne serait que partiellement payé.

Je saurais gré à Votre Excellence de me faire savoir si Votre Gouvernement approuve ce qui précède et est d'accord pour que le système susvisé entre en vigueur le 1^{er} août 1967.

Je saisis cette occasion Monsieur l'Ambassadeur de renouveler à Votre Excellence, l'assurance de ma très haute considération.

Le Ministre des Affaires étrangères,
P. Harmel.

A Son Excellence
J.A. Baron de Vos van Steenwijk,
Ambassadeur des Pays-Bas.

Ambassade der Nederlanden
in België.

Brussel, 20 juli 1967.

Mijnheer de Minister,

Onder verwijzing naar Uwer Excellentie's schrijven d.d. 20 juli 1967 betreffende het op 25 mei 1964 te Brussel gesloten Verdrag tot wederzijdse bijstand tussen België, het Groothertogdom Luxemburg en Nederland inzake de heffing van de omzetbelasting, de overdrachtstaxen en soortgelijke belastingen, heb ik de eer Haar te berichten dat de Nederlandse Regering akkoord gaat met het terzake in Haar brief vermelde, luidende :

« Overeenkomstig de aan artikel 7 van genoemd Verdrag ten grondslag liggende overwegingen is degene die, wonende of gevestigd zijnde in een der landen, een levering van goederen verricht aan een persoon in een der andere landen hoofdelijk medeaansprakelijk voor de door laatstgenoemde persoon ter zake van de invoer in dit land verschuldigde omzetbelasting, overdrachtstaxen of soortgelijke belasting, indien hij op enigerlei wijze zoals door het ten onrechte niet afgeven van een factuur, het afgeven van een factuur met een onjuiste tenaamstelling of zonder tenaamstelling, het op andere wijze niet of onjuist vermelden van de levering in zijn bedrijfsadministratie, een onjuiste afdracht van de verschuldigde belasting heeft bevorderd of mogelijk gemaakt en aannemelijk is dat hij wist of redelijkerwijze moest vermoeden dat de verschuldigde belasting niet of niet volledig zou worden voldaan ».

De Nederlandse Regering kan eveneens instemmen met de inwerkingtreding op 1 augustus 1967.

Gelief, Mijnheer de Minister, de hernieuwde verzekering mijner zeer bijzondere hoogachting wel te willen aanvaarden.

De Tijdelijk Zaakgelastigde,
C.B. Arriëns.

Aan Zijne Excellentie
de heer P. Harmel
Minister van Buitenlandse Zaken,
te Brussel.

(Traduction)

Ambassade des Pays-Bas
en Belgique

Bruxelles, le 20 juillet 1967.

Monsieur le Ministre,

Me référant à la lettre de Votre Excellence du 20 juillet 1967 concernant la Convention d'assistance mutuelle entre la Belgique, le Grand-Duché de Luxembourg et les Pays-Bas, en matière de perception des impôts sur le chiffre d'affaires, de la taxe de transmission et des impôts analogues, conclue à Bruxelles le 25 mai 1964, j'ai l'honneur de porter à la connaissance de Votre Excellence que le Gouvernement néerlandais approuve cette lettre dont la teneur suit :

« Conformément aux considérations qui sont à la base de l'article 7 de ladite Convention, celui qui, habitant ou étant établi dans un des pays, fait une fourniture de marchandises à une personne dans un des autres pays, est, en ce qui concerne l'importation dans ce pays, solidairement responsable de l'impôt sur le chiffre d'affaires, la taxe de transmission ou les impôts analogues si, d'une manière quelconque, par exemple en ne délivrant pas la facture requise, en délivrant une facture avec indication fausse ou sans indication du nom du destinataire, en ne mentionnant pas ou en mentionnant faussement la fourniture dans les écritures de son entreprise, il a facilité ou rendu possible une perception inexacte de l'impôt dû et qu'il peut être tenu pour constant qu'il savait ou pouvait raisonnablement présumer que cet impôt ne serait pas acquitté ou ne serait que partiellement payé ».

Le Gouvernement néerlandais est également d'accord sur l'entrée en vigueur au 1^{er} août 1967.

Je saisis cette occasion, Monsieur le Ministre, de renouveler à Votre Excellence l'assurance de ma très haute considération.

Le Chargé d'Affaires, a.i.
(signé) C.B. Arriens.

A Son Excellence
Monsieur P. Harmel,
Ministre des Affaires étrangères
à Bruxelles.

51 a)

III. Echange de lettres entre les *Pays-Bas* et le *Luxembourg* (*)

Ambassade des Pays-Bas
en Belgique

Bruxelles, le 20 juillet 1967.

Monsieur l'Ambassadeur,

Me référant à la Convention d'assistance mutuelle entre la Belgique, le Grand-Duché de Luxembourg et les Pays-Bas, en matière de perception des impôts sur le chiffre d'affaires, de la taxe de transmission et des impôts analogues, Convention conclue à Bruxelles le 25 mai 1964, j'ai l'honneur de vous proposer de convenir ce qui suit en ce qui concerne la responsabilité solidaire prévue à l'article 7 de cette Convention.

Conformément aux considérations qui sont à la base de l'article 7 de ladite Convention, celui qui, habitant ou étant établi dans un des pays, fait une fourniture de marchandises à une personne dans un des autres pays, est, en ce qui concerne l'importation dans ce pays, solidairement responsable de l'impôt sur le chiffre d'affaires, la taxe de transmission ou les impôts analogues si, d'une manière quelconque, par exemple en ne délivrant pas la facture requise, en délivrant une facture avec indication fautive ou sans indication du nom du destinataire, en ne mentionnant pas ou en mentionnant faussement la fourniture dans les écritures de son entreprise, il a facilité ou rendu possible une perception inexacte de l'impôt dû et qu'il peut être tenu pour constant qu'il savait ou pouvait raisonnablement présumer que cet impôt ne serait pas acquitté ou ne serait que partiellement payé.

Je saurais gré à Votre Excellence de me faire savoir si Votre Gouvernement approuve ce qui précède et est d'accord pour que le système susvisé entre en vigueur le 1^{er} août 1967.

Je saisis cette occasion Monsieur l'Ambassadeur, de renouveler à Votre Excellence, l'assurance de ma très haute considération.

C.B. Arriëns,
Chargé d'Affaires a.i.
des Pays-Bas.

A Son Excellence
Monsieur C. Dumont,
Ambassadeur du Grand-Duché de Luxembourg
à Bruxelles.

(*) Van deze briefwisseling bestaat geen officieel gepubliceerde vertaling.

De cet échange de lettre, il n'existe pas de traduction publiée officiellement.

51 b)

Ambassade du Luxembourg
en Belgique

Bruxelles, le 20 juillet 1967.

Monsieur le Chargé d'Affaires,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre en date du 20 juillet 1967 concernant la Convention d'assistance mutuelle entre la Belgique, le Grand-Duché de Luxembourg et les Pays-Bas, en matière de perception des impôts sur le chiffre d'affaires, de la taxe de transmission et des impôts analogues, Convention conclue à Bruxelles le 25 mai 1964, lettre qui a la teneur suivante :

« J'ai l'honneur de vous proposer de convenir ce qui suit en ce qui concerne la responsabilité solidaire prévue à l'article 7 de cette Convention.

Conformément aux considérations qui sont à la base de l'article 7 de ladite Convention, celui qui, habitant ou étant établi dans un des pays, fait une fourniture de marchandises à une personne dans un des autres pays, est, en ce qui concerne l'importation dans ce pays, solidairement responsable de l'impôt sur le chiffre d'affaires, la taxe de transmission ou les impôts analogues si, d'une manière quelconque, par exemple en ne délivrant pas la facture requise, en délivrant une facture avec indication fausse ou sans indication du nom du destinataire, en ne mentionnant pas ou en mentionnant faussement la fourniture dans les écritures de son entreprise, il a facilité ou rendu possible une perception inexacte de l'impôt dû et qu'il peut être tenu pour constant qu'il savait ou pouvait raisonnablement présumer que cet impôt ne serait pas acquitté ou ne serait que partiellement payé ».

J'ai l'honneur de porter à votre connaissance que le Gouvernement luxembourgeois approuve ce qui précède et est d'accord pour que le système susvisé entre en vigueur le 1^{er} août 1967.

Je saisis cette occasion Monsieur le Chargé d'Affaires de vous renouveler l'assurance de ma haute considération.

C. Dumont,
Ambassadeur du Luxembourg.

A Monsieur Ch. B. Arriëns,
Chargé d'Affaires a.i.
à l'Ambassade des Pays-Bas
Bruxelles.

WIJZIGINGSBLADEN

van reeds vroeger verschenen afleveringen
der Basisteksten

FEUILLETS MODIFIES

des suppléments aux Textes de base
parus antérieurement

DOUANE EN BELASTINGEN

Zie ook Unieverdrag : art. 3-7, 10-11, 28, 78-84 ; Overgangsovereenkomst : art. 12, 31-33 ; Uitvoeringsprotocol : art. 5-7, 12, 14,5) ; Ministeriële Beschikking M (60) 8, Bijlage 5.

DOUANE ET FISCALITE

Voir aussi Traité d'Union : art. 3 à 7, 10 à 11, 28, 78 à 84 ; Convention transitoire : art. 12, 31 à 33 ; Protocole d'Exécution : art. 5 à 7, 12, 14,5) ; Décision ministérielle M (60) 8, Annexe 5.

I

INHOUD

Verdrag nopens de samenwerking op het stuk van douanen en van accijnzen van 5.9.1952	2
Verdrag nopens wederkerige bijstand inzake de invordering van belastingschulden van 5.9.1952	10
Verdrag tot unificatie van accijnzen en van het waarborgrecht van 18.2.1950	14
Protocol van 18.2.1950 bij dit Verdrag	26
Tweede Protocol van 27.5.1952 bij dit Verdrag	27
Derde Protocol van 11.12.1958 bij dit Verdrag	29
Vierde Protocol van 29.3.1962 bij dit Verdrag	33 a
Protocol tot vaststelling van een nieuw tarief van invoerrechten van 25.7.1958	34
Lijst van Aanvullende Protocollen bij het Protocol tot vaststelling van een nieuw tarief van invoerrechten	35 a
Verdrag tot wederzijdse bijstand inzake de heffing van de omzetbelasting, de overdrachtaxe en soortgelijke belastingen van 25.5.1964, (M (63) 12)	36
Briefwisselingen d.d. 20 juli 1967, bedoeld in artikel 7 van het Verdrag van 25.5.1964	47

I

TABLE DES MATIERES

Convention relative à la coopération en matière de douanes et d'accises du 5.9.1952	2
Convention relative à l'assistance réciproque en matière de recouvrement de créances fiscales du 5.9.1952	10
Convention portant unification des droits d'accise et de la rétribution pour la garantie des ouvrages en métaux précieux du 18.2.1950	14
Protocole du 18.2.1950 à cette Convention	26
Deuxième Protocole du 27.5.1952 à cette Convention	27
Troisième Protocole du 11.12.1958 à cette Convention	29
Quatrième Protocole du 29.3.1962 à cette Convention	33 a
Protocole pour l'établissement d'un nouveau tarif des droits d'entrée du 25.7.1958	34
Liste des Protocoles additionnels au Protocole pour l'établissement d'un nouveau tarif des droits d'entrée	35 a
Convention d'assistance mutuelle en matière de perception des impôts sur le chiffre d'affaires, de la taxe de transmission et des impôts analogues du 25.5.1964, (M (63) 12)	36
Echanges de lettres du 20 juillet 1967, prévus par l'article 7 de la Convention du 25.5.1964	47

60

Article 2

Le régime relatif au statut du personnel, au cadre organique, aux barèmes des traitements, pensions et indemnités des membres du personnel qui étaient en fonction en application de la Convention Douanière néerlando-belgo-luxembourgeoise ainsi que toutes les conditions dans lesquelles les membres du personnel doivent accomplir leurs fonctions, est maintenu en vigueur jusqu'à ce que le Comité de Ministres ait pu fixer le régime prévu à l'article 35, alinéa 3, du Traité d'Union.

Article 3

La présente décision entre en vigueur le jour de sa signature et sort ses effets le jour de l'entrée en vigueur du Traité d'Union.

Fait à Bruxelles, le 3 novembre 1960.

Le Président du Comité de Ministres,

(s.) P. WIGNY

61-72

BESCHIKKING
VAN HET COMITE VAN MINISTERS
VAN DE BENELUX ECONOMISCHE UNIE
INZAKE DE GEMEENSCHAPPELIJKE UITVOERINGS-
EN CONTROLE-VOORSCHRIFTEN VOOR
HET ONGEREGELDE REIZIGERSVERVOER,
VAN 3 NOVEMBER 1960

(M (60) 17)

Vervallen krachtens artikel 10 van Beschikking M (67) 24)
(zie blz. 773)

61-72

**DECISION
DU COMITE DE MINISTRES
DE L'UNION ECONOMIQUE BENELUX
CONCERNANT LES REGLES COMMUNES
D'EXECUTION ET DE CONTROLE POUR LES
TRANSPORTS IRREGULIERS DE VOYAGEURS,
DU 3 NOVEMBRE 1960**

(M (60) 17)

*(Abrogée en vertu de l'article 10 de la Décision M (67) 24)
(voir page 773)*

BESCHIKKING VAN HET COMITE VAN MINISTERS VAN
DE BENELUX ECONOMISCHE UNIE TOT INSTELLING
VAN EEN COLLEGE VAN SECRETARISSEN-GENERAAL
(M (60) 18)

Het Comité van Ministers van de Benelux Economische Unie,
Gelet op artikel 34 van het Verdrag tot instelling van een
Benelux Economische Unie,

Heeft het volgende beslist :

Artikel 1

De Secretaris-Generaal en de Adjunct-Secretarissen-Generaal
vormen het College van Secretarissen-Generaal.

Artikel 2

Door het College van Secretarissen-Generaal worden, op voorstel
van één van zijn leden, onderzocht :

a. principiële vraagstukken betrekking hebbende op de taken
van de Secretaris-Generaal, zoals deze zijn omschreven in artikel 36
van het Verdrag ;

b. alle vraagstukken die, volgens de bepalingen van artikel 34,
lid 3, tweede zin, van artikel 35, lid 3, en van artikel 37, lid 1, van
het Verdrag, worden beslist door het Comité van Ministers ;

c. de benoeming en het ontslag van leden van het personeel.

Artikel 3

Wat betreft de in bovengenoemd artikel 2, sub b. bedoelde
materie, wordt de opvatting van het College of, zo nodig, van ieder
van zijn leden, ter kennis gebracht van de Raad van de Economische
Unie in beperkte samenstelling, die er mede belast is het Comité
van Ministers van advies te dienen.

Artikel 4

Het onderzoek door het College laat de door het Verdrag aan
de Secretaris-Generaal toegekende bevoegdheden onaangetast.

Artikel 5

Deze beschikking treedt in werking op de dag van haar onder-
tekening.

Gedaan te Brussel, op 3 november 1960.

De Voorzitter van het Comité van Ministers,
(w.g.) P. WIGNY

Annexe V

à la Décision du Comité de Ministres de
l'Union économique Benelux au sujet
de tarifs Benelux en matière de transports de
marchandises par route.

DEFINITIONS AU SUJET DES BACS

1. Lorsqu'un ou plusieurs bacs sont utilisés, les frais de passages éventuellement payés sont à porter en compte.

2. Lorsqu'un ou plusieurs des bacs mentionnés ci-dessous sont utilisés, il convient en outre de porter en compte une indemnité conformément aux montants indiqués à l'article 10, de l'anexe I, indemnité calculée selon la durée fixée ci-après en regard du bac considéré.

<i>De/vers</i>	<i>vers/de</i>	<i>durée en heures</i>
Breskens	— Vlissingen	1
Den Bommel	— Numansdorp	1½
Den Helder	— Oudeschild	1½
Dintelsas	— Ooltgensplaat	1½
Harlingen	— Terschelling	3½
Harlingen	— Vlieland	3½
Hellevoetsluis	— Middelharnis	1½
Hoedekenskerke	— Terneuzen	1½
Holwerd	— Ameland	2½
Kats	— Zierikzee	1½
Kruiningen	— Perkpolder	1

BESCHIKKING
VAN HET COMITE VAN MINISTERS
VAN 21 MEI 1962
INZAKE DE AFMETINGEN EN GEWICHTEN
VAN BEDRIJFSVOERTUIGEN, WELKE IN
HET INTRA-BENELUXVERKEER ZIJN
TOEGELATEN,
M (62) 7

DECISION
DU COMITE DE MINISTRES
DU 21 MAI 1962
RELATIVE AUX POIDS ET DIMENSIONS
DES VEHICULES UTILITAIRES
ADMIS DANS LA
CIRCULATION INTRA-BENELUX.
M (62) 7

BESCHIKKING
VAN HET COMITE VAN MINISTERS VAN DE BENELUX
ECONOMISCHE UNIE INZAKE DE AFMETINGEN EN
GEWICHTEN VAN BEDRIJFSVOERTUIGEN WELKE IN
HET INTRA-BENELUX-VERKEER ZIJN TOEGELATEN

(M (62) 7)

(Gewijzigd door M (67) 17)
*(zie Deel ***, blz. 750)*

Het Comité van Ministers van de Benelux Economische Unie,
Gelet op de artikelen 7, 8 en 86 van het Unieverdrag ;

Gelet op artikel 9 van het Uitvoeringsprotocol,

Gelet op het Verdrag nopens het wegverkeer, te Genève gesloten
op 19 september 1949 ;

Wensende vast te stellen, in afwachting van een eventuele over-
eenkomst in een meer algemeen internationaal kader, welke
voertuigen in het verkeer tussen de landen van de Benelux zijn
toegelaten ;

Heeft het volgende beslist :

Artikel 1

In het verkeer tussen de grondgebieden der drie Verdrag-
sluitende Partijen zijn met toepassing van het bepaalde in de
bijlage 7 en met name § 3 van deze bijlage van het Verdrag
nopens het Wegverkeer te Genève gesloten op 19 september
1949, bedrijfsvoertuigen tot het verkeer tussen de grondge-
bieden van de drie Verdragsluitende Staten toegelaten welke
voldoen aan de eisen welke in de navolgende artikelen zijn
vervat.

Artikel 2

I. De gezamenlijke druk op de weg uitgeoefend door een of
meer wielen *van één as* mag niet meer bedragen dan :

a) 5.000 kg indien deze druk wordt uitgeoefend door één
wiel ;

b) 10.000 kg indien deze druk wordt uitgeoefend door twee
of meer wielen.

121

DECISION
DU COMITE DE MINISTRES DE L'UNION ECONOMIQUE
BENELUX, RELATIVE AUX POIDS ET DIMENSIONS DES
VEHICULES UTILITAIRES ADMIS DANS LA CIRCULATION
INTRA-BENELUX

(M (62) 7)

*(Modifiée par M (67) 17)**(voir Tome ***, p. 750)*

Le Comité de Ministres de l'Union économique Benelux,

Vu les articles 7, 8 et 86 du Traité d'Union ;

Vu l'article 9 du Protocole d'exécution ;

Vu la Convention relative à la circulation routière, conclue à Genève le 19 septembre 1949 ;

Considérant qu'il convient de déterminer les véhicules admis à circuler entre les pays du Benelux, en attendant le cas échéant la conclusion d'une convention dans un cadre international plus général,

A pris la décision suivante :

Article 1

En application des dispositions de l'annexe 7 et notamment son paragraphe 3, de la Convention relative à la circulation routière, signée à Genève le 19 septembre 1949, les véhicules utilitaires qui satisfont aux conditions consignées dans les articles ci-après, peuvent circuler entre les territoires des trois Parties Contractantes.

Article 2

I. La pression totale exercée sur la route par une ou plusieurs roues *d'un essieu* ne peut dépasser :

a) 5.000 kg si cette pression est exercée par une roue ;

b) 10.000 kg si cette pression est exercée par deux ou plus de deux roues.

II. De gezamenlijke druk op de weg, uitgeoefend door alle wielen tezamen van een *samenstel van assen* mag niet meer bedragen dan :

a) 10.000 kg indien de afstand tussen twee assen, gemeten in de lengterichting van het voertuig, minder dan een meter bedraagt ;

b) 16.000 kg indien de afstand tussen twee assen, gemeten in de lengterichting van het voertuig, meer dan een meter doch minder dan twee meter bedraagt en de druk wordt uitgeoefend door tenminste vier wielen, met dien verstande dat de druk, uitgeoefend door twee of meer wielen van één as van het samenstel, niet meer mag bedragen dan 10.000 kg.

Artikel 3

(vervangen door art. 1 van Beschikking M (67) 17)
*(zie Deel ***, blz. 750)*

Artikel 4

1. De lengte van een samenstel van een motorrijtuig en een aanhangwagen mag niet meer bedragen dan 18 m.

2. Bij een samenstel van een trekker en oplegger mogen de volgende afmetingen niet worden overschreden :

a) totale lengte van het samenstel 15 m. ;

b) de afstand gemeten in de lengterichting van het voertuig van het meest naar voren gelegen punt van de trekker tot de as of het midden van het assenstel van de oplegger : 12 m ;

c) de afstand gemeten in de lengterichting van het voertuig tussen het hart van de opleggerkoppeling van de trekker en de as of het midden van het assenstel van de oplegger : 8 m ;

d) de afstand van het hart van de opleggerkoppeling tot enig punt aan de voorzijde van de oplegger, horizontaal gemeten : 1,75 m.

Op de onder b en c bepaalde maximum lengten kunnen uitzonderingen worden toegestaan voor opleggers voorzien van bestuurbare assen, indien de door een dergelijke oplegger beschreven bocht niet ongunstiger is dan die van de bovengenoemde voertuigen. Een zodanige uitzondering zal blijken uit een bijzondere toestemming die betrekking heeft op de trekker(s) en de bijbehorende oplegger(s).

II. La pression totale exercée sur la route par l'ensemble des roues d'une combinaison d'essieux ne peut dépasser :

a) 10.000 kg, lorsque la distance entre deux essieux, mesurés dans le sens longitudinal du véhicule, ne dépasse pas un mètre ;

b) 16.000 kg, lorsque la distance entre deux essieux, mesurée dans le sens longitudinal du véhicule, dépasse un mètre sans atteindre deux mètres et que la pression est exercée par quatre roues au moins, étant entendu que la pression exercée par deux roues ou plus d'un même essieu de la combinaison ne peut dépasser 10.000 kg.

Article 3

(remplacé par l'art. 1^{er} de la Décision M (67) 17
(voir Tome ***, page 750)

Article 4

1. La longueur d'un train composé d'un véhicule tracteur et d'une remorque autre qu'une semi-remorque ne peut dépasser 18 m.

2. Pour un véhicule articulé (tracteur et semi-remorque) les dimensions suivantes ne peuvent être dépassées :

a) longueur hors tout : 15 m ;

b) distance mesurée dans le sens longitudinal du véhicule, d'une part, entre le point le plus avancé du tracteur et, d'autre part, l'essieu ou le milieu de la distance entre les essieux de la semi-remorque : 12 m. ;

c) distance mesurée dans le sens longitudinal du véhicule, d'une part, entre l'axe du pivot du tracteur et, d'autre part, l'essieu ou le milieu de la distance entre les essieux de la semi-remorque : 8 m ;

d) distance mesurée horizontalement entre l'axe du pivot et un point quelconque de l'avant de la semi-remorque en avant de cet axe : 1,75 m.

Des exceptions relatives aux longueurs maximales fixées en b et c pourront être accordées pour des semi-remorques équipées d'essieux à effet directionnel, lorsque l'inscription en courbe de ces semi-remorques ne sera plus défavorable que celle des véhicules dont question ci-dessus. Une telle exception fera l'objet d'une agrégation spéciale portant sur le ou les tracteurs et la ou les semi-remorques correspondants.

3. De lengte van een motorrijtuig ingericht voor het vervoer van meer dan acht personen, de bestuurder daaronder niet begrepen, mag niet meer bedragen dan 12 m, met dien verstande dat :

- a) de achteroverbouw niet meer mag bedragen dan 3,50 m ;
- b) de buitenste draaicirkel geen grotere straal mag hebben dan 12 m ;
- c) bij deze buitenste draaicirkel met een straal van 12 m de straal van de binnenste draaicirkel niet minder mag bedragen dan 6,50 m ;
- d) bij deze buitenste draaicirkel met een straal van 12 m, de uitzwaaiing niet meer mag bedragen dan 0,50 m.

4. De breedte van een voertuig mag niet meer bedragen dan 2,50 m.

OVERGANGSBEPALINGEN

Artikel 5

Voor voertuigen, welke ten hoogste 12 maanden na de datum van inwerkingtreding van deze beschikking in een der drie landen zijn ingeschreven, en welke zijn voorzien van een stel schommelassen, zal, in afwijking van het bepaalde in artikel 2 gedurende 11 jaren na de datum van inwerkingtreding van deze beschikking de gezamenlijke druk uitgeoefend door de wielen van dit stel schommelassen 13.000 kg mogen bedragen, onder voorwaarde dat de druk uitgeoefend door twee wielen van één as van het samenstel niet meer bedraagt dan 7.000 kg.

Artikel 6

In afwijking van het bepaalde in artikel 4, tweede lid, mogen bij samenstellen van trekkers en opleggers, waarvan één der delen niet later dan 12 maanden na inwerkingtreding van deze beschikking in een van de drie landen is ingeschreven, de onder b, c en d genoemde maxima gedurende 11 jaren na de datum van inwerkingtreding van deze beschikking worden overschreden.

Artikel 7

Voor motorrijtuigen ingericht voor het vervoer van meer dan 8 personen, de bestuurder daaronder niet begrepen, welke ten hoogste

Le fond est noir, les capsules restent incolores, les corps microbiens sont colorés en rouge.

2^{me} technique (Frottis réalisés à partir de cultures en milieu liquide)

1. Emulsionner une goutte de culture dans une goutte d'encre de Chine ; agiter une minute - étendre sur lame - laisser sécher.
2. Fixer à l'alcool méthylique pendant 3 minutes.
3. Colorer à la fuchsine aqueuse diluée au dixième pendant 1 minute, laver à l'eau et laisser sécher.

BESCHIKKING
VAN HET COMITE VAN MINISTERS
VAN 25 MEI 1964
INZAKE
BEPAAALDE TECHNISCHE EISEN
VOOR MOTORRIJTUIGEN, AANHANGWAGENS
EN OPLEGGERS,

M (64) 9

DECISION
DU COMITE DE MINISTRES
DU 25 MAI 1964
CONCERNANT
CERTAINES CONDITIONS TECHNIQUES
RELATIVES AUX VEHICULES AUTOMOTEURS,
REMORQUES ET SEMI-REMORQUES,

M (64) 9

BESCHIKKING
VAN HET COMITE VAN MINISTERS VAN DE BENELUX
ECONOMISCHE UNIE INZAKE BEPAALDE TECHNISCHE
EISEN VOOR MOTORRIJTUIGEN, AANHANGWAGENS EN
OPLEGGERS,

M (64) 9

(Aangevuld bij Beschikking M (64) 17, zie blz. 490)
(Gewijzigd bij Beschikkingen M (66) 27, zie blz. 606, M (67) 16,
zie blz. 695 en M (67) 23, zie blz. 764)

Het Comité van Ministers van de Benelux Economische Unie,
Gelet op de artikelen 7, 8, 85, 86 en 87 van het Unieverdrag ;
Gelet op artikel 9 van het Uitvoeringsprotocol ;

Overwegende dat het, in afwachting van een eventuele overeenkomst in een meer internationaal kader, wenselijk gebleken is bepaalde technische eisen voor motorrijtuigen, aanhangwagens en opleggers welke in de landen van de Benelux zijn toegelaten, met elkaar in overeenstemming te brengen ;

Heeft het volgende beslist :

HOOFDSTUK I

Categorieën van voertuigen waarop
de onderhavige beschikking betrekking heeft

Artikel 1

De onderhavige beschikking betreft de navolgende categorieën van voertuigen :

Categorie A :

Motorrijtuigen, ingericht voor het vervoer van meer dan 8 personen, de bestuurder daaronder niet begrepen.

DECISION

DU COMITE DE MINISTRES DE L'UNION ECONOMIQUE
BENELUX CONCERNANT CERTAINES CONDITIONS
TECHNIQUES RELATIVES AUX VEHICULES AUTO-
MOTEURS, REMORQUES ET SEMI-REMORQUES,

M (64) 9

*(Complétée par la Décision M (64) 17, voir page 490)**(Modifiée par les Décisions M (66) 27, voir page 606,**M (67) 16, voir page 695, et M (67) 23, voir page 764)*

Le Comité de Ministres de l'Union économique Benelux,

Vu les articles 7, 8, 85, 86 et 87 du Traité d'Union ;

Vu l'article 9 du Protocole d'exécution ;

Considérant qu'il est apparu souhaitable, en attendant la conclusion éventuelle d'une convention dans un cadre international plus général, d'harmoniser certaines conditions techniques relatives aux véhicules automoteurs, remorques et semi-remorques admis dans les pays du Benelux ;

A pris la décision suivante :

CHAPITRE I

Catégories de véhicules faisant l'objet
de la présente décision*Article 1^{er}*

La présente décision concerne les catégories de véhicules suivantes :

Catégorie A :

Véhicules automoteurs, aménagés pour le transport de plus de 8 personnes, non compris le conducteur.

Categorie B :

Motorrijtuigen, ingericht voor het vervoer van ten hoogste 8 personen, de bestuurder daaronder niet begrepen.

Categorie C :

Motorrijtuigen niet behorende tot de categorieën A en B, met uitzondering evenwel van de rijwielen met hulpmotor, de motorrijwielen, de motorrijtuigen op 3 of 4 wielen waarvan het ledig gewicht ten hoogste 400 kg bedraagt, en de motorrijtuigen bestemd voor bijzonder gebruik welke in de respectievelijke landen onder een uitzonderingsbepaling vallen.

Categorie D :

Aanhangwagens en opleggers bestemd om door motorrijtuigen behorende tot een der hierboven genoemde categorieën te worden voortbewogen, met uitzondering van de aanhangwagens en opleggers bestemd voor bijzonder gebruik, welke in de respectievelijke landen onder een uitzonderingsbepaling vallen.

HOOFDSTUK II

Technische eisen toepasselijk op alle in artikel 1 genoemde categorieën van voertuigen

Artikel 2

Maximale afmetingen

De voertuigen moeten voldoen aan de in de hiernavolgende tabel opgenomen afmetingen.

*Article 3***Feux et catadioptrés**

Les prescriptions suivantes sont applicables en matière de feux et catadioptrés :

- a. Les véhicules doivent être munis en permanence des feux et catadioptrés, mentionnés dans l'annexe I.
- b. De plus, les feux et catadioptrés mentionnés dans l'annexe II sont admis ainsi que des feux spéciaux qui sont admis conformément aux réglementations nationales.
- c. Il ne peut être admis plus de deux feux de même nom. Un indicateur de direction n'est pas considéré comme un feu.
- d. Tous les feux et catadioptrés de même nom doivent être de même intensité et de même couleur et placés symétriquement, par rapport au plan vertical passant par l'axe longitudinal du véhicule.
- e. Sont considérés comme ne constituant qu'un seul feu, deux feux de même nom dont l'écartement minimum entre les plages éclairantes est inférieur à la plus petite dimension de ces plages dans le sens où cet écartement est mesuré.

Si le feu ainsi défini est un feu de route, un feu de croisement ou un feu de brouillard, son intensité et sa distribution lumineuse doivent être conformes aux spécifications s'y rapportant.

- f. Des feux et catadioptrés dont il n'est pas fait mention dans la présente décision ne peuvent être montés sur les véhicules.

Exception peut être faite pour des feux et catadioptrés à usage spécial faisant l'objet de dispositions particulières dans les pays respectifs.

330-334

Artikel 4

Zichtbaarheid achterverlichting e.d.

Het voertuig moet zodanig zijn ingericht, dat de achterlichten en de reflectoren nimmer kunnen worden afgeschermd door enig voertuigdeel of deel van de lading.

Artikel 5

Richtingaanwijzers

*(vervangen door art. 1 van Beschikking M (67) 23)
(zie Deel ***, blz. 764)*

HOOFDSTUK III

**Technische eisen toepasselijk op de in artikel 1
genoemde categorieën A, B en C**

Artikel 6

Koppeling

Het inkoppelen moet geleidelijk geschieden en gemakkelijk geregeld kunnen worden.

Artikel 7

Uitlaatleiding

De uitlaatgassen mogen slechts worden afgevoerd door een inrichting welke behoorlijk geluiddempend, doelmatig en gasdicht is.

De uitmonding daarvan mag niet naar de rechterzijde van het voertuig zijn gericht.

In geen geval mogen de uitlaatgassen in het voertuig kunnen binnendringen en hinder of gevaar opleveren voor de inzittenden of vervoerde dieren.

330-334

*Article 4***Visibilité des feux rouges etc.**

Le véhicule doit être aménagé de façon que les feux rouges et les catadioptrés ne puissent en aucun cas être masqués, par une partie du véhicule ou du chargement.

*Article 5***Indicateurs de direction**

*(remplacé par l'art. 1^{er} de la Décision M (67) 23)
(voir Tome ***, page 764)*

CHAPITRE III

**Conditions techniques applicables aux catégories A, B et C
visées à l'article 1^{er}***Article 6***Embrayage**

L'embrayage doit être progressif et pouvoir être facilement réglé.

*Article 7***Echappement**

Les gaz d'échappement ne peuvent être évacués qu'au moyen d'un dispositif suffisamment silencieux, efficace et étanche.

L'extrémité du dispositif ne peut être dirigée vers la droite du véhicule.

En aucun cas les gaz d'échappement ne peuvent pénétrer à l'intérieur du véhicule, et causer une gêne ou un danger pour les occupants ou les animaux transportés.

Artikel 8

Geluidshinder

(vervangen door art. 1 van Beschikking M (67) 16)
*(zie Deel ***, blz. 695)*

Artikel 9

Stuurinrichting

De stuurinrichting en de stuurorganen moeten van deugdelijke constructie zijn. De kogelgewrichten van de verbindingstangen moeten zodanig zijn uitgevoerd, dat noch breuk van de opsluitveren, noch geringe slijtage van de kogels of de kommen ten gevolge kan hebben, dat zij uit de kommen naar buiten kunnen treden.

Een goede bestuurbaarheid van het motorrijtuig moet zijn gewaarborgd ; hierbij mogen geen ongewenste reactiekrachten van de gestuurde wielen op het stuurwiel worden overgebracht.

Aan de stuurorganen mag, behalve door de fabrikant zelve, niet zijn gelast.

De delen der stuurinrichting mogen koud noch warm worden vervormd.

Artikel 10

Instrumentenbord

Er moeten, gemakkelijk waarneembaar voor de bestuurder, een snelheidsmeter en een kilometerteller zijn aangebracht ; deze moeten ook bij nacht afleesbaar zijn zonder dat de bestuurder daarvan hinder ondervindt.

Artikel 11

Ruitenwisser

De voorruit moet zijn voorzien van twee doelmatige ruitenwissers, waarmede het linker onderscheidenlijk rechter deel van de voorruit kan worden geveegd en waarmede voor de bestuurder een voldoende uitzicht wordt verkregen.

Deze ruitenwissers moeten kunnen werken zonder dat zij voortdurend door de bestuurder behoeven te worden bediend.

335

Article 8

Gêne due au bruit

*(remplacé par l'art. 1^{er} de la Décision M (67) 16)
(voir Tome ***, page 695)*

Article 9

Direction

La direction et ses organes doivent être de construction robuste. Les joints à rotules des barres de connexion doivent être tels que ni l'usure peu prononcée des rotules ou des cuvettes ni le bris des ressorts assurant leur serrage n'aient pour conséquence que les rotules sortent des cuvettes.

Une bonne maniabilité de la direction du véhicule automoteur doit être assurée ; de plus les effets indésirables des réactions provenant des roues directrices ne peuvent être transmis au volant.

Seul le constructeur peut effectuer des soudures aux organes de direction.

La forme des organes de direction ne peut être modifiée, ni à froid ni à chaud.

Article 10

Tableau de bord

Un indicateur de vitesse et un compteur kilométrique doivent être fixés bien en vue du conducteur ; leurs indications doivent également être lisibles de nuit sans gêner le conducteur.

Article 11

Essuie-glaces

Le pare-brise doit être muni de deux essuie-glaces efficaces agissant chacun respectivement sur une des moitiés du pare-brise et permettant au conducteur d'avoir une visibilité suffisante.

Ces essuie-glaces doivent pouvoir fonctionner sans intervention constante du conducteur.

Indien de constructie van één ruitenwisser zodanig is, dat hiermede voor de bestuurder een voldoende uitzicht wordt verkregen, kan met dit ene exemplaar worden volstaan.

HOOFDSTUK IV

Technische eisen toepasselijk op de in artikel 1 genoemde categorieën A, C en D

Artikel 12

Meervoudige asconstructies

Bij een meervoudige asconstructie mag bij het heffen van één as tot een hoogte van 6 cm boven het vlak waarop de andere as zich bevindt, de asdruk van elke as de daarvoor uit technisch oogpunt vastgestelde maximum toelaatbare asdruk met niet meer dan 25 % overschrijden.

Een meervoudige asconstructie moet zodanig zijn uitgevoerd, dat onder de ongunstigste belastingsomstandigheden geen der assen in ernstige mate moet worden overbelast.

Artikel 13

Stootbalk aan achterzijde

De hoogte, gemeten over de volle breedte onder de achterzijde van het chassis of onder de hoofddelen van de carrosserie, op enige afstand van meer dan één meter achter het hart van de achterste as mag niet meer bedragen dan 70 cm.

Wordt hieraan niet voldaan, dan moet het voertuig zijn voorzien van een stootbalk, welke deugdelijk met de langsliggers is verbonden of met hetgeen deze vervangt, zodanig dat de hoogte onder de achterzijde niet meer bedraagt dan 70 cm.

De uiteinden van de stootbalk moeten naar voren zijn omgebogen.

Un seul essuie-glace suffit, s'il est construit de façon qu'il agisse efficacement sur une surface permettant au conducteur d'avoir une visibilité suffisante.

CHAPITRE IV

Conditions techniques applicables aux catégories A, C et D visées à l'article 1

Article 12

Groupes d'essieux

Lorsque dans le cas d'un groupe d'essieux, on soulève un des essieux à 6 cm au-dessus du niveau où se trouve l'autre, le poids transmis par chacun d'eux ne peut dépasser de plus de 25 % le poids maximum techniquement autorisé.

La construction d'un groupe d'essieux doit être réalisée de manière qu'aucun des essieux ne soit surchargé anormalement dans les circonstances les plus défavorables de répartition de charge.

Article 13

Pare-choc arrière

La hauteur sous toute la largeur arrière du châssis ou des parties essentielles de la carrosserie ne peut excéder 70 cm lorsqu'il existe une distance de plus d'un mètre entre l'axe du dernier essieu et l'arrière du véhicule.

S'il n'est pas satisfait à cette prescription, le véhicule doit être muni d'un pare-choc relié solidement aux longerons ou à ce qui en tient lieu de façon à ramener la hauteur sous l'arrière à un maximum de 70 cm.

Les extrémités du pare-choc doivent être recourbées vers l'avant.

De stootbalk mag niet breder zijn dan de breedte van het voertuig op de plaats waar hij is aangebracht en aan weerszijden ook niet meer dan 10 cm smaller zijn dan deze breedte.

De stootbalk moet zo dicht mogelijk bij de achterkant van het voertuig zijn aangebracht en mag niet meer dan 60 cm voor het achterste punt van het voertuig zijn gelegen.

De buigvastheid van de stootbalk moet tenminste gelijk zijn aan die van een stalen U-balk met verticale lijfplaat, waarvan de afmetingen de volgende zijn: totale hoogte: 150 mm; totale breedte: 50 mm; dikte: 5 mm.

HOOFDSTUK V

Technische eisen toepasselijk op de in artikel 1 genoemde categorieën A en C

Artikel 14

Typegoedkeuring

Het chassis moet behoren tot een goedgekeurd type.

Artikel 15

Draaicirkel

De straal van de cirkelboog, beschreven door enig deel van een motorrijtuig bij het doorrijden van een bocht met de grootste inslag der gestuurde wielen, mag ten hoogste 12 m. bedragen.

Artikel 16

Sleepinrichting

Elk motorrijtuig met een maximum toelaatbaar totaal gewicht van meer dan 2500 kg moet aan de voorzijde zijn voorzien van een inrichting waarmee de kracht van het trekken voertuig rechtstreeks op de langsliggers van het chassis of op hetgeen deze vervangt, kan worden overgebracht.

La largeur du pare-choc ne peut être supérieure à la largeur du véhicule à l'endroit où il est placé, ni inférieure de 10 cm de chaque côté à cette même largeur.

Le pare-choc doit être placé le plus près possible de l'arrière du véhicule sans qu'il puisse être éloigné de plus de 60 cm du point extrême arrière du véhicule.

Le pare-choc doit avoir une résistance à la flexion au moins équivalente à celle d'une poutre en acier, en forme de U, à âme verticale, dont les dimensions sont les suivantes : hauteur totale : 150 mm ; largeur totale : 50 mm ; épaisseur : 5 mm.

CHAPITRE V

Conditions techniques applicables aux catégories A et C visées à l'article 1^{er}

Article 14

Agrément des prototypes

Le châssis doit être d'un type agréé.

Article 15

Circonférence de braquage

Aucune partie d'un véhicule automoteur virant dans un cercle, les roues directrices étant braquées au maximum ne peut déborder d'une circonférence ayant un rayon maximum de 12 m.

Article 16

Dispositif de remorquage

Tout véhicule automoteur d'un poids maximum autorisé supérieur à 2500 kg doit être muni à l'avant d'un dispositif permettant de transmettre directement aux longerons du châssis ou à ce qui en tient lieu, l'effort dû à sa prise en remorque.

338-339

Artikel 17

Remmen (luchtketels)

(Vervangen door art. 1 van Beschikking M (66) 27)
*(zie Deel ***, blz. 606)*

Artikel 18

Motor

(vervangen door art. 2 van Beschikking M (67) 16)
*(zie Deel ***, blz. 696)*

Artikel 19

Chassis

(vervangen door art. 2 van Beschikking M (67) 23)
*(zie Deel ***, blz. 766)*

Artikel 20

Brandstofleidingen en -reservoir

Het motorbrandstofreservoir moet zo zijn geplaatst, dat eventuele lekbrandstof rechtstreeks op de grond kan vallen.

Het brandstofreservoir mag zich slechts voor de vooras bevinden, indien de afstand vanaf het reservoir tot aan de voorkant van het chassis tenminste 120 cm bedraagt.

De onderzijde van het brandstofreservoir en de brandstofleidingen moet in onbelaste toestand tenminste 30 cm boven de grond zijn gelegen, tenzij de dragende delen van chassis of carrosserie lager zijn gelegen en voldoende bescherming voor het reservoir en de leidingen bieden.

Ten aanzien van een motorvoertuig, uitgerust met een mengselmotor moeten zodanige voorzieningen zijn getroffen dat in geval van lekkage van het brandstofreservoir of de leidingen geen brandstof op de uitlaatleiding kan geraken.

Artikel 21

Versnellingsbak

De versnellingshefboom moet gemakkelijk zijn te bedienen en onder het onmiddellijk bereik van de bestuurder zijn gelegen.

338-339

*Article 17***Freins (réservoirs à air)**

*(remplacé par l'art. 1^{er} de la Décision M (66) 27)
(voir Tome ***, page 606)*

*Article 18***Moteur**

*(remplacé par l'art. 2 de la Décision M (67) 16)
(voir Tome ***, page 696)*

*Article 19***Châssis**

*(remplacé par l'art 2 de la Décision M (67) 23)
(voir Tome ***, page 766)*

*Article 20***Canalisations et réservoir à carburant**

Le réservoir à carburant doit être placé de façon à permettre l'évacuation directe vers le sol des fuites éventuelles de carburant.

Le réservoir à carburant ne peut se trouver en avant de l'essieu avant que s'il est situé à une distance d'au moins 120 cm de la face avant du châssis.

La hauteur libre sous le réservoir et les canalisations à carburant ne peut, le véhicule étant à vide, être inférieure à 30 cm, à moins que des parties portantes du châssis ou de la carrosserie soient situées plus bas et constituent une protection suffisante pour le réservoir et les canalisations.

Pour les véhicules équipés d'un moteur à carburation, toutes dispositions doivent être prises pour que, en cas de fuite du réservoir à carburant ou des canalisations, le carburant ne puisse atteindre la tuyauterie d'échappement.

*Article 21***Boîte de vitesses**

Le dispositif de changement de vitesse doit être facile à manier et se trouver à portée immédiate du conducteur.

Bij een versnellingsbak welke direct door handkracht wordt bediend moet de versnellingshefboom zich in elke stand automatisch vastzetten.

HOOFDSTUK VI

Technische eisen toepasselijk op de in artikel 1 genoemde categorie A

Artikel 22

Accubatterij

De accubatterij moet zijn vastgezet in een door middel van volkomen dichte wanden van de personenruimte afgesloten ruimte met ventilatieopeningen naar buiten.

Zij moet op gemakkelijke wijze te bereiken zijn.

Artikel 23

Verwarming

Bij een versnellingsbak welke direct door handkracht wordt benzine of vloeibaar gemaakt gas (L.P.G.) is een verwarmingsinstallatie door middel van uitlaatgassen niet toegestaan.

Voor voertuigen met een dieselmotor moeten alle voorzieningen zijn getroffen om te voorkomen dat onder geen voorwaarde uitlaatgassen in de reizigers- en bestuurdersruimte kunnen dringen.

Artikel 24

Vering

Breuk van het hoofdblad van een voorveer mag niet tengevolge kunnen hebben dat de besturing of beremming daardoor wordt beïnvloed.

Le verrouillage automatique de chaque vitesse doit être assuré pour toute boîte de vitesses à commande manuelle directe.

CHAPITRE VI

Conditions techniques applicables à la catégorie A visée à l'article 1

Article 22

Batterie d'accumulateurs

La batterie d'accumulateurs doit être fixée en un endroit qui, séparé du compartiment destiné aux personnes par une paroi parfaitement étanche, présente des ouvertures d'aération vers l'extérieur.

Elle doit être aisément accessible.

Article 23

Chauffage

Pour les véhicules équipés d'un moteur à essence ou alimenté en gaz liquéfié (L.P.G.), une installation de chauffage par gaz d'échappement n'est pas admise.

Pour les véhicules équipés d'un moteur diesel, toutes dispositions doivent être prises pour qu'en aucun cas les gaz d'échappement ne puissent pénétrer dans le compartiment réservé aux voyageurs et au conducteur.

Article 24

Suspension

Des dispositifs doivent être prévus pour qu'en cas de bris de la lame maîtresse d'un ressort avant, ni la direction, ni le freinage n'en soient affectés.

341

Artikel 25

(vervallen krachtens art. 5 van Beschikking M (67) 23)
*(zie Deel ***; blz. 769)*

Artikel 26

Chassisraam

Het voertuig moet zijn voorzien van elastische stootkussens, welke bij doorveren beschadigingen aan chassis en koetswerk voorkomen.

Artikel 27

Brandstofleidingen en -reservoir

Van voertuigen, uitgerust met een mengselmotor mag geen deel van de uitlaatleiding zich bevinden op minder dan 10 cm van het brandstofreservoir.

Eveneens mogen de brandstofleidingen, zonder technische noodzaak, zich niet minder dan 10 cm van de uitlaatleiding bevinden.

Het brandstofreservoir en de brandstofleidingen moeten buiten het voertuig onder de carrosserie zijn aangebracht.

De vulopening mag niet minder dan 50 cm van een deur voor gebruik door de reizigers, noch in de personenruimte zijn gelegen.

Artikel 28

Versnellingsbak

De bedieningsknop van de versnellingshefboom mag zich in de ongunstigste stand niet verder dan 65 cm zijwaarts en niet

341

Article 25

*(abrogé en vertu de l'art. 5 de la Décision M (67): 23)
(voir Tome ***, page 769)*

*Article 26***Cadre du châssis**

Le véhicule doit être muni de butées élastiques protégeant le châssis et la carrosserie contre les détériorations pouvant résulter de la flexion des ressorts.

*Article 27***Canalisations et réservoirs à carburant**

Pour les véhicules équipés d'un moteur à carburation, aucune partie de la tuyauterie d'échappement ne peut se trouver à moins de 10 cm du réservoir à carburant.

De même les canalisations de carburant ne peuvent, sans raison technique valable se trouver à moins de 10 cm de la tuyauterie d'échappement.

Les canalisations et le réservoir à carburant doivent être placés à l'extérieur du véhicule, sous la carrosserie.

L'orifice de remplissage ne peut se trouver à moins de 50 cm de toute portière à l'usage des voyageurs ni dans la partie du véhicule réservée aux personnes.

*Article 28***Boîte de vitesses**

La poignée du levier de changement de vitesse ne peut dans la position la plus défavorable, se trouver ni à plus de 65 cm

verder dan 80 cm achterwaarts van het hart van het stuurwiel bevinden, met dien verstande, dat deze bedieningsknop zich nimmer achter de bestuurderzitplaats mag bevinden.

HOOFDSTUK VII

Technische eisen toepasselijk op de in artikel 1 genoemde categorie C

Artikel 29

Bestuurderscabine

De voorruit of -ruiten moeten bestaan uit gelaagd of gehard, volkomen doorzichtig en duurzaam glas, dat bij breuk niet in scherpe scherven uiteenvalt.

De voorwerpen, er doorheen gezien, mogen niet vervormd schijnen.

De bestuurderscabine moet voldoende geventileerd kunnen worden.

Indien de motor zich geheel of gedeeltelijk binnen de cabine bevindt moet deze van de binnenruimte hermetisch zijn afgesloten door niet brandbare, isolerende wanden van deugdelijke constructie.

Het vloer- of schutbordgedeelte, waar de pedalen en hefbomen doorheensteken of waaraan deze zijn bevestigd moet zodanig zijn uitgevoerd, dat de goede werking of bedienbaarheid van deze pedalen en hefbomen niet kan worden belemmerd.

De openingen voor de doorvoering der pedalen en hefbomen mogen niet groter zijn dan voor een goede werking noodzakelijk is en moeten bij neutrale stand zijn afgedicht.

Onnodige openingen in vloer en schutbord zijn niet toegestaan.

Als de bestuurdersruimte door middel van een schot van het overige der carrosserie gescheiden is, moet de bestuurder, zowel aan zijn linker- als aan zijn rechterzijde, over een toegankelijke uitgang beschikken met minimum afmetingen van 40 × 40 cm.

489

10. Données relatives à l'action biologique du produit : (données des essais personnels)	
11. Phytotoxicité spécifique :	
12. Nature de l'emballage dans lequel le produit sera commercialisé :	
13. Stabilité du produit dans cet emballage :	
14. Données de toxicité du produit ou de son (ses) principe(s) actif(s) :	
15. Autres particularités :	

(lieu)

(date)

Certifié sincère,

(signature)

BESCHIKKING
VAN HET COMITE VAN MINISTERS
VAN 31 MAART 1965
TOT AANVULLING VAN BESCHIKKING
M (64) 9 VAN 25 MEI 1964 INZAKE
BEPAAALDE TECHNISCHE EISEN VOOR
MOTORRIJTUIGEN, AANHANGWAGENS
EN OPLEGGERS,
M (64) 17

DECISION
DU COMITE DE MINISTRES
DU 31 MARS 1965
COMPLETANT LA DECISION M (64) 9
DU 25 MAI 1964
CONCERNANT CERTAINES CONDITIONS
TECHNIQUES RELATIVES AUX VEHICULES
AUTOMOTEURS, REMORQUES
ET SEMI-REMORQUES,
M (64) 17

BESCHIKKING
VAN HET COMITE VAN MINISTERS
VAN DE BENELUX ECONOMISCHE UNIE
TOT AANVULLING VAN BESCHIKKING M (64) 9
VAN 25 MEI 1964 INZAKE BEPAALDE
TECHNISCHE EISEN VOOR MOTORRIJTUIGEN,
AANHANGWAGENS EN OPLEGGERS,

M (64) 17

*(Gewijzigd bij Beschikkingen M (66) 27, zie blz. 606,
M (67) 16, zie blz. 695, en M (67) 23, zie blz. 764)*

Het Comité van Ministers van de Benelux Economische Unie,
Gelet op de artikelen 7, 8, 85, 86 en 87 van het Unieverdrag ;
Gelet op artikel 9 van het Uitvoeringsprotocol ;

Overwegende dat het, in afwachting van een eventuele overeenkomst in een meer internationaal kader, wenselijk gebleken is bepaalde technische eisen voor motorrijtuigen, aanhangwagens en opleggers welke in de landen van de Benelux zijn toegelaten, met elkaar in overeenstemming te brengen ;

Overwegende dat het noodzakelijk is gebleken de Beschikking M (64) 9 van 25 mei 1964 inzake bepaalde technische eisen voor motorrijtuigen, aanhangwagens en opleggers aan te vullen met bepalingen betreffende de reminrichtingen en met nieuwe bepalingen inzake de draaicirkel en de maximum lengten van combinaties gevormd door een trekker en een oplegger ;

Heeft het volgende beslist :

HOOFDSTUK I

**Categorieën van voertuigen waarop de onderhavige Beschikking
betrekking heeft**

Artikel 1

De onderhavige beschikking heeft betrekking op de navolgende categorieën van voertuigen :

DECISION
DU COMITE DE MINISTRES
DE L'UNION ECONOMIQUE BENELUX
COMPLETANT LA DECISION M (64) 9 DU 25 MAI 1964
CONCERNANT CERTAINES CONDITIONS TECHNIQUES
RELATIVES AUX VEHICULES AUTOMOTEURS,
REMORQUES ET SEMI-REMORQUES,

M (64) 17

*(Modifiée par les Décisions M (66) 27, voir page 606,
M (67) 16, voir page 695 et M (67) 23, voir page 764)*

Le Comité de Ministres de l'Union économique Benelux,

Vu les articles 7, 8, 85, 86 et 87 du Traité d'Union ;

Vu l'article 9 du Protocole d'exécution ;

Considérant qu'il est apparu souhaitable en attendant la conclusion éventuelle d'une convention dans un cadre international plus général, d'harmoniser certaines conditions techniques relatives aux véhicules, automoteurs, remorques et semi-remorques admis dans les pays du Benelux ;

Considérant qu'il est apparu nécessaire de compléter la décision M (64) 9 du 25 mai 1964 concernant certaines conditions techniques relatives aux véhicules automoteurs, remorques et semi-remorques par des prescriptions concernant les dispositifs de freinage et par de nouvelles dispositions relatives à la circonférence de braquage et aux longueurs maximales des ensembles constitués d'un tracteur et d'une semi-remorque ;

A pris la décision suivante :

CHAPITRE I

Catégories de véhicules faisant l'objet de la présente décision

Article 1

La présente décision concerne les catégories de véhicules suivantes :

491-492

- Categorie A : motorrijtuigen ingericht voor het vervoer van meer dan acht personen, de bestuurder daaronder niet begrepen.
- Categorie B : motorrijtuigen ingericht voor het vervoer van ten hoogste acht personen, de bestuurder daaronder niet begrepen.
- Categorie C : motorrijtuigen niet behorende tot de categorieën A en B, met uitzondering evenwel van de rijwielen met hulpmotor, de motorrijwielen, de motorrijtuigen op drie of vier wielen, waarvan het ledig gewicht ten hoogste 400 kg bedraagt en de motorrijtuigen bestemd voor bijzonder gebruik, welke in de respectievelijke landen onder een uitzonderingsbepaling vallen.

HOOFDSTUK II

Technische eisen toepasselijk op reminrichtingen van voertuigen van de categorieën A, B en C als bedoeld in Artikel 1

Vereiste remmen

Artikel 2

De motorrijtuigen moeten voorzien zijn :

- a) van een bedrijfsrem, zodanig ingericht en uitgevoerd, dat de bestuurder deze vanaf zijn zitplaats en zonder de handen van het stuurwiel te nemen kan bedienen. De bediening moet geschieden door één enkel orgaan, waarmede de beweging van het voertuig kan worden beheerst en het onder alle omstandigheden op een veilige, snelle en doelmatige wijze tot stilstand kan worden gebracht, hoe ook de omstandigheden van snelheid en belading zijn en hoe de helling is waarop het voertuig zich bevindt. De werking ervan moet regelbaar zijn.
- b) van een noodrem, waarmede het mogelijk is, in het bijzonder wanneer de bedrijfsrem weigert, het voertuig binnen een redelijke afstand tot stilstand te brengen. Deze rem moet zodanig zijn ingericht en uitgevoerd, dat hij door de bestuur-

491-492

- Catégorie A : véhicules automoteurs, aménagés pour le transport de plus de huit personnes, non compris le conducteur.
- Catégorie B : véhicules automoteurs, aménagés pour le transport de huit personnes au maximum, non compris le conducteur.
- Catégorie C : véhicules automoteurs n'appartenant pas aux catégories A et B, à l'exception toutefois des cyclomoteurs, des motocyclettes, des véhicules automoteurs à trois ou quatre roues dont la tare ne dépasse pas 400 kg et des véhicules à usage spécial, faisant l'objet d'une réglementation d'exception dans les pays respectifs.

CHAPITRE II

Conditions techniques applicables aux dispositifs de freinage des véhicules des catégories A, B et C visées à l'article 1^{er}

Dispositifs de freinage exigés

Article 2

Les véhicules automoteurs doivent être munis :

- a) d'un dispositif de freinage de service conçu et réalisé de manière telle que le conducteur puisse, de son siège, sans lever les mains du volant de direction et par la manœuvre d'un organe de commande unique, contrôler le mouvement du véhicule et l'arrêter d'une façon sûre, rapide et efficace, quelles que soient les conditions de vitesse et de chargement et quelle que soit la déclivité sur laquelle le véhicule se trouve. Son action doit être modérable.

- b) d'un dispositif de freinage de secours permettant, notamment en cas de défaillance du dispositif de freinage de service, d'arrêter le véhicule sur une distance raisonnable. Ce dispositif doit être conçu et réalisé de manière telle que le

der vanaf zijn zitplaats kan worden bediend, waarbij deze tenminste één hand aan het stuurwiel moet kunnen houden. De werking ervan moet regelbaar zijn.

- c) van een parkeerrem, welke in staat is het voertuig op een helling in stilstand te houden, ook bij afwezigheid van de bestuurder. Deze rem moet zodanig zijn ingericht en uitgevoerd dat hij door de bestuurder vanaf zijn zitplaats kan worden bediend. Hij moet ook bij afwezigheid van de bestuurder aangezet kunnen worden gehouden door middel van een geheel mechanisch werkende inrichting.

Algemene constructie-eisen

Artikel 3

De bedrijfsrem, de noodrem en de parkeerrem mogen delen gemeenschappelijk hebben voor zover aan de voorschriften van deze beschikking wordt voldaan. Bovendien moeten de gemeenschappelijke delen van de bedrijfsrem en de noodrem ruim bemeten zijn, gemakkelijk toegankelijk zijn voor onderhoud en uit veiligheidsoogpunt tenminste een even grote zekerheid bieden als die van andere essentiële delen van het voertuig, zoals bv. de verbindingselementen van de stuurinrichting.

Evenwel mogen van de verschillende reminrichtingen de remmen zelf, de sleutels, de sleutellassen met de daarop aangebrachte hefbomen en de zuigerstangen steeds gemeenschappelijk zijn.

Het orgaan waarmee de parkeerrem in werking wordt gesteld moet onafhankelijk zijn van het orgaan waarmee de bedrijfsrem in werking wordt gesteld.

Artikel 4

De noodrem kan bestaan uit :

- a) hetzij de parkeerrem, mits deze het mogelijk maakt de voor de noodrem vereiste vertraging te bereiken, en zijn overbrenging onafhankelijk is van die van de bedrijfsrem ;
- b) hetzij de bedrijfsrem, wanneer deze zodanig is ingericht dat bij het falen van enig deel van de overbrenging tenminste één van de assen nog kan worden geremd door middel van

conducteur puisse l'actionner de son siège, en conservant le contrôle, avec au moins une main, de l'organe de direction. Son action doit être modérable.

- c) d'un dispositif de freinage de stationnement permettant de maintenir le véhicule à l'arrêt sur une déclivité même en l'absence du conducteur. Ce dispositif doit être conçu et réalisé de manière telle que le conducteur puisse l'actionner de son siège. Il doit pouvoir rester bloqué, même en l'absence du conducteur, au moyen d'un dispositif à action purement mécanique.

Caractéristiques générales de construction

Article 3

Les dispositions de freinage de service, de secours et de stationnement peuvent comporter des parties communes pour autant que les autres dispositions de la présente décision soient observées. De plus, les parties communes au dispositif de freinage de service et au dispositif de freinage de secours, doivent être de dimensions largement calculées, accessibles pour l'entretien et présenter des caractéristiques de sécurité au moins égales à celles requises pour d'autres organes essentiels du véhicule, telle la tringlerie de direction.

Toutefois les freins proprement dits, les cames, les arbres et leviers de cames et les tiges de piston peuvent toujours être communs à plusieurs dispositifs.

La commande assurant la mise en action du dispositif de freinage de stationnement doit être indépendante de celle assurant la mise en action du dispositif de freinage de service.

Article 4

Le dispositif de freinage de secours peut consister :

- a) soit dans le dispositif de freinage de stationnement pour autant qu'il permette d'obtenir l'efficacité prescrite pour le dispositif de freinage de secours et que sa transmission soit indépendante de celle du dispositif de freinage de service ;
- b) soit dans le dispositif de freinage de service, lorsque ce dispositif est réalisé de manière telle qu'en cas de défaillance d'une pièce quelconque de la transmission, un au moins des

494-495

het bedieningsorgaan van de bedrijfsrem en de overblijvende werking van deze niet minder bedraagt dan 30% van de in artikel 15 voor de bedrijfsrem voorgeschreven waarde. Voor de toepassing van dit voorschrift, worden niet als delen van de overbrenging aangemerkt de delen welke de verbinding vormen tussen het bedieningsorgaan en de hoofdremcilinder of de remklep, mits deze delen voldoen aan de eisen van artikel 3 ;

- c) hetzij een inrichting waarvan de bediening en de overbrenging onafhankelijk zijn van die van de overige reminrichtingen.

Geen andere inrichting die niet uitdrukkelijk in dit artikel is omschreven is toegelaten behoudens overeenstemming tussen de drie landen en voor zover deze tenminste gelijke waarborgen biedt.

Artikel 5

De slijtage van de remmen moet op eenvoudige wijze, met de hand of automatisch bijgesteld kunnen worden. Bovendien moeten het bedieningsorgaan, de overbrengingsorganen en de remmen een zodanige slagreserve bezitten, dat de remmen bij verwarming of na geringe slijtage van de remvoering een voldoende remwerking behouden zonder dat zij direct behoeven te worden bijgesteld.

Artikel 6

(vervangen door art. 2 van Beschikking M (66) 27)
*(zie Deel ***, blz. 607)*

Artikel 7

De bedrijfsrem moet op alle assen van het voertuig werken. De werking moet oordeelkundig over de geremde assen zijn verdeeld. Bovendien moet de werking over de wielen van eenzelfde as, symmetrisch t.o.v. de lengte-as van het voertuig, gelijkelijk zijn verdeeld.

494-495

essieux puisse encore être freiné par action sur la commande du dispositif de freinage de service et que l'efficacité résiduelle de celui-ci ne soit pas inférieure à 30 % de celle prescrite à l'article 15 pour le dispositif de freinage de service. Pour l'application de cette prescription, ne sont pas considérées comme faisant partie de la transmission, les pièces assurant la connexion entre la commande et le maître-cylindre ou le distributeur, pour autant que ces pièces soient conformes aux prescriptions de l'article 3 ;

- c) soit dans un dispositif dont la commande et la transmission sont indépendantes de celles des autres dispositifs.

Tout autre dispositif non expressément décrit au présent article n'est admis qu'après accord des trois pays et pour autant qu'il présente des garanties au moins équivalentes.

Article 5

L'usure des freins doit pouvoir être aisément compensée par un système de réglage manuel ou automatique. En outre, la commande, les éléments de la transmission et les freins doivent posséder une réserve de course telle que, après échauffement des freins, ou après un certain degré d'usure des garnitures, l'efficacité du freinage soit assurée sans nécessité d'un réglage immédiat.

Article 6

*(remplacé par l'art. 2 de la Décision M (66) 27)
(voir Tome***, page 607)*

Article 7

Le dispositif de freinage de service doit agir sur tous les essieux du véhicule. Son action doit être judicieusement répartie entre les essieux freinés. De plus, son action doit être répartie entre les roues d'un même essieu de façon symétrique par rapport au plan longitudinal médian du véhicule.

496-497

Bijzondere constructie-eisen

Artikel 8

(vervangen door art. 3 van Beschikking M (67) 16)
*(zie Deel***, blz. 696)*

Artikel 9

(vervangen door art. 3 van Beschikking M (67) 23)
*(zie Deel***, blz. 768)*

Artikel 10

Indien voor de werking van een reminrichting een hulpkrachtbron noodzakelijk is, moet deze hulpkrachtbron voldoende energiereserve bevatten om het voertuig bij stilstaande motor op de voorgeschreven wijze tot stilstand te kunnen brengen.

Artikel 11

Indien de spierkracht van de bestuurder op de parkeerrem wordt versterkt door een hulpkrachtbron, moet deze rem zodanig zijn ingericht en uitgevoerd dat zij in de aangezette stand blijft vergrendeld, ook bij uitvallen van de hulpkracht.

Artikel 12

Wanneer een rem door een afzonderlijke inrichting buiten werking kan worden gesteld, moet de werking van deze inrichting automatisch worden beëindigd zodra de normale werking van de rem is hersteld.

Artikel 13

Bij motorrijtuigen waarmede een aanhangwagen mag worden voortbewogen, waarvan de reminrichting door de bestuurder van het motorrijtuig wordt bediend, moet de bedrijfsrem van het motorrijtuig zijn voorzien van een inrichting, die zodanig is geconstrueerd, dat de rem niet buiten werking wordt gesteld door het falen van de rem van de aanhangwagen of

496-497

Caractéristiques particulières de construction

Article 8

(remplacé par l'art. 3 de la Décision M (67) 16)
(voir Tome***, page 696)

Article 9

(remplacé par l'art. 3 de la Décision M (67) 23)
(voir Tome***, page 768)

Article 10

Lorsque l'intervention d'une source auxiliaire d'énergie est indispensable au fonctionnement d'un dispositif de freinage, la réserve d'énergie doit être telle qu'en cas d'arrêt du moteur l'efficacité du freinage reste suffisante pour permettre l'arrêt du véhicule dans les conditions prescrites.

Article 11

Si l'action musculaire du conducteur sur le dispositif de freinage de stationnement est renforcée par une source auxiliaire d'énergie, le dispositif doit être conçu et réalisé de manière telle qu'il reste bloqué, même en cas de défaillance de l'énergie auxiliaire.

Article 12

Lorsqu'il peut être mis fin à l'action d'un frein par l'intervention d'un dispositif spécial, l'action de ce dispositif doit cesser automatiquement dès que le fonctionnement normal du frein est rétabli.

Article 13

Pour les véhicules à moteur auxquels il est autorisé d'atteler une remorque équipée d'un frein commandé par le conducteur du véhicule tracteur, le dispositif de freinage de service du véhicule tracteur doit être muni d'un dispositif construit de manière qu'il ne soit pas mis hors de service en cas de défaillance du dispositif de freinage de la remorque, ou en cas de

door het verbreken van de verbindingsleiding (luchtleiding of andere verbinding), tussen het motorrijtuig en de aanhangwagen als gevolg van een breuk of het losraken van de koppelstang.

Artikel 14

*(vervangen door art. 4 van Beschikking M (67) 23)
(zie Deel***, blz. 768)*

Bepaling van de remdoelmatigheid

Artikel 15

De werking van de bedrijfs- en noodrem van nieuwe voertuigen moet zodanig zijn, dat op een nagenoeg horizontale en droge weg de gemiddelde remvertraging bij koude remmen en ontkoppelde motor, ongeacht belastingstoestand of snelheid, nimmer minder bedraagt dan :

- a) voor de bedrijfsrem :
- voertuigen behorende tot de categorie A : 5,— m/sec²,
 - voertuigen behorende tot de categorie B : 5,8 m/sec²,
 - voertuigen behorende tot de categorie C : 4,4 m/sec² ;
- b) voor de noodrem van de voertuigen behorende tot de categorieën A,B,C :
- 50 % van het voor de bedrijfsrem voorgeschreven minimum, onverminderd het bepaalde in artikel 4 b.

De onder a en b voorgeschreven waarden worden met 10 % verminderd voor voertuigen welke reeds in gebruik zijn.

De werking van warme remmen en de wijze van beproeving zowel voor koude als voor warme remmen zullen worden vastgesteld na overeenstemming tussen de 3 landen.

Artikel 16

De parkeerrem van de nieuwe voertuigen behorende tot de categorieën A, B, C moet in staat zijn het beladen voertuig op een helling van 16 % in beide richtingen staande te houden.

rupture du conduit de la liaison, pneumatique ou autre, entre le véhicule et sa remorque, résultant d'une rupture ou d'un décrochage de l'attelage.

Article 14

*(remplacé par l'art. 4 de la Décision M (67) 23)
(voir Tome***, page 768)*

Détermination de l'efficacité de freinage

Article 15

L'efficacité des dispositifs de freinage de service et de secours des véhicules neufs doit être telle que, sur une route quasi horizontale et sèche, la décélération moyenne de freinage en régime obtenue, les freins étant à froid et le moteur débrayé, ne soit jamais inférieure, quelles que soient les conditions de charge ou de vitesse, aux minima ci-après :

- a) pour le frein de service :
 - des véhicules de la catégorie A : 5,— m/sec²,
 - des véhicules de la catégorie B : 5,8 m/sec²,
 - des véhicules de la catégorie C : 4,4 m/sec² ;
- b) pour le frein de secours des véhicules des catégories A, B, C :

50 % du minimum fixé pour le freinage de service, sans préjudice des dispositions de l'article 4 b.

Les valeurs prescrites sous a et b sont réduites de 10 % pour les véhicules en service.

L'efficacité des freins à chaud ainsi que la méthode d'essai des freins tant à froid qu'à chaud, seront fixées après accord des 3 pays.

Article 16

Le dispositif de freinage de stationnement des véhicules neufs des catégories A, B, C doit pouvoir maintenir à l'arrêt le véhicule en charge sur une pente ascendante ou descendante de 16 %.

Aan deze voorwaarden wordt geacht te zijn voldaan, indien met de parkeerrem op een nagenoeg horizontale en droge weg, met beladen voertuig en ontkoppelde motor, met koude rem, uitgaande van een beginsnelheid van 15 km/h, een gemiddelde remvertraging van 1,3 m/sec² kan worden bereikt.

Deze waarden worden met 10 % verminderd voor voertuigen welke reeds in gebruik zijn.

Artikel 17

De kracht op het rempedaal mag voor de voertuigen behorende tot de categorie B niet meer bedragen dan 50 kg en voor de categorieën A en C niet meer dan 70 kg.

De uitgeoefende kracht op de handremhefboom mag voor de categorie B niet meer bedragen dan 40 kg en voor de categorieën A en C niet meer dan 60 kg.

HOOFDSTUK III

Technische eisen toepasselijk op de draaicirkel van voertuigen van de in artikel 1 genoemde categorie A

Artikel 18

In beweging zijnde motorrijtuigen moeten binnen een cirkelbaan met een buitenstraal van 12 m en een binnenstraal van 6,50 m kunnen blijven, wanneer het voorste buitenste punt van het motorrijtuig over de cirkel met een straal van 12 m wordt gevoerd, daarbij mag de uitzwaaïing niet meer bedragen dan 0,50 m.

HOOFDSTUK IV

Technische eisen toepasselijk op de combinaties gevormd door een trekker en een oplegger met uitzondering van de opleggers bestemd voor bijzonder gebruik welke in de respectievelijke landen onder een uitzonderingsbepaling vallen

Artikel 19

- a) De afstand gemeten in de lengterichting van het voertuig van het meest naar voren gelegen punt van de trekker tot

Cette prescription est considérée comme satisfaite si le dispositif de freinage de stationnement permet d'obtenir, sur une route quasi-horizontale et sèche, le véhicule étant en charge et le moteur débrayé, une décélération moyenne de freinage en régime de 1,3 m/sec², les freins étant à froid et la vitesse initiale de 15 km/h.

Ces valeurs sont réduites de 10 % pour les véhicules en service.

Article 17

La force exercée sur toute commande à pied ne peut excéder 50 kg pour les véhicules de la catégorie B et 70 kg pour ceux des catégories A et C.

La force exercée sur toute commande à main ne peut dépasser 40 kg pour les véhicules de la catégorie B et 60 kg pour ceux des catégories A et C.

CHAPITRE III

Conditions techniques relatives à la circonférence de braquage des véhicules de la catégorie A visée à l'article 1

Article 18

Tout véhicule automoteur en mouvement doit pouvoir s'inscrire dans une couronne circulaire de rayon extérieur de 12 m et de rayon intérieur de 6,50 m, lorsque le point avant le plus extérieur du véhicule moteur parcourt le cercle de rayon de 12 m. De plus le débattement ne peut excéder 0,50 m.

CHAPITRE IV

Conditions techniques relatives aux ensembles constitués d'un tracteur et d'une semi-remorque, à l'exclusion des semi-remorques à usage spécial faisant l'objet d'une réglementation d'exception dans les pays respectifs

Article 19

- a) La distance mesurée dans le sens longitudinal du véhicule, d'une part, entre le point le plus avancé du tracteur et, d'au-

de as of midden van het assenstel van de oplegger mag niet meer bedragen dan 12 m.

- b) De afstand gemeten in de lengterichting van het voertuig tussen het hart van de opleggerkoppeling van de trekker en de as of het midden van het assenstel van de oplegger mag niet meer bedragen dan 8 m.

Op de onder a en b bepaalde maximumlengten kunnen uitzonderingen worden toegestaan voor opleggers voorzien van bestuurbare assen, indien de door een dergelijke oplegger beschreven bocht niet ongunstiger is dan die van de bovengenoemde voertuigen.

HOOFDSTUK V

Slotbepalingen

Artikel 20

Ieder land neemt vóór 1 januari 1966 de nodige maatregelen om zijn nationale voorschriften in overeenstemming te brengen met de voorschriften van deze beschikking.

Artikel 21

Voertuigen welke reeds vóór 1 januari 1967 in een der drie landen zijn ingeschreven behoeven niet aan de in deze beschikking aangegeven voorschriften te voldoen.

Gedaan te Brussel, op 31 maart 1965.

De Voorzitter van het Comité van Ministers,

H. FAYAT

tre part, l'essieu ou le milieu de la distance entre les essieux de la semi-remorque ne peut dépasser 12 m.

- b) La distance mesurée dans le sens longitudinal du véhicule, d'une part, entre l'axe du pivot du tracteur et d'autre part, l'essieu ou le milieu de la distance entre les essieux de la semi-remorque, ne peut dépasser 8 m.

Des exceptions relatives aux longueurs maximales fixées en a et b pourront être accordées pour les semi-remorques équipées d'essieux à effet directionnel, lorsque l'inscription en courbe de ces semi-remorques ne sera pas plus défavorable que celle des véhicules dont question ci-dessus.

CHAPITRE V

Dispositions finales

Article 20

Chaque pays prend avant le 1^{er} janvier 1966, les mesures nécessaires pour mettre ses dispositions nationales, en concordance avec les prescriptions de la présente décision.

Article 21

Les véhicules qui auront été immatriculés ou enregistrés dans l'un des trois pays avant le 1^{er} janvier 1967 ne doivent pas satisfaire aux prescriptions de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 31 mars 1965.

Le Président du Comité de Ministres,

H. FAYAT

II

Liste Benelux des produits agricoles et alimentaires auxquels s'applique le chapitre 3 de la Convention transitoire, M (66) 10	568
Prorogation des périodes stipulées aux articles 22 et 23 de la Convention transitoire, M (66) 11	584
Agréation des véhicules routiers , M (66) 12	585
Application d'une méthode de référence Benelux pour la recherche et l'identification des colorants synthétiques, solubles dans l'eau, présents dans les denrées alimentaires (complétant la Recommandation M (65) 4), M (66) 13	592
Application d'une méthode de référence Benelux pour la recherche et l'identification des colorants liposolubles présents dans les denrées alimentaires, M (66) 14	596
Reconnaissance réciproque des autorisations et l'échange entre les administrations compétentes de renseignements concernant le transport non militaire d' explosifs , M (66) 16	588
Harmonisation des législations en matière de pesticides (complétant la Recommandation M (65) 14), M (66) 18	600
Harmonisation des législations en matière de surtitrage des principes actifs dans les préparations monovitaminées , M (66) 22	602
Conditions techniques, auxquelles doivent répondre les installations électriques en vue de leur raccordement, M (66) 25	604
Titres admis en matière d' accès à la profession , M (66) 26	609
Certaines conditions techniques relatives aux véhicules automoteurs , remorques et semi-remorques (modifiant les Décisions M (64) 9 et M (64) 17), M (66) 27	606
Prorogation des périodes stipulées aux articles 9 et 10 de la Convention transitoire, M (66) 29	608
Politique commerciale commune, M (67) 1	635
Liste des entraves à la libre circulation des marchandises, visée à l' article 10 de la Convention transitoire, M (67) 3	638
Spécialités pharmaceutiques originaires des Pays-Bas, M (67) 4	656
Pesticides et produits phytopharmaceutiques (deuxième Recommandation), M (67) 5	698
Contrôle sanitaire des chiens et des chats , M (67) 6	663
Cacao et chocolat , M (67) 7	669

MINISTERIËLE BESCHIKKINGEN

19^{de} aanv. Basisteksten

III

Smetstoffen voorkomend bij dieren en levende vaccins voor veterinair gebruik, M (67) 8	688
Tuberculine voor veterinair gebruik, M (67) 9	694
Beneluxlijst van landbouwprodukten en voedingsmiddelen waarop hoofdstuk 3 van de Overgangsovereenkomst van toepassing is, M (67) 10	639
Slijpmachines , M (67) 11	727
Bepaalde technische eisen voor motorrijtuigen, aanhangwagens en opleggers (tweede wijziging van Beschikkingen M (64) 9 en 17), M (67) 16	695
Afmetingen en gewichten van bedrijfsvoertuigen, welke in het intra-Beneluxverkeer zijn toegelaten (wijziging van Beschikking M (62) 7), M (67) 17	750
Minimumeisen voor de voornaamste veterinaire sera en vaccins op basis van smetstoffen van zoönosen, welke onder een controleregeling vallen , M (67) 18	752
Bepaalde technische eisen voor motorrijtuigen, aanhangwagens en opleggers (derde wijziging van Beschikkingen M (64) 9 en 17), M (67) 23	764
Gemeenschappelijke uitvoerings- en controlevoorschriften voor het ongergelde internationale reizigersvervoer over de weg (vervanging van Beschikking M (60) 17), M (67) 24 .	770

III

Agents pathogènes pour les animaux et les vaccins vivants à usage vétérinaire, M (67) 8	688
Tuberculine à usage vétérinaire, M (67) 9	694
Liste Benelux des produits agricoles et alimentaires auxquels s'applique le chapitre 3 de la convention transitoire, M (67) 10	639
Meuleuses, M (67) 11	727
Certaines conditions techniques relatives aux véhicules automoteurs, remorques et semi-remorques (deuxième modification des Décisions M (64) 9 et 17), M (67) 16	695
Poids et dimensions des véhicules utilitaires admis dans la circulation intra-Benelux (modifiant la Décision M (62) 7), M (67) 17	750
Exigences minimales pour les principaux serums et vaccins vétérinaires , qui pourraient constituer des risques de zoonoses et qui tombent sous une réglementation prévue pour le contrôle, M (67) 18	752
Certaines conditions techniques relatives aux véhicules automoteurs, remorques et semi-remorques (troisième modification des Décisions M (64) 9 et 17), M (67) 23	764
Règles communes d'exécution et de contrôle pour les transports irréguliers internationaux de voyageurs par route (remplaçant la Décision M (60) 17), M (67) 24	770

BENELUX ECONOMISCH EN
STATISTISCH
KWARTAALBERICHT

Deze driemaandelijke publikatie bevat een artikelengedeelte en een statistisch gedeelte.

In eerstgenoemd gedeelte zijn op de actualiteit gerichte artikelen over Benelux-onderwerpen alsmede artikelen betrekking hebbend op het economische leven in de drie landen, opgenomen.

Het statistische gedeelte geeft in een aantal grafieken en tabellen een afgerond statistisch beeld van Benelux.

De prijs van deze publikatie bedraagt in jaarabonnement F 200 of f 15 (per nummer F 70 of f 5).

Voor de verkoopadressen raadplegen men de achterzijde van deze omslag.

NIET PERIODIEKE
PUBLIKATIES VAN HET
SECRETARIAAT-GENERAAL

Het Secretariaat-Generaal geeft ook niet periodieke publikaties uit o.m. op sociaal, financieel en statistisch gebied. De volledige lijst van de niet periodieke publikaties is verkrijgbaar op het Secretariaat-Generaal van de Benelux Economische Unie, Regent-schapsstraat 39, Brussel 1.

BULLETTIN TRIMESTRIEL
ECONOMIQUE ET
STATISTIQUE BENELUX

Ce bulletin trimestriel comporte deux parties: l'une consacrée aux articles, l'autre à la statistique.

La première partie contient des articles qui traitent de sujets d'actualité concernant le Benelux ainsi que des articles sur la vie économique dans les trois pays.

L'autre partie établit, en graphiques et en tableaux, un aperçu statistique général du Benelux.

Le prix de l'abonnement annuel au bulletin s'élève à F 200 ou f 15 (le numéro: F 70 ou f 5).

Pour les adresses des bureaux de vente, prière de consulter le dos de la présente couverture.

PUBLICATIONS
NON PERIODIQUES
DU SECRETARIAT GENERAL

Le Secrétariat général édite également des publications non périodiques traitant notamment de questions sociales, financières et statistiques. La liste complète de ces publications peut être obtenue au Secrétariat général de l'Union économique Benelux, 39, rue de la Régence, Bruxelles 1.

PRIJZEN

Het **Benelux - Publikatieblad** kost F 0,75 per bedrukte bladzijde (F 1,50 per velletje).

Facturering van abonnementen geschiedt per trimester.

Dit nummer kost fl 6,75 of F 95,—

De volledige verzameling der **Benelux-Basisteksten** (t/m de 18^{de} aanvulling, losbladig, in 4 plastic banden) kost fl 91,— of F 1.270,—

PRIX

Le **Bulletin Benelux** coûte F 0,75 la page imprimée (F 1,50 le feuillet).

Les abonnements sont facturés par trimestre.

Le présent numéro coûte F 95,—

La collection complète des **Textes de base Benelux** (y compris le 18^{me} supplément, sur feuillets mobiles, 4 reliures en plastic) coûte F. 1.270,—

KANTOREN voor VERKOOP en ABONNEMENTEN :

België

BELGISCH STAATSBLAD

Leuvenseweg, 40, Brussel 1.

Uitsluitend door overschrijving van het verschuldigde bedrag op PCR 50.80 van het Bestuur van het Belgisch Staatsblad te Brussel.

Nederland, Luxemburg en derde landen

STAATSUITGEVERIJ

Chr. Plantijnstraat, 's-Gravenhage

BUREAUX de VENTE et d'ABONNEMENTS :

Belgique

MONITEUR BELGE

40, Rue de Louvain, Bruxelles 1.

Exclusivement par virement au CCP 50.80 de la Direction du Moniteur belge à Bruxelles.

Pays-Bas, Luxembourg et pays tiers

STAATSUITGEVERIJ

Chr. Plantijnstraat, La Haye
