

BULLETIN

# BENELUX

PUBLIKATIEBLAD

**INHOUD :**

Overeenkomst van 26 september 1968 tot **opheffing van de Monetaire Overeenkomst van 21.10.1943**

Memorie van toelichting

Aanvullend Protocol van 26 september 1968 bij de Overeenkomst « **Verplichte aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen** » (bevoegdheid Benelux-Gerechtshof)

Memorie van toelichting

Beschikking van het Comité van Ministers van 9 november 1968 inzake bepaalde technische eisen voor **motorrijtuigen, aanhangwagens en opleggers**, M (68) 43

**TABLE DES MATIERES :**

Convention du 26 septembre 1968 **abrogeant la Convention monétaire du 21.10.1943**

Exposé des motifs

Protocole additionnel du 26 septembre 1968 à la Convention « **Assurance obligatoire véhicules automoteurs** » (compétence Cour de Justice Benelux)

Exposé des motifs

Décision du Comité de Ministres du 9 novembre 1968 concernant certaines conditions techniques relatives aux **véhicules automoteurs, remorques et semi-remorques**, M (68) 43

---

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 aanwijzingen.

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 Etats, 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.

---

<p style="text-align: center;"><b>DEEL *</b></p> <p><b>Invoegen</b> (na de rubriek « Begroting van de Unie ») :</p> <p><i>Monetair :</i> blauw schutblad en blz. 1 - 7</p>	<p style="text-align: center;"><b>TOME *</b></p> <p><b>Insérer</b> (après la rubrique « Budget de l'Union ») :</p> <p><i>Monétaire :</i> page de garde bleue et p. 1 à 7</p>
<p style="text-align: center;"><b>DEEL ****</b></p> <p><i>Juridische Zaken</i></p> <p><b>Invoegen</b> In de rubriek « Verzekering motorrijtuigen » : blz. 53 - 59</p>	<p style="text-align: center;"><b>TOME ****</b></p> <p><i>Affaires juridiques</i></p> <p><b>Insérer</b> Sous la rubrique « Assurance automobiles » : p. 53 à 59</p>
<p style="text-align: center;"><b>DEEL ***</b></p> <p><i>Ministeriële Beschikkingen</i></p> <p><b>Invoegen :</b> blz. 962 - 965</p>	<p style="text-align: center;"><b>TOME ***</b></p> <p><i>Décisions ministérielles</i></p> <p><b>Insérer :</b> p. 962 à 965</p>

**Z. O. Z.****T. S. V. P.**

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.

SECRETARIAAT-GENERAAL BENELUX, REGENTSCHAPSSTRAAT 39, BRUSSEL 1  
SECRETARIAT GENERAL BENELUX, 39, RUE DE LA REGENCE, BRUXELLES 1

<p><b>WIJZIGINGSBLADEN</b></p> <p><b>DEEL *</b></p> <p><i>Douane en belastingen</i></p> <p><b>Vervangen :</b></p> <p>blz. 35a (fr) en 35b</p>	<p><b>FEUILLETS MODIFIES</b></p> <p><b>TOME *</b></p> <p><i>Douane et fiscalité</i></p> <p><b>Remplacer :</b></p> <p>p. 35a (fr) et 35b</p>
<p><b>DEEL **</b></p> <p><i>Ministeriële Beschikkingen</i></p> <p><b>Vervangen :</b></p> <p>blz. 326-327 (Ned.), 335 (fr) - 340 (Ned.), 494 (fr) - 498 (Ned.), 605 (fr) - 608 (Ned.)</p>	<p><b>TOME **</b></p> <p><i>Décisions ministérielles</i></p> <p><b>Remplacer :</b></p> <p>p. 326-327 (néerl.), 335 (fr) - 340 (néerl.), 494 (fr) - 498 (néerl.), 605 (fr) - 608 (néerl.)</p>
<p><b>DEEL ****</b></p> <p><i>Juridische Zaken</i></p> <p><b>Vervangen :</b></p> <p>Titelblad en Inhoud blz. I en II</p>	<p><b>TOME ****</b></p> <p><i>Affaires juridiques</i></p> <p><b>Remplacer :</b></p> <p>Page titre et Table des ma- tières p. I et II</p>





OVEREENKOMST  
TOT OPHEFFING VAN DE  
BELGISCH-LUXEMBURGS-NEDERLANDSE  
MONETAIRE OVEREENKOMST  
VAN 21 OKTOBER 1943,  
ONDERTEKEND TE BRUSSEL  
OP 26 SEPTEMBER 1968,  
MET GEMEENSCHAPPELIJKE TOELICHTING

---

CONVENTION  
ABROGEANT LA CONVENTION MONETAIRE  
BELGO-LUXEMBOURGEOISE-NEERLANDAISE  
DU 21 OCTOBRE 1943,  
SIGNÉE A BRUXELLES, LE 26 SEPTEMBRE 1968,  
AVEC EXPOSE DES MOTIFS COMMUN

**OPSTELLING  
DOOR HET COMITE VAN MINISTERS  
VAN EEN OVEREENKOMST TOT OPHEFFING  
VAN DE BELGISCH-LUXEMBURGS-NEDERLANDSE  
MONETAIRE OVEREENKOMST  
VAN 21 OKTOBER 1943**

M (67) 21

Het Comité van Ministers van de Benelux Economische Unie,  
Gelet op artikel 19 b) van het Benelux Unie-Verdrag,

Heeft de tekst opgesteld van een Overeenkomst tot opheffing van de Belgisch-Luxemburgs-Nederlandse Monetaire Overeenkomst van 21 oktober 1943, alsmede van de daarbij behorende memorie van toelichting. Deze teksten zijn hierbij gevoegd.

De Overeenkomst zal worden voorgelegd aan de Hoge Verdragsluitende Partijen, ten einde na ondertekening in werking te worden gesteld overeenkomstig de grondwettelijke bepalingen van ieder der Hoge Verdragsluitende Partijen.

Gedaan te Brussel, op 5 juni 1967.

De Voorzitter van het Comité van Ministers,

P. GREGOIRE



**ETABLISSEMENT  
PAR LE COMITE DE MINISTRES  
D'UNE CONVENTION  
ABROGEANT LA CONVENTION MONETAIRE  
BELGO-LUXEMBOURGEOISE-NEERLANDAISE  
DU 21 OCTOBRE 1943**

M (67) 21

Le Comité de Ministres de l'Union économique Benelux,

Vu l'article 19 b) du Traité d'Union Benelux,

A établi le texte d'une Convention abrogeant la Convention monétaire belgo-luxembourgeoise-néerlandaise du 21 octobre 1943, ainsi que d'un exposé des motifs commun y afférent. Ces textes figurent en annexe.

La Convention sera soumise aux Hautes Parties Contractantes en vue de sa mise en vigueur, après signature, conformément aux règles constitutionnelles de chacune des Hautes Parties Contractantes.

Fait à Bruxelles, le 5 juin 1967.

Le Président du Comité de Ministres,

P. GREGOIRE

**OVEREENKOMST  
TOT OPHEFFING VAN DE  
BELGISCH-LUXEMBURGS-NEDERLANDSE  
MONETAIRE OVEREENKOMST  
VAN 21 OKTOBER 1943**

De Regering van het Koninkrijk België,

De Regering van het Groothertogdom Luxemburg,

De Regering van het Koninkrijk der Nederlanden,

Overwegende, dat de op 21 oktober 1943 te Londen gesloten Belgisch-Luxemburgs-Nederlandse Monetaire Overeenkomst, evenals de overeenkomsten waarbij zij is gewijzigd, in de huidige omstandigheden geen toepassing meer vinden,

Zijn het volgende overeengekomen :

*Artikel 1*

Opgeheven worden :

- 1° de op 21 oktober 1943 te Londen gesloten Belgisch-Luxemburgs-Nederlandse Monetaire Overeenkomst ;
- 2° de op 24 mei 1946 te Brussel gesloten Aanvullende Overeenkomst bij de Belgisch-Luxemburgs-Nederlandse Monetaire Overeenkomst van 21 oktober 1943 ;
- 3° de op 4 juli 1947 te Brussel gesloten Belgisch-Nederlandse Financiële Overeenkomst ;
- 4° het op 16 januari 1953 te 's-Gravenhage gesloten Aanvullend Protocol bij de Belgisch-Luxemburgs-Nederlandse Monetaire Overeenkomst van 21 oktober 1943 ;
- 5° het op 8 december 1954 te 's-Gravenhage gesloten Tweede Aanvullend Protocol bij de Belgisch-Luxemburgs-Nederlandse Monetaire Overeenkomst van 21 oktober 1943 ;

**CONVENTION  
ABROGEANT LA CONVENTION MONÉTAIRE  
BELGO-LUXEMBOURGEOISE-NEERLANDAISE  
DU 21 OCTOBRE 1943**

Le Gouvernement du Royaume de Belgique,  
Le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg,  
Le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas,

Considérant que la Convention monétaire belgo-luxembourgeoise-néerlandaise, signée à Londres le 21 octobre 1943 ainsi que les instruments qui la modifient ne trouvent plus d'application dans les circonstances actuelles,

Sont convenus des dispositions suivantes :

*Article 1*

Sont abrogés :

- 1° la Convention monétaire belgo-luxembourgeoise-néerlandaise signée à Londres, le 21 octobre 1943 ;
- 2° l'Avenant, signé à Bruxelles le 24 mai 1946, à la Convention monétaire belgo-luxembourgeoise-néerlandaise du 21 octobre 1943 ;
- 3° l'Arrangement financier belgo-hollandais, signé à Bruxelles, le 4 juillet 1947 ;
- 4° le Protocole additionnel, signé à La Haye le 16 janvier 1953, à la Convention monétaire belgo-luxembourgeoise-néerlandaise du 21 octobre 1943 ;
- 5° le Deuxième Protocole additionnel, signé à La Haye le 8 décembre 1954, à la Convention monétaire belgo-luxembourgeoise-néerlandaise du 21 octobre 1943 ;

6° het op 5 augustus 1959 te 's-Gravenhage gesloten Derde Aanvullend Protocol bij de Belgisch-Luxemburgs-Nederlandse Monetaire Overeenkomst van 21 oktober 1943.

*Artikel 2*

Deze Overeenkomst zal in werking treden op de dag, waarop de Nederlandse Regering aan de beide andere Regeringen mededeelt, dat aan de in Nederland geldende grondwettelijke bepalingen is voldaan.

TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekenden, hiertoe behoorlijk gemachtigd, deze Overeenkomst hebben ondertekend.

GEDAAN te Brussel, op 26 september 1968, in drievoud, in de Nederlandse en de Franse taal, zijnde beide teksten gelijkelijk authentiek.

Voor de Regering van het Koninkrijk België :

P. HARMEL

Voor de Regering van het Groothertogdom Luxemburg :

C. DUMONT

Voor de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden :

J.A. de VOS van STEENWLJK

6° le Troisième Protocole additionnel, signé à La Haye le 5 août 1959, à la Convention monétaire belgo-luxembourgeoise-néerlandaise du 21 octobre 1943.

*Article 2*

La présente Convention entrera en vigueur le jour où le Gouvernement néerlandais communiquera aux deux autres Gouvernements que les formalités constitutionnelles requises aux Pays-Bas ont été accomplies.

EN FOI DE QUOI les soussignés, dûment autorisés à cet effet, ont signé la présente Convention.

FAIT à Bruxelles, le 26 septembre 1968, en triple exemplaire, en langues française et néerlandaise, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement du Royaume de Belgique :

P. HARMEL

Pour le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg :

C. DUMONT

Pour le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas :

J.A. de VOS van STEENWLIK

**OFFICIELE VINDPLAATSEN**

In België en in Luxemburg zijn de Monetaire Overeenkomst van 21 oktober 1943, alsmede de vijf overeenkomsten en protocollen waarbij zij is gewijzigd of aangevuld, niet officieel gepubliceerd. In deze landen was parlementaire goedkeuring niet vereist.

In Nederland zijn de vindplaatsen van deze overeenkomsten in de officiële publicaties de volgende :

- 1° Monetaire Overeenkomst van 21.10.1943 : Staatsblad van 26.9.1944, nr E 76, alsmede Staatsblad van 23.11.1946, nr G 330
- 2° Aanvullende Overeenkomst van 24.5.1946 : Bijlage Handelingen der Staten-Generaal II 1946 I, 236, nr 1
- 3° Belgisch-Nederlandse Financiële Overeenkomst van 4.7.1947 : Bijlage Handelingen der Staten-Generaal II 1948, 767, nr 3
- 4° Aanvullend Protocol van 16.1.1953 : Tractatenblad 1953, nr 14
- 5° Tweede Aanvullend Protocol van 8.12.1954 : Tractatenblad 1955, nr 14
- 6° Derde Aanvullend Protocol van 5.8.1959 : Tractatenblad 1959, nr 122.

**PUBLICATIONS OFFICIELLES**

En Belgique et au Luxembourg, la Convention monétaire du 21 octobre 1943 ainsi que les cinq conventions et protocoles qui la modifient ou la complètent, n'ont pas fait l'objet d'une publication officielle ; dans ces pays, l'approbation parlementaire n'était pas requise.

Aux Pays-Bas, le texte de ces conventions a paru dans les publications officielles suivantes :

- 1° la Convention monétaire du 21.10.1943 : Staatsblad du 26.9.1944, n° E 76, ainsi que Staatsblad du 23.11.1946, n° G 330
- 2° l'Avenant du 24.5.1946 : Annexe aux Annales des Etats-Généraux (Handelingen der Staten-Generaal) II 1946 I, 236, n° 1
- 3° l'Arrangement financier belgo-hollandais du 4.7.1947 : Annexe aux Annales des Etats-Généraux II 1948, 767, n° 3
- 4° Protocole additionnel du 16.1.1953 : Tractatenblad 1953, n° 14
- 5° Deuxième Protocole additionnel du 8.12.1954 : Tractatenblad 1955, n° 14
- 6° Troisième Protocole additionnel du 5.8.1959 : Tractatenblad 1959, n° 122.

**Gemeenschappelijke memorie van toelichting  
bij de Overeenkomst tot opheffing van de  
Nederlands-Belgisch-Luxemburgse Monetaire Overeenkomst  
van 21 oktober 1943**

---

**Exposé des motifs commun  
de la Convention abrogeant la Convention monétaire  
belgo-luxembourgeoise-néerlandaise  
du 21 octobre 1943**

1. De op 21 oktober 1943 te Londen ondertekende Nederlands-Belgisch-Luxemburgse Monetaire Overeenkomst, hierna te noemen de « Overeenkomst van 1943 », vormde na het einde van de tweede wereldoorlog de basis voor het verrichten der betalingen tussen de Beneluxlanden.

Bij de instelling van de Europese Betalings-Unie in 1950, welke nieuwe verrekeningsmogelijkheden schiep, vond de Overeenkomst van 1943 geen toepassing meer.

Toen op 27 december 1958 de Europese Betalings-Unie door de Europese Monetaire Overeenkomst van 5 augustus 1955 werd vervangen, is de toepassing van de Overeenkomst van 1943 formeel geschorst bij het Derde Aanvullend Protocol van 5 augustus 1959 voor de duur van de Europese Monetaire Overeenkomst. Bij beëindiging van laatstgenoemde Overeenkomst zou de schorsing van de Overeenkomst van 1943 opgeheven worden waarna deze laatste alsdan voor een periode van ten hoogste drie maanden opnieuw van kracht zou worden.

Naar aanleiding van een onderzoek van de aan de Overeenkomst van 1943 aan te brengen wijzigingen voor een eventuele toepassing ervan tijdens de bewuste drie maandsperiode is gebleken dat deze Overeenkomst een geheel van bepalingen omvat slaande op eertijds geldende verhoudingen en in het licht van de huidige omstandigheden als zodanig verouderd dient te worden beschouwd dat zij in de praktijk geen toepassing meer zou vinden.

Het aanbrengen van ingrijpende wijzigingen kan derhalve niet meer als gerechtvaardigd worden geacht.

2. Rekening houdend enerzijds met het Verdrag van de Benelux Economische Unie, waarvan sommige bepalingen reeds de basis vormen van de financiële betrekkingen tussen de Beneluxlanden, en anderzijds met de bestaande internationale samenwerking op betalingsgebied in het kader van het Internationaal Monetair Fonds, de Europese Monetaire Overeenkomst en de E.E.G., waaraan de Beneluxlanden deelnemen, hebben de monetaire autoriteiten der Beneluxlanden gemeend de afschaffing van de Overeenkomst van 1943 en de daarbij behorende akten te moeten aanbevelen.

3. Met het oog op de verwezenlijking van bedoelde afschaffing heeft het Benelux Comité van Ministers, overeenkomstig artikel 19 b) van het Unieverdrag van 3 februari 1958, bijgaande Overeenkomst tot opheffing van de Nederlands-Belgisch-Luxemburgse Monetaire Overeenkomst van 21 oktober 1943 opgesteld, welke (de Hoge Verdragsluitende Partijen) ter goedkeuring wordt voorgelegd om in werking te worden gesteld overeenkomstig de grondwettelijke bepalingen.



1. La Convention monétaire belgo-luxembourgeoise-néerlandaise signée le 21 octobre 1943 à Londres, dénommée ci-après « Convention de 1943 », a servi de base, après la fin de la deuxième guerre mondiale, aux paiements effectués entre les pays du Benelux.

Après l'institution de l'Union européenne des paiements en 1950, qui créait de nouvelles possibilités de compensation, la Convention de 1943 était devenue sans objet.

Lorsque le 27 décembre 1958 l'Union européenne de paiements a été remplacée par l'Accord monétaire européen du 5 août 1955, l'application de la Convention de 1943 a été formellement suspendue par le Troisième Protocole additionnel du 5 août 1959 pendant la durée d'application de l'Accord monétaire européen. A l'expiration de ce dernier Accord, il serait mis fin à la suspension de la Convention de 1943 et celle-ci serait alors remise en vigueur pour une période de trois mois maximum.

Suite à une étude des modifications à apporter à la Convention de 1943 en vue de son application éventuelle au cours de cette période de trois mois, il s'est avéré que cette Convention comporte un ensemble de dispositions s'appliquant à une situation dépassée et que, dans l'optique des relations actuelles, elle est à considérer comme surannée, de sorte que dans la pratique elle deviendrait sans objet.

Il faut donc considérer qu'il ne se justifie plus d'y apporter des modifications profondes.

2. Compte tenu, d'une part, du Traité d'Union économique Benelux, dont certaines dispositions constituent déjà la base des relations financières entre les pays du Benelux et, d'autre part, de la coopération internationale actuelle en matière de paiements dans le cadre du Fonds monétaire international, de l'Accord monétaire européen et de la C.E.E., auxquels les pays du Benelux participent, les autorités monétaires des pays du Benelux ont estimé devoir recommander l'abrogation de la Convention de 1943 et ses annexes.

3. En vue de la réalisation de cette suppression, le Comité de Ministres du Benelux a, conformément à l'article 19 b) du Traité d'Union du 3 février 1958, établi la Convention ci-annexée abrogeant la Convention monétaire belgo-luxembourgeoise-néerlandaise du 21 octobre 1943, qui est soumise pour approbation (aux Hautes Parties Contractantes) pour être mise en vigueur conformément aux dispositions constitutionnelles.

4. Het werd niet nodig geacht een bepaling in bijgaande Overeenkomst op te nemen krachtens dewelke de Regeringen van de Beneluxlanden onmiddellijk onderhandelingen zouden aanvatten ter vaststelling van het betalingsregime tussen hun landen in geval de Europese Monetaire Overeenkomst van 5 augustus 1955 beëindigd of geschorst zou worden.

De eventuele beëindiging van de Monetaire Overeenkomst van 5 augustus 1955 geeft immers geen bijzondere problemen voor het betalingsverkeer tussen de Beneluxlanden. De bedoelde onderhandelingen zouden eerst moeten plaatsvinden in het geval van een opheffing van de convertibiliteit der valuta's, teneinde het betalingsverkeer tussen de Beneluxlanden in dat geval te doen verlopen op basis van de beginselen vervat in de artikelen 10 en 12 van het Unieverdrag van 3 februari 1958.

5. Overeenkomstig de voorschriften van de Nederlandse Grondwet dient de bijgaande Overeenkomst aan de parlementaire goedkeuring te worden onderworpen.

Deze vereiste bestaat niet in België en in Luxemburg.

Aldus zal de Overeenkomst in werking treden op de dag waarop de Nederlandse Regering aan de beide andere Regeringen mededeelt dat aan de in Nederland geldende grondwettelijke bepalingen is voldaan.

4. Il n'a pas été jugé nécessaire de prévoir dans la Convention ci-annexée une disposition en vertu de laquelle les Gouvernements des pays du Benelux entameraient immédiatement des négociations en vue d'arrêter un régime de paiements entre leur pays au cas où l'Accord monétaire européen du 5 août 1955 viendrait à expiration ou serait suspendu.

En effet, l'expiration éventuelle de l'Accord monétaire du 5 août 1955 ne pose pas de problèmes particuliers pour les paiements entre les pays du Benelux. Les négociations susvisées ne s'imposeraient que dans le cas où la convertibilité des monnaies serait supprimée, afin de pouvoir alors effectuer les paiements entre les pays du Benelux sur base des principes contenus dans les articles 10 et 12 du Traité d'Union du 3 février 1958.

5. Conformément aux dispositions de la Constitution néerlandaise, la Convention ci-annexée doit être soumise à l'approbation parlementaire.

Cette formalité n'est pas requise en Belgique ni au Luxembourg.

La Convention entrera donc en vigueur le jour où le Gouvernement néerlandais communiquera aux deux autres Gouvernements que les formalités constitutionnelles requises aux Pays-Bas ont été accomplies.

AANVULLEND PROTOCOL  
VAN 26 SEPTEMBER 1968  
BIJ DE OVEREENKOMST  
« VERPLICHTE  
AANSPRAKELIJKHEIDSVERZEKERING  
MOTORRIJTUIGEN »  
(bevoegdheid Benelux-Gerechtshof)

---

PROTOCOLE ADDITIONNEL  
DU 26 SEPTEMBRE 1968  
A LA CONVENTION « ASSURANCE OBLIGATOIRE  
VEHICULES AUTOMOTEURS »  
(compétence de la Cour de Justice)

**AANVULLEND PROTOCOL  
BIJ DE BENELUX-OVEREENKOMST  
BETREFFENDE DE VERPLICHTE  
AANSPRAKELIJKHEIDSVERZEKERING  
INZAKE MOTORRIJTUIGEN**

De Regering van het Koninkrijk België,

De Regering van het Groothertogdom Luxemburg,

De Regering van het Koninkrijk der Nederlanden,

Gelet op het Verdrag betreffende de instelling en het statuut van een Benelux-Gerechtshof, ondertekend te Brussel op 31 maart 1965,

Verlangende aan het Benelux-Gerechtshof bevoegdheid te verlenen opdat de gelijkheid zal worden verzekerd bij de toepassing van de Benelux-Overeenkomst betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, de Gemeenschappelijke bepalingen behorende bij deze Overeenkomst en het Protocol van Ondertekening, ondertekend te Luxemburg op 24 mei 1966,

Hebben besloten hiertoe een Aanvullend Protocol bij genoemde Overeenkomst te sluiten en zijn de volgende bepalingen overeengekomen :

*Artikel 1*

1. Als gemeenschappelijke rechtsregels voor de toepassing van de Hoofdstukken III, IV en V van het Verdrag betreffende de instelling en het statuut van een Benelux-Gerechtshof worden aangewezen de bepalingen van de Benelux-Overeenkomst betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, van de Bijlage bij die Overeenkomst en van het Protocol van Onder-

**PROTOCOLE ADDITIONNEL  
A LA CONVENTION BENELUX  
RELATIVE A L'ASSURANCE OBLIGATOIRE  
DE LA RESPONSABILITE CIVILE  
EN MATIERE DE VEHICULES AUTOMOTEURS**

Le Gouvernement du Royaume de Belgique,

Le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg,

Le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas,

Se référant au Traité relatif à l'institution et au statut d'une Cour de Justice Benelux, signé à Bruxelles, le 31 mars 1965,

Désirant attribuer compétence à la Cour de Justice Benelux, afin que soit assurée l'uniformité dans l'application de la Convention Benelux relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, des Dispositions communes annexées à cette Convention et du Protocole de signature, signés à Luxembourg, le 24 mai 1966,

Ont décidé de conclure à cet effet un Protocole additionnel à la dite Convention, et sont convenus des dispositions suivantes :

*Article 1*

1. Sont désignées comme règles juridiques communes pour l'application des Chapitres III, IV et V du Traité relatif à l'institution et au statut d'une Cour de Justice Benelux, les dispositions de la Convention Benelux relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, de l'Annexe à cette Convention et du Protocole de signature, pour autant, en ce qui concerne

tekening, voor zover, wat betreft de bepalingen van de Bijlage, de inhoud daarvan is opgenomen in de wetgeving van de Staat, waarin de vraag van uitleg is gerezen.

2. Indien een der landen heeft gebruik gemaakt van zijn bevoegdheid tot afwijking van een van de Gemeenschappelijke bepalingen behorende bij de Overeenkomst, kan het Comité van Ministers, ingesteld bij artikel 15 van het Benelux-Unieverdrag, bij beschikking bepalen dat die bepaling aan de werking van lid 1 zal zijn onttrokken. Zodanige beschikking wordt vóór het tijdstip van haar inwerking-treding door de Regering van elk der landen gepubliceerd op de daarvoor in het nationale recht bepaalde wijze.

#### *Artikel 2*

1. Wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, is dit Protocol slechts van toepassing op het in Europa gelegen grondgebied.
2. De Regering van het Koninkrijk der Nederlanden kan de toepassing van dit Protocol uitbreiden tot Suriname en de Nederlandse Antillen bij een daartoe strekkende verklaring, te richten tot het Secretariaat-Generaal van de Benelux Economische Unie, dat hiervan de beide andere Partijen bij dit Protocol onmiddellijk op de hoogte stelt. Deze uitbreiding zal in werking treden op de eerste dag van de tweede maand volgende op de datum van de ontvangst van deze verklaring door het Secretariaat-Generaal.

#### *Artikel 3*

1. Dit Protocol zal worden bekrachtigd en de akten van bekrachtiging zullen worden neergelegd bij het Secretariaat-Generaal van de Benelux Economische Unie.
2. Het Protocol treedt in werking op de eerste dag van de tweede maand, volgende op de datum van de neerlegging van de derde akte van bekrachtiging.

les dispositions de l'Annexe, que leur substance soit intégrée dans la législation de l'Etat où la question d'interprétation est soulevée.

2. Si un des pays a fait usage de sa faculté de déroger à une des Dispositions communes annexées à la Convention, le Comité de Ministres institué par l'article 15 du Traité d'Union Benelux peut décider que cette disposition sera exclue de l'application du premier alinéa. La décision sera publiée avant la date de son entrée en vigueur par les soins du Gouvernement de chaque pays dans les formes prévues par le droit interne.

#### *Article 2*

1. En ce qui concerne le Royaume des Pays-Bas, le présent Protocole ne s'appliquera qu'au territoire situé en Europe.
2. Le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas pourra étendre l'application du présent Protocole au Surinam et aux Antilles néerlandaises par une déclaration à cet effet à adresser au Secrétariat général de l'Union économique Benelux, qui en informera immédiatement les deux autres Parties à ce Protocole. Cette extension produira ses effets le premier jour du deuxième mois qui suivra la date de la réception de cette déclaration par le Secrétariat général.

#### *Article 3*

1. Le présent Protocole sera ratifié et les instruments de ratification seront déposés auprès du Secrétariat général de l'Union économique Benelux.
2. Il entrera en vigueur le premier jour du deuxième mois qui suivra la date du dépôt du troisième instrument de ratification.



3. Het Protocol maakt een integrerend bestanddeel uit van de op 24 mei 1966 te Luxemburg gesloten Benelux-Overeenkomst betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen.

TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekenden, daartoe behoorlijk gemachtigd, dit Protocol hebben ondertekend.

GEDAAN te Brussel, op 26 september 1968, in drievoud in de Nederlandse en de Franse taal, zijnde beide teksten gelijkelijk authentiek.

Voor de Regering van het Koninkrijk België :

P. HARMEL

Voor de Regering van het Groothertogdom Luxemburg :

C. DUMONT

Voor de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden :

J.A. de VOS van STEENWLIJK

3. Il fera partie intégrante de la Convention Benelux relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, signée à Luxembourg le 24 mai 1966.

EN FOI DE QUOI les soussignés, dûment autorisés à cet effet, ont signé le présent Protocole.

FAIT à Bruxelles, le 26 septembre 1968, en triple exemplaire, en langues française et néerlandaise, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement du Royaume de Belgique :

P. HARMEL

Pour le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg :

C. DUMONT

Pour le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas :

J.A. de VOS van STEENWIJK

**Gemeenschappelijke memorie van toelichting  
op het Aanvullend Protocol bij de  
op 24 mei 1966 te Luxemburg ondertekende  
Benelux-Overeenkomst betreffende  
de verplichte aansprakelijkheidsverzekering  
inzake motorrijtuigen**

Volgens artikel 1 van het op 31 maart 1965 te Brussel ondertekende Verdrag betreffende de instelling en het statuut van een Benelux-Gerechtshof heeft het Hof tot taak de gelijkheid te bevorderen bij de toepassing van rechtsregels, gemeen aan België, Luxemburg en Nederland, welke zijn aangewezen hetzij bij verdrag hetzij bij een beschikking van het krachtens het Verdrag van 3 februari 1958 tot instelling van de Benelux Economische Unie ingestelde Comité van Ministers.

De regeringen beschikten derhalve over twee mogelijkheden om de Benelux-Overeenkomst betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen onder de bevoegdheid van het Hof te brengen.

De regeringen oordeelden het in deze wenselijk de nationale parlementen in te schakelen bij de bevoegdverklaring van het Hof. De aanwijzing zal derhalve geschieden door middel van een Aanvullend Protocol, dat in elk der drie landen aan het parlement ter goedkeuring zal worden voorgelegd, en niet door middel van een beschikking van het Comité van Ministers.

Via de methode van aanwijzing bij verdrag zou de bevoegdheid van het Hof kunnen voortvloeien hetzij uit een momenteel in voorbereiding zijnde protocol, dat een opsomming bevat van alle Overeenkomsten die onder de bevoegdheid van het Hof gebracht zullen worden, ofwel uit een bepaling zelf van de Overeenkomst betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering.

Eerstbedoelde oplossing kwam echter niet in aanmerking aangezien de bijlage van de Overeenkomst een modelwet is en het in voorbereiding zijnde Protocol geen betrekking heeft op dit type van overeenkomsten. De Overeenkomst van 24 mei 1966 houdt voor de Overeenkomstsluitende Staten namelijk niet de verplichting in om een eenvormige wet betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen in hun wetgeving op te nemen, doch houdt slechts de verplichting in de nationale wetgeving aan te passen aan de bij de Overeenkomst behorende gemeenschappelijke

**Exposé des motifs commun  
relatif au Protocole additionnel  
à la Convention Benelux relative  
à l'assurance obligatoire  
de la responsabilité civile  
en matière de véhicules automoteurs,  
signée à Luxembourg le 24 mai 1966**

Aux termes de l'article 1<sup>er</sup> du Traité relatif à l'institution et au statut d'une Cour de Justice Benelux, signé à Bruxelles le 31 mars 1965, la Cour est chargée de promouvoir l'uniformité dans l'application des règles juridiques communes à la Belgique, au Luxembourg et aux Pays-Bas qui sont désignées soit par une convention, soit par une décision du Comité de Ministres prévue par le Traité du 3 février 1958 instituant l'Union économique Benelux.

Plusieurs possibilités s'offraient ainsi aux Gouvernements pour soumettre à la compétence de la Cour la Convention Benelux relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs.

Les Gouvernements ont tout d'abord considéré comme nécessaire de conférer, en cette matière, compétence à la Cour avec l'accord des Parlements nationaux. C'est pourquoi la désignation résultera d'un Protocole additionnel qui sera soumis dans chacun des trois pays à l'approbation parlementaire, plutôt que d'une décision du Comité de Ministres.

Le recours à la méthode conventionnelle pouvait également impliquer que la compétence de la Cour résulterait soit du Protocole qui est actuellement en voie d'élaboration et qui déterminera l'ensemble des Conventions qui seront soumises à la compétence de la Cour, soit d'une disposition de la Convention relative à l'assurance obligatoire.

La première solution a été écartée étant donné que l'annexe à la Convention constitue une loi-type et que le Protocole en voie d'élaboration ne concerne pas ce genre de Convention. La Convention du 24 mai 1966 n'impose pas, en effet, aux Etats contractants l'obligation d'introduire dans leur législation une loi uniforme concernant l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs mais comporte seulement l'engagement de conformer les législations nationales aux dispositions annexées, c'est-à-dire, celui d'introduire — ou de maintenir — des

bepalingen, d.w.z. regels in te voeren of te handhaven die overeenstemmen met de in onderling overleg opgestelde, min of meer uitvoerige regels van de Bijlage. Bovendien behouden de Overeenkomstsluitende Staten de bevoegdheid voorschriften uit te vaardigen die grotere waarborgen geven aan de benadeelden (artikel 1, par. 2 van de Overeenkomst), alsmede de mogelijkheid op bepaalde punten van de gemeenschappelijke bepalingen af te wijken (zie artikelen 2, 3, § 2, en 12 van de Overeenkomst).

De tweede oplossing werd evenmin gekozen, teneinde het sluiten van de Overeenkomst betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering niet te vertragen; deze dient namelijk zo spoedig mogelijk van kracht te worden opdat de controle op de verzekering aan de binnengrenzen van Benelux per 1 januari 1967 afgeschaffd kan worden.

Om deze verschillende redenen kwam het de regeringen wenselijker voor over te gaan tot het sluiten van een Aanvullend Protocol bij de Overeenkomst « verplichte aansprakelijkheidsverzekering ».

Op grond van het eerste lid van artikel 1 worden als onder de bevoegdheid van het Hof vallende gemeenschappelijke rechtsregels aangewezen de bepalingen van de Overeenkomst van 24 mei 1966, de bepalingen van de Bijlage bij die Overeenkomst « voor zover de inhoud daarvan is opgenomen in de wetgeving van de Staat waarin de vraag van uitleg is gerezen » en van het Protocol van Ondertekening.

Deze bepaling is in overeenstemming met artikel 1 van het Verdrag tot instelling van het Hof, in welk artikel, gelet op de verschillende vormen waarin de eenmaking van het recht in Benelux gestalte kan krijgen, wordt gesproken van « gemeenschappelijke rechtsregels » en niet van « gemeenschappelijke teksten ».

Het lijdt geen twijfel dat de bepalingen van de Bijlage gemeenschappelijke rechtsregels zijn, ook al kunnen zij op verschillende manieren in de wetgevingen worden opgenomen.

Op grond van uitdrukkelijk in de Overeenkomst bepaalde mogelijkheden is het echter niet uitgesloten dat sommige van deze regels niet in de wetgevingen der drie landen worden overgenomen.

Indien een van deze gemeenschappelijke regels in een der drie Staten niet door de wetgever is overgenomen, d.w.z. dat de inhoud daarvan « niet is opgenomen in de wetgeving van die Staat » beschikken de rechters van die Staat uiteraard niet over de mogelijkheid hun uitspraak op te schorten.

De verplichting blijft echter wel bestaan voor de rechters van de beide andere Staten, ofschoon er dan in feite geen sprake meer

règles qui correspondent à celles plus ou moins détaillées figurant à l'Annexe et établies de commun accord. En outre, les Etats Contractants conservent le pouvoir d'édicter des dispositions augmentant la garantie au profit des personnes lésées (art. 1<sup>er</sup>, § 2) de la Convention et la faculté de s'écarter, sur certains points, des dispositions communes (v. art. 2, 3, § 2 et 12 de la Convention).

Quant à la seconde solution, elle n'a pas été retenue afin de ne pas retarder la conclusion de la Convention sur l'assurance obligatoire qui devrait entrer en vigueur dans les plus brefs délais, notamment afin de permettre que soit supprimé, au 1<sup>er</sup> janvier 1967, le contrôle de l'assurance des véhicules automoteurs aux frontières intérieures du Benelux.

Pour ces différentes raisons, les Gouvernements ont estimé plus indiqué de conclure un Protocole additionnel à la Convention « assurance automobiles ».

En vertu de l'alinéa premier de l'article premier, sont désignées comme règles juridiques communes relevant de la compétence de la Cour, les dispositions de la Convention du 24 mai 1966, celles de l'Annexe à cette Convention « pour autant que leur substance ait été intégrée dans la législation de l'Etat où la question d'interprétation est soulevée » et celles du Protocole de signature.

Cette disposition est conforme à l'article 1<sup>er</sup> du Traité instituant la Cour et qui, pour tenir compte des formes différentes dans lesquelles se réalise l'unification du droit dans le Benelux, a utilisé l'expression « règles juridiques communes » plutôt que celle « textes communs ».

Or, il est incontestable que les dispositions de l'Annexe constituent des règles juridiques communes même si elles peuvent être introduites de façon différente dans chacune des législations.

Cependant, par le jeu des facultés expressément autorisées par la Convention, il se pourrait que certaines de ces règles ne soient pas reprises dans les législations des trois Etats.

A supposer qu'une de ces règles communes n'ait pas été reprise par le législateur, dans l'un des trois Etats, c'est-à-dire que la substance de cette règle « n'ait pas été intégrée dans la législation de cet Etat », il n'y aura évidemment, pour les autorités judiciaires dudit Etat, aucune possibilité de surseoir à statuer.

Par contre, l'obligation existera pour les autorités judiciaires des deux autres Etats, bien qu'il ne s'agisse plus, à proprement

is van een aan de drie landen gemeenschappelijke rechtsregel. Deze oplossing wijkt weliswaar af van artikel 1 van het Verdrag tot instelling van het Hof, doch de regeringen hebben zich bij het aanvaarden van deze oplossing veeleer laten leiden door overwegingen van praktische aard dan door doctrinaire opvattingen. Enerzijds hebben de met name in artikel 2 van de Overeenkomst van 24 mei 1966 toegestane afwijkingen in het algemeen geen betrekking op essentiële kwesties, terwijl het anderzijds niet uitgesloten is dat een Staat, na aanvankelijk gebruik te hebben gemaakt van de hem geboden mogelijkheden, terugkeert tot de gemeenschappelijke rechtsregel. Het leek van belang de rechtspraak van het Hof intussen op gang te laten komen. Het buiten de bevoegdheid van het Hof houden van alle gemeenschappelijke rechtsregels waarvan kan worden afgeweken, zou de bevoegdheid van dat Hof naar verhouding te zeer hebben beknot.

Het tweede lid van artikel 1 van het Protocol slaat eveneens op het geval dat wordt afgeweken van de aan de Overeenkomst gehechte gemeenschappelijke bepalingen. Hierin wordt bepaald, dat indien een der Staten gebruik heeft gemaakt van zijn bevoegdheid tot afwijking van een der bepalingen, het Comité van Ministers kan beslissen dat het Verdrag tot instelling van het Hof op die bepaling niet langer van toepassing zal zijn.

Het is namelijk niet uitgesloten, dat bepaalde omstandigheden, die eerst nauwkeurig beoordeeld kunnen worden nadat de Overeenkomst in werking zal zijn getreden, de tussenkomst van het Hof voor een of meer bepalingen overbodig maken.

De tussenkomst van het Comité van Ministers is op tweeërlei gronden gewettigd. Enerzijds worden zowel in het Verdrag tot instelling van de Benelux Economische Unie tot taak de verwezenaan dat Comité reeds bepaalde bevoegdheden verleend. Anderzijds heeft het Comité van Ministers op grond van het Verdrag tot instelling van de Benelux Economische Unie tot taak de verwezenlijking van de doelstellingen van het Unieverdrag te verzekeren. Een van deze doelstellingen is het vrije personenverkeer.

Ten overvloede wordt er nog op gewezen, dat de besluiten van het Comité van Ministers met eenparigheid van stemmen genomen moeten worden. Dit impliceert dat tussen de drie regeringen overeenstemming moet bestaan omtrent het onttrekken aan de bevoegdheid van het Hof van een of meer regels der gemeenschappelijke bepalingen ten aanzien waarvan gebruik is gemaakt van de mogelijkheid tot afwijking.

parler, d'une règle juridique commune aux trois pays. Cette solution s'écarte, sans doute, de l'article 1<sup>er</sup> du Traité instituant la Cour. En l'adoptant, les Gouvernements se sont laissé guider davantage par des considérations pratiques que par des conceptions de doctrine. D'une part, les dérogations autorisées par la Convention du 24 mai 1966 et notamment par son article 2, ne portent en général pas sur des questions essentielles. D'autre part, il n'est pas exclu qu'un Etat après avoir fait usage d'une des facultés qui lui sont ouvertes, en revienne à la règle juridique commune ; il a semblé qu'il importait de se laisser développer entre-temps la jurisprudence de la Cour. Enfin, exclure la compétence de la Cour pour toutes les règles communes auxquelles il peut être dérogé, aurait réduit, d'une manière disproportionnée, la compétence de la Cour.

Le second alinéa de l'article 1<sup>er</sup> du Protocole concerne également le cas des dérogations aux dispositions communes annexées à la Convention. Il prévoit que si un des pays a fait usage de la faculté de déroger à une de ces dispositions, le Comité de Ministres pourra décider que cette disposition ne sera plus considérée comme donnant lieu à l'application du Traité instituant la Cour.

Il se pourrait, en effet, que certaines circonstances, qui ne pourront être exactement appréciées que lorsque la Convention sera entrée en vigueur, rendent superflue l'intervention de la Cour pour l'une ou l'autre disposition de l'espèce.

L'intervention du Comité de Ministres se justifie à un double titre. D'une part, des compétences lui sont déjà reconnues tant par le Traité instituant la Cour que par la Convention du 24 mai 1966. D'autre part, en vertu du Traité d'Union économique, le Comité de Ministres a pour mission d'assurer la réalisation des objectifs du Traité d'Union parmi lesquels figure la libre circulation des personnes.

Enfin, il importe de rappeler que les décisions du Comité de Ministres doivent être prises à l'unanimité. Ceci implique que les trois Gouvernements devront être d'accord pour soustraire de la compétence de la Cour l'une ou l'autre règle des dispositions communes par lesquelles il aura été fait usage de la faculté de déroger.



962

BESCHIKKING  
VAN HET COMITE VAN MINISTERS  
VAN 26 SEPTEMBER 1968  
TER WIJZIGING VAN DE BESCHIKKINGEN  
M (64) 9 VAN 25 MEI 1964 EN M (64) 17  
VAN 31 MAART 1965 INZAKE BEPAALDE  
TECHNISCHE EISEN VOOR MOTORRIJTUIGEN,  
AANHANGWAGENS EN OPLEGGERS  
M (68) 43

---

DECISION  
DU COMITE DE MINISTRES  
DU 26 SEPTEMBRE 1968  
MODIFIANT LES DECISIONS M (64) 9 DU  
25 MAI 1964 ET M (64) 17 DU 31 MARS 1965  
CONCERNANT  
CERTAINES CONDITIONS TECHNIQUES  
RELATIVES AUX VEHICULES AUTOMOTEURS,  
REMORQUES ET SEMI-REMORQUES  
M (68) 43

963

**BESCHIKKING**

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

**M (68) 43**

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 13 en 17 van Beschikking M (64) 9 en artikel 12 van Beschikking M (64) 17 te wijzigen,

Heeft het volgende beslist :

*Artikel 1*

Artikel 13 van de Beschikking van het Comité van Ministers van 25 mei 1964, M (64) 9, vervalt en wordt door het onderstaande vervangen :

« Artikel 13

**Stootbalk aan achterzijde**

- a) 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 1 m achter het hart van de achterste as mag niet meer bedragen dan 70 cm.
- b) Wordt hieraan niet voldaan, dan moet het voertuig aan de achterzijde van een stootbalk zijn voorzien die aan de volgende eisen voldoet.

963

**DECISION**

du Comité de Ministres de l'Union économique Benelux  
modifiant les Décisions M (64) 9 du 25 mai 1964 et M (64) 17  
du 31 mars 1965 concernant certaines conditions techniques  
relatives aux véhicules automoteurs, remorques  
et semi-remorques

**M (68) 43**

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 13 et 17 de la Décision M (64) 9 et l'article 12 de la Décision M (64) 17 pour tenir compte de l'évolution de la technique automobile,

A pris la décision suivante :

*Article 1<sup>er</sup>*

L'article 13 de la Décision du Comité de Ministres du 25 mai 1964, M (64) 9, est abrogé et remplacé par la disposition suivante :

*« Article 13***Pare-chocs arrière**

- a) 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.
- b) S'il n'est pas satisfait à cette prescription, le véhicule doit être muni d'un pare-chocs arrière répondant aux conditions de montage ci-après.

- c) Het onderste deel van de stootbalk mag niet meer dan 70 cm boven de grond zijn gelegen wanneer het voertuig onbeladen is.
- d) 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.
- e) 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.
- f) De uiteinden van de stootbalk mogen niet naar achteren zijn omgebogen.
- g) De stootbalk moet deugdelijk met de langsliggers of met hetgeen deze vervangt, zijn verbonden.
- h) De stootbalk moet een weerstand tegen buiging bezitten dat tenminste gelijk is aan dat van een stalen balk waarvan het weerstandsmoment tegen buiging van de doorsnede  $20 \text{ cm}^3$  bedraagt. »

#### *Artikel 2*

Artikel 12 van de Beschikking van het Comité van Ministers van 31 maart 1965, M (64) 17, vervalt en wordt door het onderstaande vervangen :

#### « 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.

Deze bepaling is echter niet van toepassing indien deze afzonderlijke inrichting uitsluitend met behulp van los gereedschap buiten werking kan worden gesteld. »

#### *Artikel 3*

Artikel 17 van de Beschikking van het Comité van Ministers van 25 mei 1964, M (64) 9, zoals gewijzigd bij artikel 1 van de Beschikking van het Comité van Ministers van 17 okto-

- c) La partie inférieure du pare-chocs doit être située à moins de 70 cm du sol lorsque le véhicule est à vide.
- d) A l'endroit où le pare-chocs est placé, sa largeur ne peut être supérieure à la largeur du véhicule ni inférieure de plus de 10 cm de chaque côté à cette même largeur.
- e) Le pare-chocs 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.
- f) Les extrémités du pare-chocs ne peuvent pas être recourbées vers l'arrière.
- g) Le pare-chocs doit être relié solidement aux longerons ou à ce qui en tient lieu.
- h) Le pare-chocs doit avoir une résistance à la flexion au moins équivalente à celle d'une poutre en acier dont le module de résistance à la flexion est de 20 cm<sup>3</sup>.

#### *Article 2*

L'article 12 de la Décision du Comité de Ministres du 31 mars 1965, M (64) 17, est abrogé et remplacé par la disposition suivante :

#### « 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.

Cette disposition n'est toutefois pas applicable si on ne peut mettre fin au fonctionnement de ce dispositif spécial qu'au moyen d'un outil. »

#### *Article 3*

L'article 17 de la Décision du Comité de Ministres du 25 mai 1964, M (64) 9, tel qu'il a été modifié par l'article 1<sup>er</sup> de la Décision du Comité de Ministres du 17 octobre 1966,

ber 1966, M (66) 27, vervalt en wordt door het onderstaande vervangen :

« Artikel 17

**Remmen (luchtketels)**

Bij motorvoertuigen, voorzien van een inrichting waarop de pneumatische reminrichting voor een aanhangwagen of een oplegger kan worden aangesloten, moeten de voorraadketels tenminste zodanige afmetingen hebben, dat na X volledige remmingen de druk in de ketels ten hoogste vermindert met de helft van de oorspronkelijke waarde.

Deze beproeving moet worden uitgevoerd met stilstaande motor.

De factor X bedraagt :

- a) bij een eenleiding drukluchtsysteem : 12
- b) bij een tweeleiding drukluchtsysteem : 8
- c) bij een eenleiding vacuumsysteem : 7
- d) bij een tweeleiding vacuumsysteem : 5.»

*Artikel 4*

Ieder land neemt vóór 1 maart 1969 de nodige maatregelen om zijn nationale voorschriften in overeenstemming te brengen met de voorschriften van deze beschikking.

*Artikel 5*

Voertuigen welke reeds vóór 1 september 1969 in een der drie landen zijn ingeschreven behoeven niet aan de in deze beschikkingen aangegeven voorschriften te voldoen.

Gedaan te Brussel, op 9 november 1968.

De Voorzitter van het Comité van Ministers,

P. GREGOIRE

965

M (66) 27, est abrogé et remplacé par la disposition suivante :

« Article 17

**Freins (réservoirs à air)**

Sur les véhicules automoteurs équipés d'un dispositif permettant de raccorder un dispositif de freinage à commande pneumatique d'une remorque ou semi-remorque, les réservoirs des dispositifs de freinage à commande pneumatique doivent avoir des dimensions telles qu'après X freinages, la pression dans les réservoirs ne soit pas inférieure à la moitié de la pression initiale.

Cet essai devra être effectué le moteur étant arrêté.

Le facteur X est égal à :

- a) pour les systèmes de freinage à air comprimé à simple conduit : 12
- b) pour les systèmes de freinage à air comprimé à double conduit : 8
- c) pour les systèmes de freinage à dépression à simple conduit : 7
- d) pour les systèmes de freinage à dépression à double conduit : 5. »

*Article 4*

Chaque pays prend avant le 1<sup>er</sup> mars 1969 les mesures nécessaires pour mettre ses dispositions nationales en concordance avec les prescriptions de la présente décision.

*Article 5*

Les véhicules qui auront été immatriculés ou enregistrés dans l'un des trois pays avant le 1<sup>er</sup> septembre 1969 ne doivent pas satisfaire aux prescriptions de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 9 novembre 1968.

Le Président du Comité de Ministres,

P. GREGOIRE

**WIJZIGINGSBLADEN**  
van reeds vroeger verschenen afleveringen  
der Basisteksten

---

**FEUILLETS MODIFIES**  
des suppléments aux Textes de base  
parus antérieurement



**LISTE DES PROTOCOLES ADDITIONNELS  
AU PROTOCOLE POUR L'ETABLISSEMENT D'UN  
NOUVEAU TARIF DES DROITS D'ENTREE,  
DU 25 JUILLET 1958**

*Dénomination* de ces Protocoles additionnels :

« ..... Protocole additionnel au Protocole signé à Bruxelles, le 25 juillet 1958, entre la Belgique, le Luxembourg et les Pays-Bas pour l'établissement d'un nouveau tarif des droits d'entrée, Bruxelles, le ..... 19 ..... ».

*Mise en vigueur* :

En attendant leur ratification ces Protocoles additionnels sont, en vertu de leurs dispositions finales, provisoirement appliqués à partir d'une date fixée par chacun d'eux.

		Date de la signature
Premier	Protocole additionnel	22.12.1958
Deuxième	»    »	19. 2.1960
Troisième	»    »	15. 6.1960
Quatrième	»    »	15. 6.1960
Cinquième	»    »	1.12.1960
Sixième	»    »	28. 4.1961
Septième	»    »	31. 5.1961
Huitième	»    »	31. 5.1961
Neuvième	»    »	24.11.1961
Dixième	»    »	23. 3.1962
Onzième	»    »	20. 6.1962
Douzième	»    »	20. 6.1962
Treizième	»    »	20. 6.1962
Quatorzième	»    »	20. 8.1962
Quinzième	»    »	18.10.1962
Seizième	»    »	14.12.1962
Dix-septième	»    »	18. 6.1963
Dix-huitième	»    »	14.11.1963
Dix-neuvième	»    »	13.12.1963

		Datum van ondertekening
Twintigste	Aanvullend Protocol	14. 2.1964
Eenentwintigste	» »	12. 6.1964
Tweeëntwintigste	» »	22. 6.1964
Drieëntwintigste	» »	22.10.1964
Vierentwintigste	» »	16.12.1964
Vijfentwintigste	» »	24.11.1967
Zesentwintigste	» »	21.12.1965
Zevenentwintigste	» »	22. 3.1966
Achtentwintigste	» »	20. 6.1966
Negenentwintigste	» »	2.11.1966
Dertigste	» »	22.12.1966
Eenendertigste	» »	21. 3.1967
Tweeëndertigste	» »	16. 5.1967
Drieëndertigste	» »	16. 5.1967
Vierendertigste	» »	26. 6.1967
Vijfendertigste	» »	24.11.1967
Zesendertigste	» »	20.12.1967
Zevenendertigste	» »	21. 3.1968
Achtendertigste	» »	30. 4.1968
Negenendertigste	» »	20. 6.1968
Veertigste	» »	18. 7.1968
Eenenveertigste	» »	6. 9.1968
Tweeënveertigste	» »	23. 9.1968

Date de la  
signature

14. 2.1964	»	»	Vingt-et-unième	»	»	Vingt-et-unième
12. 6.1964	»	»	Vingt-deuxième	»	»	Vingt-deuxième
22. 6.1964	»	»	Vingt-troisième	»	»	Vingt-troisième
22.10.1964	»	»	Vingt-quatrième	»	»	Vingt-quatrième
16.12.1964	»	»	Vingt-cinquième	»	»	Vingt-cinquième
22. 3.1965	»	»	Vingt-sixième	»	»	Vingt-sixième
21.12.1965	»	»	Vingt-septième	»	»	Vingt-septième
22. 3.1966	»	»	Vingt-huitième	»	»	Vingt-huitième
20. 6.1966	»	»	Vingt-neuvième	»	»	Vingt-neuvième
2.11.1966	»	»	Trentième	»	»	Trentième
22.12.1966	»	»	Trente-et-unième	»	»	Trente-et-unième
21. 3.1967	»	»	Trente-deuxième	»	»	Trente-deuxième
16. 5.1967	»	»	Trente-troisième	»	»	Trente-troisième
16. 6.1967	»	»	Trente-quatrième	»	»	Trente-quatrième
24.11.1967	»	»	Trente-cinquième	»	»	Trente-cinquième
20.12.1967	»	»	Trente-sixième	»	»	Trente-sixième
21. 3.1968	»	»	Trente-septième	»	»	Trente-septième
30. 4.1968	»	»	Trente-huitième	»	»	Trente-huitième
20. 6.1968	»	»	Trente-neuvième	»	»	Trente-neuvième
18. 7.1968	»	»	Quarantième	»	»	Quarantième
6. 9.1968	»	»	Quarante-et-unième	»	»	Quarante-et-unième
23. 9.1968	»	»	Quarante-deuxième	»	»	Quarante-deuxième

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,  
ze blz. 695, M (67) 23, zie blz. 764 en M (68) 43, zie blz. 962)*

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 overeen-  
komst 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 catego-  
rieën 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, M (67) 23, voir page 764 et*  
*M (68) 43, voir page 962)*

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<sup>er</sup>*

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.

335

*Article 8***Gêne due au bruit**

*(remplacé par l'art. 1<sup>er</sup> 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**

*(vervangen door art. 1 van Beschikking M (68) 43)  
(zie blz. 963)*

#### 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.

## 336

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-chocs arrière**

*(remplacé par l'art. 1<sup>er</sup> de la Décision M (68) 43)  
(voir page 963)*

## CHAPITRE V

**Conditions techniques applicables aux catégories A et C visées à l'article 1<sup>er</sup>***Article 14***Agrément des prototypes**

Le châssis doit être d'un type agréé.

337

*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 trek-kende voertuig rechtstreeks op de langsliggers van het chassis of op hetgeen deze vervangt, kan worden overgebracht.

*Artikel 17*

**Remmen (luchtketels)**

*(laatstelijk vervangen door art. 3 van Beschikking M (68) 43)*  
*(zie blz. 965)*

*Artikel 18*

**Motor**

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

*Artikel 19*

**Chassis**

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

*Artikel 20*

**Brandstofleidingen en -reservoir**

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

337

*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.

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

*(remplacé en dernier lieu par l'art. 3 de la Décision M (68) 43)  
(voir page 965)*

*Article 18***Moteur**

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

*Article 19***Châssis**

*(remplacé par l'art. 2 de la Décision M (67) 23)  
(voir 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.

338-339

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.

*(zie vervolg op blz. 340)*

338-339

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.

*(voir suite page 340)*

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 voertuigen, uitgerust met een motor gedreven door 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.

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 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 blz. 696)*

Artikel 9

*(vervangen door art. 3 van Beschikking M (67) 23)*  
*(zie 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

*(vervangen door art. 2 van Beschikking M (68) 43)*  
*(zie blz. 965)*

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 page 696)*

Article 9

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

*(remplacé par l'art. 2 de la Décision M (68) 43)  
(voir page 965)*

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/sec<sup>2</sup>,
  - voertuigen behorende tot de categorie B : 5,8 m/sec<sup>2</sup>,
  - voertuigen behorende tot de categorie C : 4,4 m/sec<sup>2</sup> ;
- 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.

par le Comité Electrotechnique Belge (C.E.B.) et la « N.V. tot Keuring van Elektrotechnische Materialen » (KEMA), à condition que le matériel à utiliser réponde aux exigences du cas particulier.

*Article 3*

Les Gouvernements des trois pays du Benelux sont invités à prendre les mesures nécessaires pour que les entreprises distributrices d'électricité n'imposent aux installations électriques, outre les réglementations légales et les conditions techniques visées à l'article 1<sup>er</sup>, aucune disposition de nature à introduire une entrave aux échanges de matériel électrique.

*Article 4*

La présente Recommandation entre en vigueur le jour de sa signature.

Fait à Bruxelles, le 17 octobre 1966.

Le Président du Comité de Ministres,  
R. VAN ELSLANDE

**BESCHIKKING**

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

**M (66) 27**

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 voer-  
tuigtechniek noodzakelijk is gebleken artikel 17 van Beschik-  
king M (64) 9 en artikel 6 van Beschikking M (64) 17 te wij-  
zigen,

Heeft het volgende beslist :

*Artikel 1*

*(vervangen door art. 3 van Beschikking M(68)43) (zie blz. 965)*

*Artikel 2*

Artikel 6 van Beschikking M (64) 17 vervalt en wordt door  
het onderstaande vervangen :

De remoppervlakken moeten vast zijn verbonden met de  
wielen, zonder mogelijkheid tot ontkoppeling ; zij moeten vast  
met de wielen zijn verbonden, danwel door tussenkomst van  
delen waarvan verwacht mag worden dat zij niet zullen falen.  
Bij de bedrijfsrem mogen deze delen geen tandwielen zijn.

Remmen op de transmissieas zijn dus niet toegestaan, indien  
de aangedreven as van een schakelbare overbrenging is voorzien.

Voor de parkeerrem kan hierop echter een uitzondering wor-  
den gemaakt indien de constructie zodanig is dat bij stilstand

606

**DECISION**

**du Comité de Ministres de l'Union économique Benelux  
modifiant les Décisions M (64) 9 du 25 mai 1964 et M (64) 17  
du 31 mars 1965 concernant certaines conditions techniques  
relatives aux véhicules automoteurs, remorques  
et semi-remorques**

**M (66) 27**

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 l'article 17  
de la Décision M (64) 9 et l'article 6 de la Décision M (64) 17  
pour tenir compte de l'évolution de la technique automobile,

A pris la décision suivante :

*Article 1<sup>er</sup>*

*(remplacé par l'art. 3 de la Décision M (68) 43) (voir page 965)*

*Article 2*

L'article 6 de la Décision M (64) 17 est abrogé et remplacé  
par la disposition suivante :

Les surfaces freinées doivent être constamment en liaison  
avec les roues sans possibilité de désaccouplement ; elles doivent  
être fixées aux roues de façon rigide, ou par l'intermédiaire de  
pièces non susceptibles de défaillance. Pour le dispositif de frei-  
nage de service, la transmission ne peut comporter d'accouple-  
ment par engrenages.

Les freins sur transmission sont donc interdits lorsque le  
véhicule est équipé d'un pont-moteur à plusieurs rapports de  
vitesse.

Toutefois, il est fait exception pour le frein de stationnement  
si, par construction, un désaccouplement de la transmission ne

MINISTERIËLE BESCHIKKINGEN

25<sup>e</sup> aanv. Basisteksten

607

van het voertuig ontkoppeling in de overbrenging slechts kan plaatshebben wanneer het bedieningsmechanisme in werking wordt gesteld. In dit geval mag de parkeerrem niet als noodrem dienen.

*Artikel 3*

Ieder land neemt vóór 1 januari 1967 de nodige maatregelen om zijn nationale voorschriften in overeenstemming te brengen met de voorschriften van deze beschikking.

*Artikel 4*

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 17 oktober 1966.

De Voorzitter van het Comité van Ministers,

R. VAN ELSLANDE

607

peut se produire pendant l'arrêt du véhicule que par une manœuvre de la commande. Dans ce cas, le dispositif de freinage de stationnement ne peut être utilisé comme dispositif de freinage de secours.

*Article 3*

Chaque pays prend avant le 1<sup>er</sup> janvier 1967 les mesures nécessaires pour mettre ses dispositions nationales en concordance avec les prescriptions de la présente décision.

*Article 4*

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

Fait à Bruxelles, le 17 octobre 1966.

Le Président du Comité de Ministres,

R. VAN ELSLANDE



BESCHIKKING  
VAN HET COMITE VAN MINISTERS  
VAN DE BENELUX ECONOMISCHE UNIE  
TOT VERLENGING VAN DE TIJDVAKKEN BEDOELD  
IN DE ARTIKELEN 9 EN 10  
VAN DE OVERGANGSOVEREENKOMST

M (66) 29

Het Comité van Ministers van de Benelux Economische Unie,  
Gelet op de artikelen 9, 10 en 37 van de Overgangsovereen-  
komst,

Gelet op de Beschikking van het Comité van Ministers van  
25 oktober 1965, M (65) 19,

Overwegende dat het niet mogelijk is gebleken vóór 1 novem-  
ber 1966 volledige uitvoering te geven aan de verplichtingen,  
voortvloeiend uit de artikelen 9 en 10, lid 2 van de Overgangs-  
overeenkomst,

Gelet op de noodzaak de in deze artikelen voorziene tijdvakken  
nogmaals met een jaar te verlengen,

Heeft het volgende beslist :

*Artikel 1*

De in de artikelen 9 en 10 der Overgangsovereenkomst voor-  
ziene tijdvakken, zoals deze zijn vastgesteld bij Beschikking  
van het Comité van Ministers van 25 oktober 1965, M (65) 19,  
worden met een jaar verlengd.

*Artikel 2*

Deze Beschikking treedt in werking op 1 november 1966.

Gedaan te Brussel, op 17 oktober 1966.

De Voorzitter van het Comité van Ministers,

R. VAN ELSLANDE

DEEL \*\*\*\*

JURIDISCHE ZAKEN

TOME \*\*\*\*

AFFAIRES JURIDIQUES

## INHOUD

### I

#### BENELUX - GERECHTSHOF

Opstelling door het Comité van Ministers van het Verdrag betreffende de instelling en het statuut van een Benelux-Gerechtshof, M (65) 13 . . . . .	1
Verdrag van 31 maart 1965 betreffende de instelling en het statuut van een Benelux-Gerechtshof, M (65) 13, Bijlage .	1a
Gemeenschappelijke memorie van toelichting bij dit Verdrag	16

\*  
\*\*

Opstelling door het Comité van Ministers van een Aanvullend Protocol bij het Verdrag betreffende de instelling en het statuut van een Benelux-Gerechtshof, M (66) 6 . . . . .	45
Aanvullend Protocol van 25 oktober 1966 bij het Verdrag betreffende de instelling en het statuut van een Benelux-Gerechtshof . . . . .	46
Gemeenschappelijke memorie van toelichting bij dit Protocol	48

\*  
\*\*

Proces-verbaal van 25 oktober 1966 . . . . .	49
--	----

#### VERZEKERING MOTORRIJTUIGEN

Benelux-Overeenkomst van 24 mei 1966 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen	1
Gemeenschappelijke bepalingen . . . . .	11
Protocol van ondertekening . . . . .	19
Gemeenschappelijke toelichting bij deze Overeenkomst .	21

\*  
\*\*

Aanvullend Protocol van 26 september 1968 bij de Overeenkomst « Aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen » (bevoegdheid Benelux-Gerechtshof) . . . . .	53
Gemeenschappelijke toelichting bij het Aanvullend Protocol	57

## TABLE DES MATIERES

## I

## COUR DE JUSTICE BENELUX

Etablissement par le Comité de Ministres du Traité relatif à l'institution et au statut d'une Cour de Justice Benelux, M (65) 13 . . . . .	1
Traité relatif à l'institution et au statut d'une Cour de Justice Benelux du 31 mars 1965, M (65) 13, Annexe . . . . .	1a
Exposé des motifs commun dudit Traité . . . . .	16

\*  
\*\*

Etablissement par le Comité de Ministres d'un Protocole additionnel au Traité relatif à l'institution et au statut d'une Cour de Justice Benelux, M (66) 6 . . . . .	45
Protocole additionnel au Traité relatif à l'institution et au statut d'une Cour de Justice Benelux, du 25 octobre 1966 . . . . .	46
Exposé des motifs commun dudit Protocole . . . . .	48

\*  
\*\*

Procès-verbal du 25 octobre 1966 . . . . .	49
--	----

## ASSURANCE AUTOMOBILES

Convention Benelux relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, du 24 mai 1966 . . . . .	1
Dispositions communes . . . . .	11
Protocole de signature . . . . .	19
Commentaire commun de la dite Convention . . . . .	21

\*  
\*\*

Protocole additionnel du 26 septembre 1968 à la Convention « Assurance automobiles » (compétence Cour de Justice Benelux) . . . . .	53
Exposé des motifs commun du Protocole additionnel . . . . .	57

II

**AGENTUUROVEREENKOMST**

Inleiding . . . . .	1
Benelux-modelwet betreffende de agentuurovereenkomst	2
Gemeenschappelijke toelichting . . . . .	10

**UITLEVERING**

Inleiding . . . . .	I
Benelux-Verdrag van 27 juni 1962 aangaande de uitlevering en de rechtshulp in strafzaken . . . . .	1
Protocol van 27 juni 1962 betreffende de burgerrechtelijke aansprakelijkheid voor ambtenaren die optreden op het grondgebied van een andere Partij . . . . .	26
Gemeenschappelijke memorie van toelichting bij het Verdrag	28
Gemeenschappelijke memorie van toelichting bij het Protocol	43a
Belgisch-Nederlandse Verklaring van 9 oktober 1967 . . . . .	44
Belgisch-Luxemburgse Verklaring van 9 oktober 1967 . . . . .	48

**TENUITVOERLEGGING STRAFVONNISSEN**

Benelux-Verdrag van 26 september 1968 inzake de tenuitvoerlegging van rechterlijke beslissingen in strafzaken . . . . .	1
Gemeenschappelijke memorie van toelichting . . . . .	27

II

**CONTRAT D'AGENCE**

Introduction . . . . .	1
Loi-type Benelux concernant le contrat d'agence . . . . .	2
Exposé des motifs commun . . . . .	10

**EXTRADITION**

Introduction . . . . .	I
Traité Benelux d'extradition et d'entraide judiciaire en matière pénale, du 27 juin 1962 . . . . .	1
Protocole concernant la responsabilité civile pour les agents en mission sur le territoire d'une autre Partie, du 27 juin 1962	26
Exposé des motifs commun du Traité . . . . .	28
Exposé des motifs commun du Protocole . . . . .	43a
Déclaration belgo-néerlandaise du 9 octobre 1967 . . . . .	44
Déclaration belgo-luxembourgeoise du 9 octobre 1967 . . . . .	48

**EXECUTION DES DECISIONS PENALES**

Traité Benelux sur l'exécution des décisions judiciaires rendues en matière pénale, du 26 septembre 1968 . . . . .	1
Exposé des motifs commun . . . . .	27

---

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.

Facturering van abonnementen geschiedt per trimester.

Dit nummer kost fl 2,65 of F 37,—

De volledige verzameling der **Benelux-Basisteksten** (t/m de 25<sup>o</sup> aanvulling, losbladig, in 5 plastic banden) kost fl 142,65 of F 1.997,—

## PRIX

Le **Bulletin Benelux** coûte F 0,75 la page imprimée.

Les abonnements sont facturés par trimestre.

Le présent numéro coûte F 37,—

La collection complète des **Textes de base Benelux** (y compris le 25<sup>o</sup> supplément, sur feuillets mobiles, 5 reliures en plastic) coûte F 1.997,—

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