

BENELUX

PUBLIKATIEBLAD

INHOUD :

Beschikkingen van het Comité van Ministers van 22 september 1971 inzake :

- bepaalde technische eisen voor **motorrijtuigen, aanhangwagens en opleggers** (negende wijzigingsbeschikking), M (71) 51
- de gemeenschappelijke uitvoerings- en controlevoorschriften voor het **internationale vervoer van personen met huurauto's en taxi's**, M (71) 52

In de wijzigingsbladen der Benelux-Basisteksten :

gegevens inzake de inwerkingtreding van de Benelux overeenkomst inzake de **uitoefening van de advocatuur**.

TABLE DES MATIERES :

Décisions du Comité de Ministres du 22 septembre 1971 concernant :

- certaines conditions techniques relatives aux **véhicules automoteurs, remorques et semi-remorques** (neuvième décision modificative), M (71) 51
- les règles communes d'exécution et de contrôle pour les **transports internationaux de voyageurs au moyen de voitures de location et de taxis**, M (71) 52

Dans les feuillets modificatifs des Textes de Base :

données relatives à l'entrée en vigueur de la Convention Benelux relative à l'exercice de la **profession d'avocat**.

Het Benelux-Publikatieblad wordt uitgegeven door het Secretariaat-Generaal van de BENELUX ECONOMISCHE UNIE, Regentschapsstraat 39, 1000 Brussel.

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, 1000 Bruxelles.

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.

BENELUX

Aanwijzingen voor
het bijwerken der
BASISTEKSTEN

Indications pour
la mise à jour des
TEXTES DE BASE

1971-6

52° aanvulling

18.11.1971

52° supplément

<p>DEEL ** ** **</p> <p><i>Ministeriële Beschikkingen</i></p> <p>Invoegen : blz. 1506-1512</p>	<p>TOME ** ** **</p> <p><i>Décisions ministérielles</i></p> <p>Insérer : p. 1506-1512</p>
<p>WIJZIGINGSBLADEN</p> <p>DEEL **</p> <p><i>Ministeriële Beschikkingen</i></p> <p>Vervangen : blz. 326 - 327 (n) ; 330-334 (fr.) - 341 ()n</p>	<p>FEUILLETS MODIFIES</p> <p>TOME **</p> <p><i>Décisions ministérielles</i></p> <p>Remplacer : p. 326 - 327 (n) ; 330-334 (fr.) - 341 (n)</p>
<p>DEEL ** **</p> <p><i>Ministeriële Beschikkingen</i></p> <p>Vervangen : blz. 695 - 697 ; 962 - 965</p>	<p>TOME ** **</p> <p><i>Décisions ministérielles</i></p> <p>Remplacer : p. 695 - 697 ; 962 - 965</p>
<p>DEEL ** **</p> <p><i>Juridische Zaken</i></p> <p>Vervangen : « <i>Advocatuur</i> » : blz. 1 - 4 (n)</p>	<p>TOME ** **</p> <p><i>Affaires juridiques</i></p> <p>Remplacer : « <i>Profession d'avocat</i> » : p. 1 - 4 (n)</p>
<p>DEEL ** ** **</p> <p><i>Ministeriële Beschikkingen</i></p> <p>Vervangen : blz. 1135-1143</p>	<p>TOME ** ** **</p> <p><i>Décisions ministérielles</i></p> <p>Remplacer : p. 1135-1143</p>

Bewaar telkens de laatste aanvullingsopgave !
U kunt dan steeds nagaan tot en met welke aanvulling Uw boek-
werk 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 - 1000 BRUSSEL
SECRETARIAT GENERAL BENELUX, 39, RUE DE LA REGENCE - 1000 BRUXELLES

Imprimerie Wellens-Pay s/a - 1020 Bruxelles

1506

NEGENDE BESCHIKKING
VAN HET COMITE VAN MINISTERS
VAN 22 SEPTEMBER 1971 TOT
WIJZIGING VAN VROEGERE BESCHIKKINGEN
INZAKE BEPAALDE TECHNISCHE EISEN VOOR
MOTORRIJTUIGEN, AANHANGWAGENS EN
OPLEGGERS

M (71) 51

NEUVIEME DECISION
DU COMITE DE MINISTRES
DU 22 SEPTEMBRE 1971
MODIFIANT DES DECISIONS ANTERIEURES
CONCERNANT CERTAINES CONDITIONS
TECHNIQUES RELATIVES AUX VEHICULES
AUTOMOTEURS, REMORQUES ET
SEMI-REMORQUES

M (71) 51

1507

NEGENDE BESCHIKKING

**van het Comité van Ministers
van de Benelux Economische Unie
tot wijziging van vroegere beschikkingen
inzake bepaalde technische eisen voor
motorvoertuigen, aanhangwagens en
opleggers**

M (71) 51

Het Comité van Ministers van de Benelux Economische Unie,
Gelet op de artikelen 85, 86 en 87 van het Unieverdrag,

Gelet op de richtlijnen E.E.G. 70/157 en 70/221 van de Raad van
de Europese Gemeenschappen,

Overwegende dat het noodzakelijk is de bepalingen van de beschik-
kingen van het Comité van Ministers van 25 mei 1964, M (64) 9,
van 19 mei 1967, M (67) 16 en van 9 november 1968, M (68) 43
overeenkomstig de voornoemde richtlijnen aan te passen,

Heeft het volgende beslist :

Artikel 1

Artikel 20 van de beschikking van het Comité van Ministers
van 25 mei 1964, M (64) 9 vervalt en wordt door het onderstaande
vervangen :

« Artikel 20

Brandstofleidingen en -reservoir

Het motorbrandstofreservoir moet zo zijn geplaatst, dat even-
tuele lekbrandstof rechtstreeks op de grond kan vallen. Deze voor-
waarde geldt echter niet indien het reservoir voldoet aan de eisen
van de communautaire richtlijnen.

1507

NEUVIEME DECISION

**du Comité de Ministres
de l'Union économique Benelux
modifiant des décisions antérieures
concernant certaines conditions
techniques relatives aux véhicules
automoteurs, remorques et semi-remorques**

M (71) 51

Le Comité de Ministres de l'Union économique Benelux,

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

Vu les directives C.E.E. 70/157 et 70/221 du Conseil des Communautés Européennes,

Considérant qu'il est indispensable d'adapter les dispositions des décisions du Comité de Ministres du 25 mai 1964, M (64) 9, du 19 mai 1967, M (67) 16 et du 9 novembre 1968, M (68) 43 en fonction des directives précitées,

A pris la décision suivante :

Article 1^{er}

L'article 20 de la décision du Comité de Ministres du 25 mai 1964, M (64) 9 est abrogé et remplacé par la disposition suivante :

« 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. Toutefois, cette condition ne sera pas exigée si le réservoir satisfait aux prescriptions prévues par les directives communautaires.

1508

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. »

Artikel 2

Artikel 8 van de beschikking van het Comité van Ministers van 25 mei 1964, M (64) 9, zoals vervangen door artikel 1 van de beschikking van 19 mei 1967, M (67) 16, vervalt.

Artikel 3

Artikel 13 van de beschikking van het Comité van Ministers van 25 mei 1964, M (64) 9, zoals vervangen door artikel 1 van de beschikking van 9 november 1968, M (68) 43, vervalt.

Artikel 4

Deze beschikking treedt in werking op de dag van haar ondertekening.

Gedaan te Brussel op 22 september 1971.

De Voorzitter van het Comité van Ministers,

G. THORN

1508

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. »

Article 2

L'article 8 de la décision du Comité de Ministres du 25 mai 1964, M (64) 9, tel qu'il a été remplacé par l'article 1^{er} de la décision du 19 mai 1967, M (67) 16, est abrogé.

Article 3

L'article 13 de la décision du Comité de Ministres du 25 mai 1964, M (64) 9, tel qu'il a été remplacé par l'article 1^{er} de la décision du 9 novembre 1968, M (68) 43, est abrogé.

Article 4

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

Fait à Bruxelles le 22 septembre 1971.

Le Président du Comité de Ministres,

G. THORN

1509

TWEEDE BESCHIKKING
VAN HET COMITE VAN MINISTERS
VAN 22 SEPTEMBER 1971
INZAKE
DE GEMEENSCHAPPELIJKE UITVOERINGS-
EN CONTROLEVOORSCHRIFTEN VOOR HET
INTERNATIONALE VERVOER VAN PERSONEN
MET HUURAUTO'S EN TAXI'S

M (71) 52

DEUXIEME DECISION
DU COMITE DE MINISTRES
DU 22 SEPTEMBRE 1971
CONCERNANT
LES REGLES COMMUNES D'EXECUTION
ET DE CONTROLE POUR LES TRANSPORTS
INTERNATIONAUX DE VOYAGEURS AU MOYEN
DE VOITURES DE LOCATION ET DE TAXIS

M (71) 52

1510

TWEEDE BESCHIKKING

van het Comité van Ministers
van de Benelux Economische Unie
inzake de gemeenschappelijke uitvoerings-
en controlevoorschriften voor het
internationale vervoer van personen
met huurauto's en taxi's

M (71) 52.

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
20 juni 1969, M. (69) 23,

Overwegende dat het mogelijk is gebleken een verdergaande libe-
ralisatie van het internationale vervoer van personen met huur-
auto's en taxi's te verwezenlijken,

Heeft het volgende beslist :

HOOFDSTUK I

Toepassingsgebied

Artikel 1

De bepalingen van deze beschikking zijn toepasselijk op het
internationale vervoer van personen met huurauto's en taxi's, inge-
schreven in één der Beneluxlanden en waarbij wordt uitgevoerd :

- a) vervoer in gesloten rondritten, dat wil zeggen vervoer dat
begint en eindigt in het land waar het voertuig is ingeschreven
en dat wordt uitgevoerd met hetzelfde voertuig waarbij over het
gehele traject dezelfde reizigers worden vervoerd ;
- b) vervoer waarbij de heenreis met reizigers en de terugreis naar
het land waar het voertuig is ingeschreven zonder reizigers
plaatsvindt ;
- c) vervoer waarbij de heenreis zonder reizigers plaatsvindt ten-
einde reizigers op te nemen met als bestemming het land waar
het voertuig is ingeschreven of een ander land.

Artikel 2

De bepalingen van deze beschikking zijn niet van toepassing
op personenauto's die zonder chauffeur worden verhuurd.

1510

DEUXIEME DECISION**du Comité de Ministres
de l'Union économique Benelux
concernant les règles communes d'exécution
et de contrôle pour les transports
internationaux de voyageurs au moyen
de voitures de location et de taxis**

M (71) 52

Le Comité de Ministres de l'Union économique Benelux,
Vu les articles 86, alinéa 1^{er} et 87, alinéa 2 du Traité d'Union,
Vu la décision du Comité de Ministres du 20 juin 1969, M (69) 23,

Considérant qu'il est possible de libéraliser davantage les transports internationaux de voyageurs au moyen de voitures de location et de taxis,

A pris la présente décision :

CHAPITRE I**Champ d'application***Article 1^{er}*

Les dispositions de la présente décision sont applicables aux transports internationaux de voyageurs au moyen de voitures de location et de taxis, immatriculés dans un des pays du Benelux et effectuant :

- a) un circuit à portes fermées, c'est-à-dire le transport qui commence et finit dans le pays où le véhicule est immatriculé et qui est exécuté au moyen d'un même véhicule transportant sur tout le trajet les mêmes voyageurs ;
- b) un transport comportant le voyage aller en charge et le voyage de retour à vide vers le pays où le véhicule est immatriculé ;
- c) un transport comportant le voyage aller à vide en vue de prendre en charge des voyageurs à destination du pays où le véhicule est immatriculé ou d'un autre pays.

Article 2

Les dispositions de la présente décision ne sont pas applicables aux voitures offertes en location sans chauffeur.

1511

HOOFDSTUK II

Gemeenschappelijke regels

Artikel 3

Vervoer als bedoeld in artikel 1 kan worden uitgevoerd zonder vergunning van andere Beneluxlanden dan het land waar het voertuig is ingeschreven onder voorwaarde dat voor vervoer als bedoeld onder c) het voertuig is besteld voordat dit zonder reizigers de grens overschrijdt.

HOOFDSTUK III

Controlemaatregelen

Artikel 4

1. Voor het vervoer als bedoeld in artikel 1 dient gebruik te worden gemaakt van een dagelijks controledocument.
2. Dit document moet tenminste de volgende gegevens bevatten :
 - a) naam en adres van de vervoerder ;
 - b) naam van de bestuurder ;
 - c) datum ;
 - d) kenteken (plaatnummer) van het voertuig ;
 - e) plaats en uur van vertrek van elke rit ;
 - f) plaatsen en uren van in- en uitstappen van de reizigers.
3. Het controledocument dient vóór het vertrek van elke rit met de gegevens vermeld onder 2.a) tot e) te worden ingevuld. De gegevens vermeld onder 2.f) dienen te worden ingevuld op het moment dat de reizigers instappen resp. uitstappen.
4. Het controledocument moet in het voertuig aanwezig zijn en op verzoek van de met de controle belaste ambtenaren ter inzage worden gegeven.
5. Met het gebruikte controledocument wordt gehandeld overeenkomstig de bepalingen die van kracht zijn in het land waar het voertuig is ingeschreven.

Artikel 5

Bij vermoeden van overtreding, stellen de bevoegde autoriteiten van het betrokken land een onderzoek in, eventueel op verzoek van de bevoegde autoriteiten van een ander Beneluxland.

1511

CHAPITRE II

Règles communes

Article 3

Les transports visés à l'article 1^{re} sont exemptés de toute autorisation de la part des pays du Benelux autres que le pays où le véhicule est immatriculé à la condition pour les transports visés au c) que le véhicule ait été commandé avant le franchissement à vide de la frontière.

CHAPITRE III

Mesures de contrôle

Article 4

1. Pour les transports visés à l'article 1^{er}, il doit être fait usage d'un document de contrôle journalier.
2. Ce document doit contenir au moins les indications suivantes :
 - a) le nom et l'adresse du transporteur ;
 - b) le nom du chauffeur ;
 - c) la date ;
 - d) la marque d'immatriculation du véhicule ;
 - e) le lieu et l'heure de départ de chaque course ;
 - f) les lieux et heures d'embarquement et de débarquement des voyageurs.
3. Le document de contrôle doit être complété avant le départ de chaque course par les indications visées sub 2.a) à e). Les indications visées sub 2.f) doivent être inscrites au moment de la prise en charge et de la dépose des voyageurs.
4. Le document de contrôle doit se trouver à bord du véhicule et être présenté à toute réquisition des agents chargés du contrôle.
5. Il est disposé du document de contrôle utilisé conformément aux dispositions en vigueur dans le pays d'immatriculation du véhicule.

Article 5

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

1512

HOOFDSTUK IV

Statistiek

Artikel 6

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

HOOFDSTUK V

Slotbepalingen

Artikel 7

Deze beschikking laat onverlet de verdergaande liberalisatie bereikt in één der Beneluxlanden.

Artikel 8

De Beschikking van het Comité van Ministers van 20 juni 1969 inzake de gemeenschappelijke uitvoerings- en controlevoorschriften voor het internationale vervoer van personen met huurauto's en taxi's, M (69) 23, vervalt.

Artikel 9

Deze beschikking treedt in werking op 1 januari 1972.

Gedaan te Brussel, op 22 september 1971.

De Voorzitter van het Comité van Ministers,

G. THORN

1512

CHAPITRE IV

Statistiques

Article 6

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

CHAPITRE V

Dispositions finales

Article 7

La présente décision s'applique sans préjudice du degré plus grand de libération atteint dans un des pays du Benelux.

Article 8

La décision du Comité de Ministres du 20 juin 1969 concernant les règles communes d'exécution et de contrôle pour les transports internationaux de voyageurs au moyen de voitures de location et de taxis, M (69) 23, est abrogée.

Article 9

La présente décision entre en vigueur le 1^{er} janvier 1972.

Fait à Bruxelles, le 22 septembre 1971.

Le Président du Comité de Ministres,

G. THORN

WIJZIGINGSBLADEN

van reeds vroeger verschenen afleveringen
der Basisteksten

FEUILLETS MODIFIES

des suppléments aux Textes de base
parus antérieurement

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 of gewijzigd bij Beschikkingen M (64) 17, zie blz. 490, M (66) 27, zie blz. 606, M (67) 16, zie blz. 695, M (67) 23, zie blz. 764, M (68) 43, zie blz. 962, M (69) 15, zie blz. 1104, M (69) 16, zie blz. 1115, M (70) 16, zie blz. 1211, M (71) 12, zie blz. 1296 en M (71) 51, zie blz. 1506)

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 ou modifiée par les Décisions M (64) 17, voir page 490, M (66) 27, voir page 606, M (67) 16 ; voir page 695, M (67) 23, voir page 764, M (68) 43, voir page 962, M (69) 15, voir page 1104, M (69) 16, voir page 1115, M (70) 16, voir page 1211, M (71) 12, voir page 1296 et M (71) 51, voir page 1506)

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 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.

330-334

Article 4

Visibilité des feux rouges etc.

Le véhicule doit être aménagé de façon que les feux rouges et les catadioptres 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 blz. 695 en vervolgens vervallen op grond van art. 2 van Beschikking M (71) 51, zie blz. 1508)

*Artikel 9***Stuurinrichting**

De stuurinrichting en de stuurorganen moeten van deugdelijke constructie zijn. De kogelgewrichten van de verbindingsstangen 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 p. 695 et ensuite abrogé en vertu de l'art. 2 de la Décision M (71) 51, voir p. 1508)

*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 automobile 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 en vervolgens vervallen op grond van art. 3 van Beschikking M (71) 51, zie blz. 1508)

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.

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^{er} de la Décision M (68) 43, voir p. 963 et ensuite abrogé en vertu de l'art. 3 de la Décision M (71) 51, voir page 1508.)

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.

337-339

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 waarmede 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

*(vervangen door art. 1 van Beschikking M (71) 51)
(zie blz. 1507)*

337-339

*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**

*(remplacé par l'art. 1^{er} de la Décision M (71) 51)
(voir page 1507)*

Artikel 21

Versnellingsbak

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

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.

340

*Article 21***Boîte de vitesses**

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

Le verrouillage automatique de chaque vitesse doit être assuré pour toute boîte de vitesse 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

TWEEDE BESCHIKKING
VAN HET COMITE VAN MINISTERS
VAN 19 MEI 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) 16

DEUXIEME DECISION
DU COMITE DE MINISTRES
DU 19 MAI 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) 16

Tweede Beschikking
van het Comité van Ministers
van de Benelux Economisch 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) 16

(gewijzigd bij Beschikking M (71) 51, zie blz. 1506)

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 8 en 18 van Beschikking M (64) 9 en artikel 8 van Beschikking M (64) 17 te wijzigen,

Heeft het volgende beslist :

Artikel 1

*(vervallen op grond van art. 2 van Beschikking M (71) 51,
zie blz. 1508)*

Artikel 2

Artikel 18 van de Beschikking van het Comité van Ministers van 25 mei 1964, M (64) 9, vervalt en wordt door het onderstaande vervangen :

695

**Deuxième Décision
du Comité de Ministres
de l'Union Economique Benelux
modifiant les décisions du 25 mai 1964,
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) 16

(modifiée par Décision M (71) 51, voir page 1506)

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 8 et 18 de la Décision M (64) 9 et l'article 8 de la Décision M (64) 17 pour tenir compte de l'évolution de la technique automobile,

A pris la décision suivante :

Article 1^{er}

*(abrogé en vertu de l'art. 2 de la Décision M (71) 51,
voir p. 1508)*

Article 2

L'article 18 de la Décision du Comité de Ministres du 25 mai 1964, M (64) 9, est abrogé et remplacé par la disposition suivante :

« Artikel 18

Het bruto motorvermogen moet tenminste bedragen
 $N = MTG \times p$, waarbij

N = motorvermogen in pk

MTG = het maximum toelaatbaar totaalgewicht in tonnen
 $p = 5$ indien het motervermogen is aangegeven in DIN pk,
5,5 indien het motorvermogen is aangegeven in SAE
« Gross » pk.

Dit voorschrift geldt eveneens voor samenstellen van
voertuigen. »

Artikel 3

Artikel 8 van de Beschikking van het Comité van Ministers
van 31 maart 1965, M (64) 17, vervalt en wordt door het
onderstaande vervangen :

« Artikel 8

a) Hydraulische reminrichtingen

1° De vulopeningen van de vloeistofreservoirs moeten gemakkelijk toegankelijk zijn.

2° De voorraadreservoirs moeten zodanig zijn ingericht en op het voertuig aangebracht, dat het peil van de vloeistof gemakkelijk en zonder het reservoir te openen kan worden gecontroleerd ; als aan deze voorwaarde niet is voldaan moet een verklikker zijn aangebracht, die de bestuurder waarschuwt wanneer het peil van de vloeistof in het voorraadreservoir zover is gedaald, dat de goede werking van de rem in gevaar komt. De verklikker moet bovendien zelfbeveiligend zijn.

696

« Article 18 »

La puissance brute du moteur ne peut être inférieure à
 $N = PMA \times p$, où

N = puissance du moteur exprimée en CV

PMA = poids maximum autorisé exprimé en tonnes

$p = 5$ dans le cas où la puissance du moteur est exprimée
en CV selon la norme DIN,

5,5 dans le cas où la puissance du moteur est exprimée
en CV selon la norme SAE « Gross ».

Cette prescription s'applique également aux trains de
véhicules. »

Article 3

L'article 8 de la Décision du Comité de Ministres du
31 mars 1965, M (64) 17, est abrogé et remplacé par la dis-
position suivante :

« Article 8 »

a) Dispositifs de freinage à transmission hydraulique

- 1° Les orifices de remplissage des réservoirs de liquide doi-
vent être aisément accessibles.
- 2° les réservoirs contenant la réserve de liquide doivent
être construits et disposés sur le véhicule de manière à
permettre un contrôle aisé du niveau du liquide sans
qu'il soit nécessaire de les ouvrir ; si cette condition n'est
pas remplie, un signal avertisseur doit permettre au
conducteur de se rendre compte de toute baisse de la
réserve de liquide, susceptible d'entraîner une défaillance
du dispositif de freinage. Ce signal doit en outre pré-
senter une sécurité intrinsèque.

3° Van het onder 2° bepaalde kan worden afgeweken indien :

- het voertuig is voorzien van een bedrijfsrem met gescheiden circuits met elk een vloeistofreservoir, waarbij het falen van elk der circuits door middel van een verklikker aan de bestuurder kenbaar wordt gemaakt ; deze verklikker moet zodanig zijn dat de goede werking daarvan vóór het in bedrijf stellen van het motorrijtuig door de bestuurder kan worden gecontroleerd ;
- een zodanige constructie wordt toegepast die tenminste gelijke waarborgen biedt. Een dergelijke constructie kan slechts in onderlinge overeenstemming tussen de drie landen worden aanvaard.

b) Luchtdrukreminrichtingen

De ketels moeten zijn voorzien van een aftapinrichting.»

Artikel 4

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

Artikel 5

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

Gedaan te Brussel op 19 mei 1967.

De Voorzitter van het Comité van Ministers,

P. GREGOIRE.

697

3° Il peut être dérogé aux dispositions prévues sous 2° si :

- le véhicule est pourvu d'un dispositif de freinage de service comportant deux circuits indépendants ayant chacun un réservoir de liquide, et pour autant qu'un signal avertisseur permette au conducteur de se rendre compte de la défaillance de chacun des circuits; ce signal avertisseur doit être conçu de manière telle que le conducteur puisse contrôler son bon fonctionnement avant la mise en marche du véhicule ;
- le véhicule est pourvu d'un autre dispositif offrant au moins les mêmes garanties. Une telle construction ne peut être acceptée que de commun accord entre les trois pays.

b) Dispositifs de freinage à air comprimé

Les réservoirs doivent être pourvus d'un purgeur. »

Article 4

Chaque pays prend avant le 1^{er} juillet 1967 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^{er} juillet 1967 ne doivent pas satisfaire aux prescriptions de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 19 mai 1967.

Le Président du Comité de Ministres,

P. GREGOIRE.

962

VIERDE BESCHIKKING
VAN HET COMITE VAN MINISTERS
VAN 9 NOVEMBER 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

QUATRIEME DECISION
DU COMITE DE MINISTRES
DU 9 NOVEMBRE 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 - 964

VIERDE 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

(Gewijzigd bij Beschikking M (71) 51, zie blz. 1506)

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

*(vervallen op grond van art. 3 van Beschikking M (71) 51,
zie blz. 1508)*

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. »

963 - 964

QUATRIEME 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*(modifiée par Décision M (71) 51, voir page 1506)*

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^{er}

*(abrogé en vertu de l'art. 3 de la Décision M (71) 51,
voir p. 1508)*

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. »

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 oktober 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

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^{er} de la Décision du Comité de Ministres du 17 octobre 1966, 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^{er} 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^{er} 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

BENELUX-OVEREENKOMST
BETREFFENDE DE UITOEFENING
VAN DE ADVOCATUUR
OPGEMAAKT TE BRUSSEL, OP 12 DECEMBER 1968
MET GEMEENSCHAPPELIJKE MEMORIE
VAN TOELICHTING

*(voor België en Nederland in werking getreden op
1 september 1971)*

CONVENTION BENELUX
RELATIVE A L'EXERCICE
DE LA PROFESSION D'AVOCAT
FAITE A BRUXELLES, LE 12 DECEMBRE 1968
AVEC EXPOSE DES MOTIFS COMMUN

*(entrée en vigueur le 1^{er} septembre 1971 entre
la Belgique et les Pays-Bas)*

Inleiding

Op 22 januari 1965 stelde Mr K. van Rijckevorsel, Nederlands lid van de Raadgevende Interparlementaire Beneluxraad, in het kader van artikel 33 van het Reglement van orde van de Raad, aan het Comité van Ministers schriftelijke vragen « over de mogelijkheid voor de advocaten van de drie landen hun beroep in de gehele Benelux uit te oefenen. »

Deze vragen, alsmede het antwoord dat de Ministers van Justitie op 14 juli 1965 namens de Regeringen daarop gaven, zijn gepubliceerd in stuk 64-1 van de Raad.

In antwoord op de twee eerste vragen werd een beschrijving gegeven van de in de drie landen geldende praktijk m.b.t. de mogelijkheid van optreden van buitenlandse advocaten.

In zijn derde vraag stelde Mr van Rijckevorsel : « Is het niet wenselijk....., dat bij eenvoudig verdrag wordt bepaald, dat alle advocaten van de drie landen als zodanig door de rechters van die landen worden toegelaten tot de behandeling van de zaken hunner cliënten mits deze tevens worden bijgestaan door een advocaat van het land, waarin de zaak dient ? » Hierop werd geantwoord, dat Nederland en België bereid waren een regeling te treffen ten einde aan deze vraag een gunstig gevolg te geven, doch dat Luxemburg zich waarschijnlijk niet onmiddellijk bij de regeling zou kunnen aansluiten wegens bepaalde bezwaren, die het gevolg zijn van zijn rechterlijke inrichting en de uitoefening van het beroep van advocaat.

Ten slotte stelden de Regeringen « dat de onderhavige beslissing geen precedent vormt voor de houding, die de Beneluxlanden ter zake zullen aannemen in het kader van de E.E.G. »

Op 3 november 1966 stelde de Ministeriële Werkgroep van Justitie de tekst vast van een ontwerp-Benelux-Overeenkomst betreffende de uitoefening van de advocatuur met memorie van toelichting en zond dit ontwerp namens de drie Regeringen ter fine van advies toe aan de Raadgevende Interparlementaire Beneluxraad, die het publiceerde onder nummer 75-1. Bij de aanbieding van dit ontwerp werd er nogmaals op gewezen, dat het Luxemburg in de gegeven omstandigheden niet mogelijk is tot de Overeenkomst toe te treden, doch dat niettemin aan het ontwerp de vorm is gegeven ener Benelux-Overeenkomst, wel-

Introduction

Le 22 janvier 1965, M. K. van Rijckevorsel, membre néerlandais du Conseil Interparlementaire Consultatif de Benelux, a posé, dans le cadre des dispositions de l'article 33 du Règlement d'ordre intérieur du Conseil, des questions au Comité de Ministres « relatives aux possibilités pour les avocats des trois pays d'exercer leur profession dans l'ensemble du Benelux. »

Ces questions, ainsi que les réponses que les Ministres de la Justice ont données en date du 14 juillet 1965, ont été publiées au document 64-1 du Conseil.

En réponse aux deux premières questions, un aperçu a été dressé de la pratique en vigueur dans les trois pays, en ce qui concerne la possibilité d'intervention des avocats étrangers.

Dans sa troisième question, M. van Rijckevorsel demandait : « ne serait-il pas souhaitable....., de stipuler dans un traité ordinaire que tous les avocats des trois pays sont admis d'office par les juridictions de ces pays à traiter les causes de leurs clients à condition que ceux-ci soient assistés d'un avocat du pays où la cause est appelée ? » Il a été répondu que les Pays-Bas et la Belgique étaient disposés à conclure un arrangement en vue de donner une suite favorable à la demande, mais que le Luxembourg serait probablement empêché de participer d'emblée à cet arrangement, en raison de certaines difficultés provenant de son organisation judiciaire et de l'exercice de la profession d'avocat.

Enfin, les Gouvernements faisaient remarquer « que la décision prise en l'espèce ne constitue pas un précédent en ce qui concerne la position à adopter à ce sujet par les pays du Benelux dans le cadre de la C.E.E. »

Le 3 novembre 1966, le Groupe de travail Ministériel de la Justice a établi le texte d'un projet de convention Benelux relative à l'exercice de la profession d'avocat avec un exposé des motifs et a transmis ce projet pour avis au Conseil Interparlementaire Consultatif de Benelux, qui l'a publié sous la référence 75-1. A cette occasion, les Ministres ont confirmé que les circonstances du moment ne permettaient pas au Luxembourg de participer à cette Convention, mais que le projet a néanmoins été conçu sous la forme d'une Convention Benelux dont les dispositions finales permettent, d'une part l'entrée en

ker slotbepalingen het mogelijk maken dat zij, na bekrachtiging door twee Staten, tussen deze beide in werking treedt, terwijl de derde partner naderhand tot de Overeenkomst kan toetreden. De mogelijkheid tot toetreding is derhalve beperkt tot de Beneluxlanden. Tevens werd er aan herinnerd, dat deze overeenkomst niet vooruitloopt op het standpunt dat de Regeringen binnen het raam der Europese Economische Gemeenschap zullen innemen.

De Commissie voor de burgerlijke, de handels- en de strafwetgeving van de Interparlementaire Raad onderzocht het ontwerp op 9 december 1966. Zij stelde een redactionele wijziging voor in de Nederlandse tekst van artikel 3, lid 1 en stelde voorts enkele vragen van uitleg. Het verslag van de Commissie is opgenomen in stuk 75-2.

Ter vergadering van 1 juli 1967 bracht de Interparlementaire Raad eenparig een gunstig advies uit aan de Regeringen (stuk 75-3), onder verwijzing naar de in het verslag van de Commissie gemaakte opmerkingen.

De Regeringen brachten vervolgens nog enkele correcties van formele aard in het ontwerp aan en hielden tevens rekening met de door de Raad gewenste wijziging in artikel 3.

Op 12 december 1968 is de Overeenkomst *voor ondertekening opengesteld* en op diezelfde datum door de gevolmachtigden van België en Nederland ondertekend.

In België is het wetsontwerp tot goedkeuring van de Overeenkomst met het door de Raad van State uitgebrachte advies op 22 augustus 1970 bij de Kamer van Volksvertegenwoordigers ingediend, stuk 749 (1969-1970) nr. 1. De mondelinge behandeling vond plaats op 4 november 1970, waarna de Kamer het wetsontwerp met algemene stemmen bij één onthouding op 5 november 1970 goedkeurde. Op diezelfde dag is het wetsontwerp ingediend bij de Senaat. Het verslag van de Senaatscommissie voor Buitenlandse Zaken is opgenomen in stuk 572, zitting 1970-1971 van 25 juni 1971. De mondelinge behandeling vond plaats op 6 juli 1971, waarna de Senaat het wetsontwerp op 13 juli 1971 met 136 tegen 6 stemmen goedkeurde.

vigueur entre deux Etats lorsqu'ils l'auront ratifiée et, d'autre part, l'adhésion ultérieure du troisième partenaire. Seuls les pays du Benelux peuvent donc adhérer à la Convention. En outre, les Ministres ont rappelé que cette Convention ne préjuge pas de la position qu'ils pourront adopter en la matière dans le cadre de la Communauté économique européenne.

La Commission de législation pénale, civile et commerciale du Conseil Interparlementaire a examiné le projet en date du 9 décembre 1966. Elle a proposé une modification d'ordre rédactionnel au texte néerlandais de l'article 3, alinéa 1, et a posé en outre, quelques questions d'interprétation. Le rapport de la Commission fait l'objet du document 75-2.

Lors de sa séance du 1^{er} juillet 1967, le Conseil Interparlementaire a émis à l'unanimité un avis favorable, (document 75-3), en renvoyant aux observations formulées dans le rapport de la Commission.

Les Gouvernements ont encore apporté au projet quelques corrections d'ordre formel en tenant compte de la modification de l'article 3 préconisé par le Conseil.

La Convention a été *ouverte à la signature*, le 12 décembre 1968. A cette même date elle a été signée par les plénipotentiaires de la Belgique et des Pays-Bas.

En *Belgique*, le projet de loi d'approbation de la Convention accompagné de l'avis émis par le Conseil d'Etat a été déposé le 22 août 1970 à la Chambre des Représentants, document 749 (1969-1970) n° 1. La discussion en séance publique a eu lieu le 4 novembre 1970 et le projet de loi a été approuvé par la Chambre à l'unanimité moins une abstention, le 5 novembre 1970. Ce même jour il a été déposé au Sénat. Le rapport de la Commission des Affaires étrangères du Sénat figure au document 572, session de 1970-1971 du 25 juin 1971. Le Sénat a discuté le projet en séance publique le 6 juillet 1971, il l'a approuvé le 13 juillet 1971 par 136 voix contre 6.

3a)

In *Nederland* is de Overeenkomst, in overeenstemming met artikel 60, tweede lid, juncto artikel 61, derde lid, van de Grondwet aan de beide Kamers der Staten-Generaal overgelegd bij brieven van 26 maart 1969, vergezeld van een toelichtende nota, ter griffie van de beide Kamers ontvangen op 8 april 1969 ; stukken : Eerste Kamer Bijl. Hand. I, 1968/69 nr 104 ; Tweede Kamer Bijl. Hand. II 1968/69 - 10.084 (R.696). De stilzwijgende goedkeuring is door de Staten-Generaal verleend op 9 mei 1969.

De *akten van bekrachtiging* zijn, in overeenstemming met artikel 7, lid 1, van de Overeenkomst bij de Belgische Regering neergelegd :

- door Nederland op 10 juli 1969
- door België op 30 juli 1971.

De Overeenkomst is ingevolge artikel 7, lid 2, *in werking getreden op 1 september 1971 tussen België en Nederland.*

Luxemburg kan alsnog tot de Overeenkomst toetreden. Omtrent de redenen waarom zulks nog niet geschiedde worden inlichtingen gegeven in het Verslag van de Commissie voor de Wetgeving van de Raadgevende Interparlementaire Benelux-raad over het Veertiende Gezamenlijk Verslag der drie Regeringen inzake de eenmaking van het recht, stuk 114-2 van 22 januari 1971.

De Overeenkomst is *gepubliceerd* :

- in het Belgisch Staatsblad van 28 augustus 1971
- in het Nederlands Tractatenblad nr 1969, 13 ; zie ook nr 1971, 150.

3a)

Aux *Pays-Bas*, conformément à l'article 60, deuxième alinéa et l'article 61, troisième alinéa, de la Constitution, la Convention a été soumise aux deux Chambres des Etats-Généraux par lettres du 26 mars 1969, accompagnées chacune d'une note introductive et reçues au greffe des deux Chambres le 8 avril 1969 ; documents : Première Chambre Bijl. Hand. I, 1968/69 n° 104 ; Deuxième Chambre Bijl. Hand. II 1968/69 - 10.084 (R 696). La Convention a été approuvée tacitement par les Etats-Généraux le 9 mai 1969.

Les *instruments de ratification* ont été déposés auprès du Gouvernement belge, conformément à l'article 7, premier alinéa, de la Convention :

- le 10 juillet 1969 par les Pays-Bas
- le 30 juillet 1971 par la Belgique.

Conformément à l'article 7, deuxième alinéa, la Convention est *entrée en vigueur le 1^{er} septembre 1971 entre la Belgique et les Pays-Bas.*

Le *Luxembourg* pourra y adhérer lorsqu'il l'estimera opportun. Le Rapport de la Commission de Législation du Conseil interparlementaire consultatif de Benelux sur le Quatorzième Rapport Commun des trois Gouvernements relatif à l'unification du droit, document 114-2 du 22 janvier 1971, fournit des renseignements au sujet des raisons pour lesquelles cette adhésion n'est pas intervenue jusqu'à présent.

La Convention est *publiée* :

- au Moniteur Belge du 28 août 1971
- au Nederlands Tractatenblad n° 1969, 13 ; voir également n° 1971, 150.

**BENELUX-OVEREENKOMST
BETREFFENDE
DE UITOEFENING VAN DE ADVOCATUUR**

De Regeringen van de Beneluxlanden, die deze Overeenkomst hebben ondertekend,

Overwegende dat de voortdurend verdergaande economische integratie van de Beneluxlanden en de toeneming van de gemeenschappelijke rechtsregels het gewenst maken de uitoefening van de advocatuur en daarmee de rechtsbedeling te vergemakkelijken ;

Zijn als volgt overeengekomen :

Artikel 1

1. De advocaten die in een van de Overeenkomstsluitende Staten zijn ingeschreven, kunnen in burgerlijke zaken, strafzaken en administratieve zaken pleiten voor de rechtspreekende instanties van de andere Overeenkomstsluitende Staat, mits zij worden bijgestaan door een advocaat die gerechtigd is te pleiten ter plaatse waar zij aldus werkzaam zijn, en wel met dezelfde voorrechten en dezelfde verplichtingen als de advocaat die hen bijstaat.
2. Het recht om te pleiten omvat het recht het dossier in te zien en het recht om de gedetineerde te bezoeken.

Artikel 2

De advocaten dragen in voorkomend geval het costuum van de balie waartoe zij behoren of het costuum van de ontvangende balie.

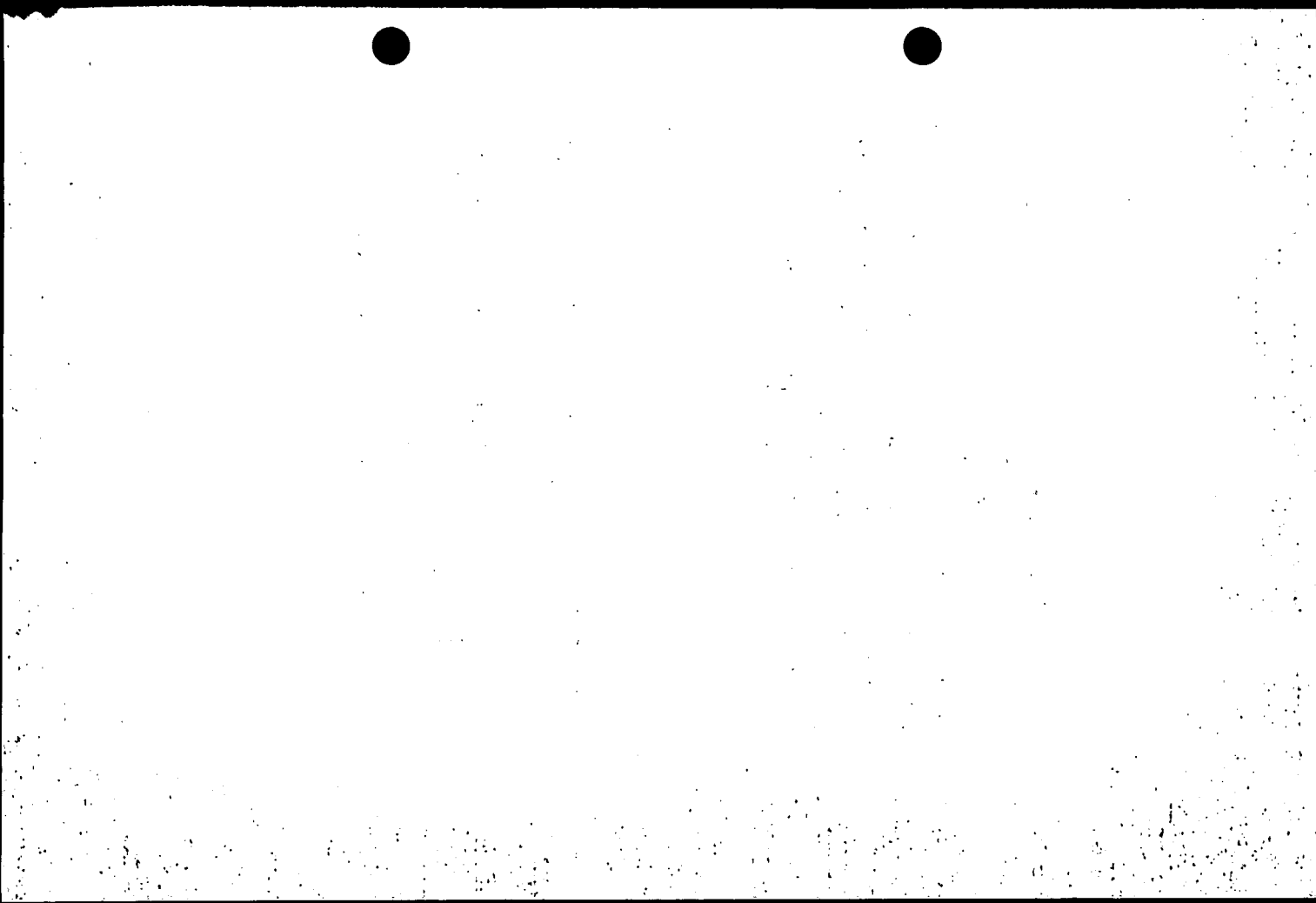
1135 - 1143

BESCHIKKING
VAN HET COMITE VAN MINISTERS
VAN 20 JUNI 1969
INZAKE
DE GEMEENSCHAPPELIJKE UITVOERINGS-
EN CONTROLEVOORSCHRIFTEN VOOR HET
INTERNATIONALE VERVOER VAN PERSONEN
MET HUURAUTO'S EN TAXIS

M (69) 23
(vervallen op grond van art. 8 van de Beschikking M (71) 52)
(zie blz. 1512)

DECISION
DU COMITE DE MINISTRES
DU 20 JUIN 1969
CONCERNANT LES REGLES COMMUNES
D'EXECUTION ET DE CONTROLE POUR LES
TRANSPORTS
INTERNATIONAUX DE VOYAGEURS
AU MOYEN DE VOITURES DE LOCATION ET DE
TAXIS

M (69) 23
(abrogée en vertu de l'art. 8 de la Décision M (71) 52)
(voir page 1512)



BENELUX ECONOMISCH EN
STATISTISCH
KWARTAALBERICHT

Deze driemaandelijkse 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-chapsstraat 39, 1000 Brussel.

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, 1000 Bruxelles.

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 2,10 of F 30,—

De volledige verzameling der **Benelux-Basisteksten** (t/m de 52^e aanvulling, losbladig, in 8 plastic banden) kost fl 221,90 of F 3.170,—

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 30,—

La collection complète des **Textes de base Benelux** (y compris le 52^e supplément, sur feuillets mobiles, 8 reliures en plastic) coûte F 3.170,—

KANTOREN voor VERKOOP en ABONNEMENTEN :

België

BELGISCH STAATSBLAD

Leuvenseweg, 40, 1000 Brussel.

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, 1000 Bruxelles.

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 (Pays-Bas)