BULLETIN

BENELUX

PUBLIKATIEBLAD

INHOUD :

TABLE DES MATIERES :

1980-2

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

Le Bulletin Benelux est édité par le Secrétariat général de l'UNION ECONOMIQUE BENELUX, 39, rue de la Régence, 1000 Bruxelles.

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.

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.

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

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

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

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

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.

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.

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

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

1980-2

104e aanvulling **21.4.1980** **104e supplément**

DEEL 4

Juridische Zaken - Benelux-Hof

— in de rubriek « *Vragen van uitleg en uitspraken* » :

Invoegen : blz. 552-553 en blz. 557-558

DEEL 5/II

— *in de rubriek « Invoerrechten »* :

Invoegen : blz. 87-89

DEEL 6/II

Ministeriële Beschikkingen

Invoegen : blz. 2378-2385

TOME 4

Affaires juridiques - Cour Benelux

— dans la rubrique « *Demandes d'avis et décisions* » :

Insérer : p. 552-553 et p. 557-558

TOME 5/II

— dans la rubrique « *Droits d'entrée* » :

Insérer : p. 87-89

TOME 6/II

Décisions ministérielles

Insérer : p. 2378-2385

WIJZIGINGSBLADEN

DEEL 5/II

Invoerrechten

Vervangen : blz. 54(f) - 56(n)

Ministeriële Beschikkingen

DEEL 2

Vervangen : blz. 326-327(n)

DEEL 3

Vervangen :
blz. 1104-1106(n)
1110(f) - 1113-1114

DEEL 6

Vervangen :
blz. 1763-1764(n)
1771(f) - 1773(n)
1788-1791(n)

FEUILLETS MODIFIES

TOME 5/II

Droits d'entrée

Remplacer : p. 54(f) - 56(n)

Décisions ministérielles

TOME 2

Remplacer : p. 326-327(n)

TOME 3

Remplacer :
p. 1104-1106(n)
1110(f) - 1113-1114

TOME 6

Remplacer :
p. 1763-1764(n)
1771(f) - 1773(n)
1788-1791(n)

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.

SECRETARIAT GENERAL BENELUX, 39, RUE DE LA REGENCE - 1000 BRUXELLES
SECRETARIAAT-GENERAAL BENELUX, REGENTSCHAPSSTRAAT 39 - 1000 BRUSSEL

Imprimerie/Drukkerij Vander Roost & Fils/Zonen - 1090 Bruxelles/Brussel

BENELUX-GERECHTSHOF

Zaak A 80/2

inzake

BELGISCHE STAAT

tegen

J. MOUFFE

COUR DE JUSTICE BENELUX

Affaire A 80/2

en cause

ETAT BELGE

contre

J. MOUFFE

procestaal : frans - langue de procédure : le français

VERTALING

Verzoek om een préjudiciële beslissing, gedaan bij arrest van het Hof van cassatie van België, inzake Belgische Staat tegen J. Mouffe (zaak A 80/2)

Het Hof van cassatie van België, Eerste Kamer, heeft bij arrest van 24 januari 1980 — ontvangen ter griffie van het Benelux-Gerechtshof op 12 februari 1980 — gewezen in de zaak van de Belgische Staat, vertegenwoordigd door de Minister van Landsverdediging, wiens diensten gevestigd zijn te Brussel-Evere, eiser tot cassatie van een door het Hof van Beroep te Bergen op 10 januari 1978 gewezen arrest, tegen Jean Mouffe, arbeider, wonende te Charleroi (Monceau-sur-Sambre) verweerder in cassatie, het Benelux-Gerechtshof verzocht uitspraak te doen over de navolgende vragen van uitlegging van de Gemeenschappelijke Bepalingen behorende bij de Benelux-Overeenkomst van 24 mei 1966 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen :

« 1. Verzet artikel 11, paragraaf 2, van de Gemeenschappelijke Bepalingen behorende bij de Overeenkomst betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, volgens welke bepaling een verzekeraar zich een recht van verhaal kan voorbehouden tegen, onder meer, een verzekerde, voor zover de verzekeraar volgens de wet of de verzekeringsovereenkomst gerechtigd mocht zijn de uitkering te weigeren of te verminderen, er zich tegen, dat de Staat, wanneer hij overeenkomstig artikel 2, paragraaf 1, sub 3 van genoemde Overeenkomst krachtens de wet is vrijgesteld van de verplichting tot verzekering, doch er wettelijk toe is gehouden, indien van die vrijstelling gebruik wordt gemaakt, zelf de burgerrechtelijke aansprakelijkheid van de houders en bestuurders van hem toebehorende motorrijtuigen te dekken, dat recht van verhaal uitoefent in zoverre een verzekeraar zich dat recht zou hebben kunnen voorbehouden ?

2. Dienen artikel 2, paragraaf 2, en de artikelen 3 en 6 van bovenvermelde Gemeenschappelijke Bepalingen, of een dier artikelen, aldus te worden uitgelegd, dat aan de verzekering van de burgerrechtelijke aansprakelijkheid inzake motorrijtuigen uitvoering wordt gegeven doordat de verzekeraar de verzekerde in rechte verdedigt ? Is dit eveneens het geval wanneer de Staat zelf, zonder een verzekeringsovereenkomst af te sluiten, de burgerrechtelijke aansprakelijkheid van de houder of bestuurder van een hem toebehorend motorrijtuig dekt en die houder of bestuurder in rechte verdedigt ?

3. Belet artikel 9 van meergenoemde Gemeenschappelijke Bepalingen, waarin onder meer is bepaald dat het vonnis, dat in een geschil tussen de benadeelde en de verzekerde is gewezen, aan de verzekeraar kan worden tegengeworpen, indien is komen vast te staan dat de laatste in feite de leiding van het geding op zich heeft genomen, dat de rechter uit de aldus vaststaande omstandigheid kan afleiden dat de verzekeraar of de Staat die de burgerrechtelijke aansprakelijkheid van een houder of bestuurder van een hem toebehorend motorrijtuig dekt, heeft afgezien van de uitoefening van zijn recht van verhaal op deze verzekerde ? »

Demande de décision préjudicielle présentée par arrêt de la Cour de cassation de Belgique, en cause Etat belge contre Jean Mouffe (Affaire A 80/2)

La Cour de cassation de Belgique, première Chambre, statuant dans la cause Etat belge, représenté par le Ministre de la Défense nationale, dont les bureaux sont établis à Bruxelles-Evere, demandeur en cassation d'un arrêt rendu le 10 janvier 1978 par la Cour d'appel de Mons, contre Mouffe Jean, ouvrier, domicilié à Charleroi (Monceau-sur-Sambre), défendeur en cassation, a par arrêt du 24 janvier 1980 — parvenu au greffe de la Cour de Justice Benelux le 12 février 1980 — invité cette Cour à se prononcer au sujet des questions suivantes relatives à l'interprétation des Dispositions communes, annexées à la Convention Benelux du 24 mai 1966 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs :

« 1. L'article 11, paragraphe 2, des Dispositions communes annexées à la Convention Benelux relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs suivant lequel l'assureur peut se réserver un droit de recours, notamment contre l'assuré, dans la mesure où il aurait été autorisé à refuser ou à réduire ses prestations d'après la loi ou le contrat d'assurance, s'oppose-t-il à ce que l'Etat, lorsqu'il est exempté par la loi de l'obligation de l'assurance conformément à l'article 2, paragraphe 1er, 3, de ladite Convention, mais qu'il est légalement tenu, s'il fait usage de cette exemption, de couvrir lui-même la responsabilité civile des détenteurs et conducteurs de ses véhicules automoteurs, exerce ce droit de recours dans la mesure où un assureur aurait pu se réserver ce droit ?

2. Les articles 2, paragraphe 1er, 3 et 6 des Dispositions communes ci-dessus mentionnées ou l'un de ces articles, doivent-ils être interprétés en ce sens que l'assurance de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs reçoit exécution par le fait que l'assureur défend l'assuré en justice ? En est-il de même quand l'Etat, couvrant lui-même, sans contrat d'assurance, la responsabilité civile d'un détenteur ou conducteur de son véhicule automoteur, défend en justice ce détenteur ou ce conducteur ?

3. En disposant notamment que le jugement rendu dans une instance entre la personne lésée et l'assuré est opposable à l'assureur, s'il est établi qu'il a, en fait, assumé la direction du procès, l'article 9 desdites Dispositions communes fait-il obstacle à ce que le juge puisse déduire de la circonstance ainsi établie que l'assureur ou l'Etat qui couvre la responsabilité civile d'un détenteur ou conducteur de son véhicule automoteur a renoncé à exercer un recours contre cet assuré ? »

BENELUX-GERECHTSHOF

Zaak A 80/3

inzake

FERRERO tegen RITTER

COUR DE JUSTICE BENELUX

Affaire A 80/3

en cause

FERRERO contre RITTER

procestaal : frans - langue de procédure : le français

VERTALING

Verzoek om een prejudiciële beslissing, gedaan bij vonnis van de Rechtbank van Koophandel te Brussel, inzake P. Ferrero & C° S.p.A. tegen Alfred Ritter GmbH & C° KG (zaak A 80/3)

De Rechtbank van Koophandel te Brussel, Negende Kamer, heeft bij vonnis van 18 februari 1980, ontvangen ter griffie van het Benelux-Gerechtshof op 21 februari 1980, het Hof verzocht uitspraak te doen over de navolgende vragen van uitlegging van artikel 1, eerste lid, van de Eenvormige Benelux-wet op de warenmerken, gerezen in de zaak van de vennootschap naar italiaans recht P. Ferrero & C° S.p.A., waarvan de maatschappelijke zetel is gevestigd te Pino Torinese (Italië), eiseres en gedaagde in reconventie, tegen de vennootschap naar duits recht Alfred Ritter, Schokoladefabrik GmbH & C° KG, waarvan de maatschappelijke zetel is gevestigd te Waldenbrick bij Stuttgart (Duitse Bondsrepubliek), gedaagde en eiseres in reconventie :

« 1° Kan een woord, dat verwijst naar de groep consumenten waarvoor de waar, voor dewelke dat woord als merk wordt gebezigd, in het bijzonder doch niet uitsluitend is bestemd, zonder meer, dit wil zeggen niet samen met andere elementen, doch als merk op zichzelf, een benaming of een teken zijn in de zin van artikel 1, lid 1, van de Eenvormige Beneluxwet op de warenmerken ?

2° Maakt het voor de beantwoording van de voorgaande vraag verschil of het woord overeenstemt met een verbuigingsvorm van het zelfstandig naamwoord, welke, onder toevoeging van andere woorddelen, in twee van de in Benelux gebruikte talen dient ter aanduiding van de groep consumenten waarnaar bedoeld woord verwijst. »

Demande de décision préjudicielle présentée par jugement du Tribunal de Commerce de Bruxelles, en cause P. Ferrero & C° S.p.A. contre Alfred Ritter GmbH & C° KG (affaire A 80/3)

Le Tribunal de Commerce de Bruxelles, Neuvième Chambre, statuant dans la cause société de droit italien P. Ferrero & C° S.p.A., ayant son siège social à Pino Torinese (Italie), demanderesse, défenderesse en reconvention, contre société de droit allemand Alfred Ritter, Schokoladefabrik GmbH & C° KG, ayant son siège social à Waldenbrick lez Stuttgart, République fédérale d'Allemagne, défenderesse, demanderesse sur reconvention, a, par jugement rendu le 18 février 1980 — parvenu au greffe de la Cour de Justice Benelux le 21 février 1980 — invité la Cour à se prononcer au sujet des questions suivantes relatives à l'interprétation de l'article 1er, alinéa 1er de la Loi uniforme Benelux sur les marques de produits :

« 1° Un vocable évoquant la catégorie de consommateurs à laquelle le produit qu'il marque est plus particulièrement mais non exclusivement destiné, est-il susceptible de constituer à lui seul, c'est-à-dire non accompagné d'autres éléments, mais en tant que marque par lui-même, une dénomination ou un signe au sens de l'article 1er, alinéa 1 de la Loi uniforme Benelux sur les marques de produits ?

2° La réponse à la question qui précède est-elle différente si le vocable correspond à une forme déclinée du substantif qui, moyennant l'adjonction d'autres éléments verbaux, sert, dans deux des langues utilisées dans le Benelux, à désigner la catégorie de consommateurs évoquée par le vocable. »

BESCHIKKING VAN HET COMITE VAN MINISTERS VAN 1 NOVEMBER 1979 TOT WIJZIGING VAN HET BENELUX-TARIEF VAN INVOERRECHTEN

M (79) 11

(7de wijzigingsbeschikking)

(inwerkingtreding op de dag van ondertekening)

DECISION DU COMITE DE MINISTRES DU 1er NOVEMBRE 1979 MODIFIANT LE TARIF BENELUX DES DROITS D'ENTREE

M (79) 11

(7me décision modificative)

(entrée en vigueur le jour de sa signature)

BESCHIKKING
van het Comité van Ministers van de Benelux Economische Unie tot wijziging van het Benelux-tarief van invoerrechten
M (79) 11

Het Comité van Ministers van de Benelux Economische Unie,

Gelet op het Verdrag tot instelling van de Benelux Economische Unie, inzonderheid op de artikelen 11 en 78,

Gelet op artikel 1, tweede lid, van het Protocol tot vaststelling van een Benelux-tarief van invoerrechten, ondertekend te Brussel op 15 juni 1970,

Overwegende dat het wenselijk is de bijlage bij voornoemd Protocol aan te passen aan de Richtlijn van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 27 november 1978 (EEG) nr 78/1018 (Pb. E.G. nr L 349) inzake de harmonisatie van de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen met betrekking tot de regeling « uitwisselingsverkeer » van voor herstelling uitgevoerde goederen,

Heeft het volgende beslist :

Artikel 1

In de bijlage behorende bij het op 15 juni 1970 te Brussel ondertekende Protocol tussen België, het Groothertogdom Luxemburg en Nederland tot vaststelling van een Benelux-tarief van invoerrechten, wordt na artikel 10 ingevoegd :

« *Artikel 10bis*

De bevoegde Ministers stellen, op voorstel van de Commissie voor douane en belastingen, met inachtneming van de verbindende besluiten terzake van de Raad en van de Commissie van de Europese Gemeenschappen bepalingen vast, volgens welke onder de door hen te stellen voorwaarden en beperkingen gehele of gedeeltelijke vrijstelling van invoerrecht wordt verleend voor goederen welke in het vrije verkeer worden ingevoerd ter vervanging van goederen in het vrije verkeer welke zijn of zullen worden uitgevoerd met het oog op hun herstelling, revisie en afstelling daaronder begrepen. »

Artikel 2

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

GEDAAN te Brussel, op 1 november 1979.

De Voorzitter van het Comité van Ministers,

C. A. van der KLAAUW.

DECISION
du Comité de Ministres de l'Union économique Benelux modifiant le tarif Benelux des droits d'entrée
M (79) 11

Le Comité de Ministre de l'Union économique Benelux,

Vu le Traité instituant l'Union économique Benelux et notamment ses articles 11 et 78,

Vu l'article 1er, alinéa 2, du Protocole pour l'établissement d'un tarif Benelux des droits d'entrée signé à Bruxelles le 15 juin 1970,

Considérant qu'il est souhaitable de modifier l'annexe audit Protocole pour l'adapter à la Directive du Conseil des Communautés européennes du 27 novembre 1978 (CEE) n° 78/1018 (J.O. C.E. n° L 349) concernant l'harmonisation des dispositions législatives, réglementaires et administratives relatives au régime des échanges standard de marchandises exportées pour réparation,

A pris la décision suivante :

Article 1er

Dans l'annexe au Protocole pour l'établissement d'un tarif Benelux des droits d'entrée signé à Bruxelles le 15 juin 1970 entre la Belgique, le Grand-Duché de Luxembourg et les Pays-Bas, il est inséré après l'article 10 :

« *Article 10bis*

Sur proposition de la Commission douanière et fiscale et compte tenu des actes obligatoires pris en la matière par le Conseil et la Commission des Communautés européennes, les Ministres compétents arrêtent les dispositions en vertu desquelles, sous les conditions et dans les limites qu'ils déterminent, franchise totale ou partielle des droits d'entrée est accordée pour des marchandises importées pour la libre pratique, en substitution de marchandises en libre pratique qui ont été ou seront exportées en vue de leur réparation y compris leur remise en état et leur mise au point. »

Article 2

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

FAIT à Bruxelles, le 1er novembre 1979.

Le Président du Comité de Ministres,

C. A. van der KLAAUW.

TOELICHTING

M (79) 11, Bijlage

De Raad van de Europese Gemeenschappen heeft in de Richtlijn van 27 november 1978 (EEG) nr 78/1018 (Pb. E.G. nr L 349) de regeling « uitwisselingsverkeer » van voor herstelling uitgevoerde goederen vastgelegd.

In tegenstelling tot de regeling « passieve veredeling », zoals vastgelegd in de Richtlijn van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 18 december 1975 (EEG) nr 76/119 (Pb. E.G. nr L 24), waarvan slechts gebruik gemaakt kan worden wanneer het mogelijk is de uitgevoerde goederen in de veredelingsprodukten te identificeren, is bij de regeling « uitwisselingsverkeer » de identiteit losgelaten en is invoer met gehele of gedeeltelijke vrijstelling van invoerrecht van vervangende produkten mogelijk. Zelfs kan worden toegestaan dat invoer van vervangende goederen plaatsvindt voorafgaande aan de uitvoer van de uit te voeren goederen.

De voorwaarden die bij toepassing van het « uitwisselingsverkeer » gesteld moeten worden, zijn in grote lijnen dezelfde als die bij passieve veredeling. Om die reden zijn de bepalingen van de regeling « passieve veredeling » dan ook van toepassing verklaard. Wel zijn een aantal bijzondere bepalingen voorzien, die betrekking hebben op het specifieke karakter van het uitwisselingsverkeer.

COMMENTAIRE

Le Conseil des Communautés européennes a arrêté le régime des « échanges standard » de marchandises exportées pour réparation dans la Directive du 27 novembre 1978 (CEE) n° 78/1018 (J.O. C.E. n° L 349).

Contrairement au régime du « perfectionnement passif » arrêté dans la Directive du Conseil des Communautés européennes du 18 décembre 1975 (CEE) n° 76/119 (J.O. C.E. n° L 24), qui ne s'applique que s'il est possible d'identifier les marchandises exportées dans les produits compensateurs, le régime « échanges standard » ne prévoit plus l'identification et permet l'importation des produits de remplacement en exemption totale ou partielle de droits d'entrée. L'importation de produits de remplacement est même autorisée préalablement à l'exportation des marchandises d'exportation.

Les conditions à imposer pour les « échanges standard », sont dans les grandes lignes les mêmes que pour le perfectionnement passif. C'est pourquoi les dispositions du régime « perfectionnement passif » ont été déclarées applicables. Quelques dispositions particulières ayant trait au caractère spécifique des échanges standard ont toutefois été reprises.

BESCHIKKING VAN HET COMITE VAN MINISTERS VAN 20 DECEMBER 1979 TOT WIJZIGING VAN DE BESCHIKKINGEN M (69) 15, M (73) 21 EN M (73) 27 BETREFFENDE TECHNISCHE VOORWAARDEN VOOR MOTORVOERTUIGEN, TREKKERS EN OPLEGGERS EN MOTORRIJWIELEN

M (79) 13

(17de wijzigingsbeschikking)

(inwerkingtreding op de datum van ondertekening ; aanpassing van de nationale wetgevingen voor 20 juni 1980)

DECISION DU COMITE DE MINISTRES DU 20 DECEMBRE 1979 MODIFIANT LES DECISIONS M (69) 15, M (73) 21 ET M (73) 27, CONCERNANT LES CONDITIONS TECHNIQUES APPLICABLES AUX VEHICULES AUTOMOTEURS, AUX REMORQUES ET SEMI-REMORQUES ET AUX MOTOCYCLES

M (79) 13

(17me décision modificative)

(entrée en vigueur le jour de sa signature ; adaptation des législations nationales avant le 20 juin 1980)

BESCHIKKING
van het Comité van Ministers van de Benelux Economische Unie tot wijziging van de Beschikkingen M (69) 15, M (73) 21 en M (73) 27 betreffende technische voorwaarden voor motorvoertuigen, trekkers en opleggers en motorrijwielen
M (79) 13

Het Comité van Ministers van de Benelux Economische Unie,

Gelet op de artikelen 85, 86 en 87 van het Unieverdrag,

Gelet op artikel 1 b. van het Protocol d.d. 29 april 1969 inzake de afschaffing van controles en formaliteiten aan de binnengrenzen van Benelux en inzake de opheffing van de belemmeringen van het vrije verkeer,

Overwegende dat enkele bepalingen van de Beschikking van het Comité van Ministers van 8 april 1969, M (69) 15, strenger zijn dan de communautaire richtlijn 78/548/EEG inzake de verwarming van het interieur van motorvoertuigen,

Overwegende dat het wenselijk is de in de Beschikkingen van het Comité van Ministers van 26 november 1973, M (73) 21 en M (73) 27 vervatte definities te harmoniseren,

Heeft het volgende beslist :

Artikel 1

Artikel 13 van de Beschikking van het Comité van Ministers van 8 april 1969, M (69) 15 vervalt en wordt door het onderstaande vervangen :

« Artikel 13

Verwarming

1. Geen voertuig mag zijn uitgerust met een verwarmingsinstallatie die niet alle veiligheidswaarborgen biedt.

2. Een uitlaatverwarmingsinstallatie met warmtewisselaar, waarbij de overdracht van warmte niet binnen de interieurruimte plaatsvindt, wordt geacht aan het gestelde onder 1 te voldoen indien het deel van de uitlaatleiding dat door de warmtewisselaar wordt omsloten van staal is en een wanddikte heeft van ten minste 2 mm en de installatie overigens van een deugdelijke constructie is.

3. Een verwarmingsinstallatie, die voldoet aan de voorschriften die zijn opgenomen in Bijlage 1 van de Richtlijn 78/548 van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 12 juni 1978 inzake verwarming van het interieur van motorvoertuigen, wordt geacht te voldoen aan het gestelde onder 1 en 2. »

DECISION
du Comité de Ministres de l'Union économique Benelux modifiant les Décisions M (69) 15, M (73) 21 et M (73) 27, concernant les conditions techniques applicables aux véhicules automoteurs, aux remorques et semi-remorques et aux motocycles
M (79) 13

Le Comité de Ministres de l'Union économique Benelux,

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

Vu l'article 1 b. du Protocole du 29 avril 1969 relatif à la suppression des contrôles et formalités aux frontières intérieures du Benelux et à la suppression des entraves à la libre circulation,

Considérant que certaines dispositions de la Décision du Comité de Ministres du 8 avril 1969, M (69) 15 sont plus sévères que la directive communautaire 78/548/CEE relative au chauffage de l'habitacle des véhicules automoteurs,

Considérant qu'il y a lieu d'harmoniser les définitions figurant dans les Décisons du Comité de Ministres du 26 novembre 1973, M (73) 21 et M (73) 27,

A pris la décision suivante :

Article 1er

L'article 13 de la Décision du Comité de Ministres du 8 avril 1969, M (69) 15 est abrogé et remplacé par la disposition suivante :

« Article 13

Chauffage

1. Aucun véhicule ne peut être muni d'une installation de chauffage n'offrant pas toutes les garanties de sécurité.

2. Une installation de chauffage utilisant la chaleur des gaz d'échappement, munie d'un échangeur de chaleur et où la récupération de la chaleur n'a pas lieu dans l'habitacle, est considérée comme répondant aux dispositions du § 1, à condition que la partie de la tubulure d'échappement entourée par l'échangeur de chaleur soit en acier, que sa paroi ait une épaisseur minimale de 2 mm et que le reste de l'installation soit de bonne facture.

3. Une installation de chauffage répondant aux dispositions de l'Annexe 1 de la Directive 78/548 du Conseil des Communautés européennes du 12 juin 1978 relative au chauffage de l'habitacle des véhicules à moteur, est considérée comme répondant aux dispositions mentionnées sous 1 et 2. »

Artikel 2

Vóór het bestaande Artikel 25 van de Beschikking van het Comité van Ministers van 26 november 1973, M (73) 21, wordt een nieuw Artikel 25 ingevoegd :

« Artikel 25

Remeisen

Het voertuig moet voldoen aan :

a. indien het totaalgewicht niet meer bedraagt dan 1.000 kg : de onder Artikel 25a en Artikel 26 genoemde eisen ;

b. indien het totaalgewicht meer bedraagt dan 1.000 kg : de voorschriften die zijn opgenomen in bijlage I t/m VIII van de Richtlijn 71/320 van de Raad van de Europese gemeenschappen van 26 juli 1971 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de Lidstaten betreffende de reminrichtingen van bepaalde categorieën motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan. »

Artikel 3

Het bestaande Artikel 25 van de Beschikking van het Comité van Ministers van 26 november 1973, M (73) 21 wordt vernummerd tot Artikel 25a.

Artikel 4

Artikel 1 van de Beschikking van het Comité van Ministers van 26 november 1973, M (73) 27, vervalt en wordt door het onderstaande vervangen :

« Artikel 1

1. Onder voertuig wordt in deze beschikking verstaan ieder motorvoertuig met of zonder carrosserie, bestemd om aan het wegverkeer deel te nemen, alsmede aanhangwagens daarvan, met uitzondering van voertuigen die zich over rails bewegen, landbouwtractoren, landbouwwerktuigen en werktuigen voor het uitvoeren van openbare werken, mits :

   A. het motorvoertuig tot een der volgende internationale categorieën behoort :

      a) Categorie M : Voor het vervoer van personen bestemde motorvoertuigen op tenminste vier wielen, alsmede dergelijke voertuigen op drie wielen met een maximum toelaatbaar totaalgewicht van meer dan 1.000 kg ;

      — Categorie M1 : voertuigen bestemd voor het vervoer van personen, met ten hoogste acht zitplaatsen, die van de bestuurder niet medegerekend ;

Article 2

Un nouvel Article 25 est à insérer avant l'Article 25 existant de la Décision M (73) 21 du Comité de Ministres du 26 novembre 1973 :

« Article 25

Freinage

Le véhicule doit :

a. lorsque son poids total ne dépasse pas 1.000 kg :
satisfaire aux exigences évoquées aux Articles 25a et 26 ;

b. lorsque son poids total dépasse 1.000 kg :
satisfaire aux exigences figurant aux Annexes I jusqu'à VIII de la Directive 71/320 du Conseil des Communautés européennes du 26 juillet 1971, concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux dispositifs de freinage de certaines catégories de véhicules à moteur et de leurs remorques. »

Article 3

L'actuel Article 25 de la Décision M (73) 21 du Comité de Ministres du 26 novembre 1973 devient l'Article 25a.

Article 4

L'article 1er de la Décision du Comité de Ministres du 26 novembre 1973, M (73) 27, est abrogé et remplacé par la disposition suivante :

« Article 1er

1. On entend par véhicule, au sens de la présente décision, tout véhicule à moteur destiné à circuler sur route, avec ou sans carrosserie, ainsi que ses remorques, à l'exception des véhicules qui se déplacent sur rails, des tracteurs et machines agricoles, ainsi que des engins de travaux publics, et :

A. qui entre dans une des catégories internationales suivantes :

a) Catégorie M : Véhicules à moteur affectés au transport de personnes et ayant soit au moins quatre roues, soit trois roues et un poids maximum autorisé excédant 1.000 kg ;

— Catégorie M1 : véhicules affectés au transport de personnes, comportant, outre le siège du conducteur, huit places assises au maximum ;

— Categorie M2 : voertuigen bestemd voor het vervoer van personen, met meer dan acht zitplaatsen, die van de bestuurder niet medegerekend, en met een maximum toelaatbaar totaalgewicht van ten hoogste 5 ton ;

— Categorie M3 : voertuigen bestemd voor het vervoer van personen, met meer dan acht zitplaatsen, die van de bestuuder niet medegerekend, en met een maximum toelaatbaar totaalgewicht van meer dan 5 ton ;

b) Categorie N : Voor het vervoer van goederen bestemde motorvoertuigen op tenminste vier wielen, alsmede dergelijke voertuigen op drie wielen, met een maximum toelaatbaar totaalgewicht van meer dan 1.000 kg ;

— Categorie N1 : voor het vervoer van goederen bestemde voertuigen met een maximum toelaatbaar totaalgewicht van ten hoogste 3,5 ton ;

— Categorie N2 : voor het vervoer van goederen bestemde voertuigen met een maximum toelaatbaar totaalgewicht van meer dan 3,5 ton, doch niet meer dan 12 ton ;

— Categorie N3 : voor het vervoer van goederen bestemde voertuigen met een maximum toelaatbaar totaalgewicht van meer dan 12 ton ;

c) Categorie O : Aanhangwagens (daarbij inbegrepen opleggers) :

— Categorie O1 : éénassige aanhangwagens met uitzondering van opleggers, met een maximum toelaatbaar totaalgewicht van ten hoogste 750 kg ;

— Categorie O2 : aanhangwagens met uitzondering van aanhangwagens van de categorie O1, met een maximum toelaatbaar totaalgewicht van ten hoogste 3,5 ton ;

— Categorie O3 : aanhangwagens met een maximum toelaatbaar totaalgewicht van meer dan 3,5 ton, doch niet meer dan 10 ton ;

— Categorie O4 : aanhangwagens met een maximum toelaatbaar totaalgewicht van meer dan 10 ton ;

B. het een motorvoertuig betreft op 3 wielen met een ledig gewicht van meer dan 400 kg en een maximum toelaatbaar totaalgewicht van niet meer dan 1.000 kg, bestemd voor het vervoer van personen dan wel voor het vervoer van goederen.

2. Ten aanzien van categorie M geldt dat gelede voertuigen bestaande uit twee niet scheidbare, doch onderling beweegbare delen worden beschouwd als één enkel voertuig.

3. Ten aanzien van categorie O geldt dat in geval van een oplegger het maximumgewicht waarmede rekening moet worden gehouden voor de classificatie van het voertuig het maximum toelaatbaar gewicht is onder de as of de assen van de oplegger.

— Catégorie M2 : véhicules affectés au transport de personnes, comportant, outre le siège du conducteur, plus de huit places assises et ayant un poids maximum autorisé qui n'excède pas 5 tonnes ;

— Catégorie M3 : véhicules affectés au transport de personnes, comportant, outre le siège du conducteur, plus de huit places assises et ayant un poids maximum autorisé excédant 5 tonnes ;

b) Catégorie N : Véhicules à moteur affectés au transport de marchandises et ayant soit au moins quatre roues, soit trois roues et un poids maximum autorisé excédant 1.000 kg ;

— Catégorie N1 : véhicules affectés au transport de marchandises ayant un poids maximum autorisé qui n'excède pas 3,5 tonnes ;

— Catégorie N2 : véhicules affectés au transport de marchandises ayant un poids maximum autorisé excédant 3,5 tonnes, mais n'excédant pas 12 tonnes ;

— Catégorie N3 : véhicules affectés au transport de marchandises ayant un poids maximum autorisé excédant 12 tonnes ;

c) Catégorie O : Remorques (y compris les semi-remorques) :

— Catégorie O1 : remorques à un essieu, à l'exception des semi-remorques, dont le poids maximum autorisé n'excède pas 750 kg ;

— Catégorie O2 : remorques à l'exception des remorques de la catégorie O1, dont le poids maximum autorisé n'excède pas 3,5 tonnes ;

— Catégorie O3 : remorques ayant un poids maximum autorisé excédant 3,5 tonnes, mais n'excédant pas 10 tonnes ;

— Catégorie O4 : remorques ayant un poids maximum autorisé excédant 10 tonnes ;

B. s'il s'agit d'un véhicule automoteur à 3 roues affecté au transport de personnes ou de choses et ayant un poids à vide de plus de 400 kg et un poids maximum autorisé n'excédant pas 1.000 kg.

2. En ce qui concerne la catégorie M, les véhicules articulés, composés de deux éléments indissociables mais articulés, sont considérés comme ne constituant qu'un seul véhicule.

3. En ce qui concerne la catégorie O, dans le cas d'une semi-remorque, le poids maximum dont il doit être tenu compte pour la classification du véhicule est le poids maximum autorisé sous l'essieu ou les essieux de la semi-remorque.

Artikel 5

Deze Beschikking treedt in werking op de datum van haar ondertekening.

Artikel 6

1. Elk der landen neemt binnen een termijn van 6 maanden de nodige maatregelen om de nationale voorschriften in overeenstemming te brengen met de bepalingen van deze Beschikking.

2. Binnen zes maanden na het verstrijken van de in lid 1 genoemde termijn brengt elk der drie regeringen aan het Comité van Ministers verslag uit over de maatregelen die zijn getroffen ter uitvoering van de onderhavige Beschikking. Bij dit verslag zal de tekst van de nationale uitvoeringsmaatregelen worden gevoegd.

GEDAAN te Brussel, op 20 december 1979.

De Voorzitter van het Comité van Ministers,

C.A. van der KLAAUW

Artikel 5

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

Article 6

1. Chacun des trois pays prend endéans un délai de 6 mois les mesures nécessaires pour mettre ses dispositions nationales en concordance avec les prescriptions de la présente Décision.

2. Dans les six mois qui suivent l'expiration du délai prévu au § 1, chacun des trois gouvernements fait rapport au Comité de Ministres sur les mesures qui ont été prises pour l'exécution de cette Décision. Le texte des mesures d'exécution nationales sera joint à ce rapport.

FAIT à Bruxelles, le 20 décembre 1979.

Le Président du Comité de Ministres,

C.A. van der KLAAUW

BESCHIKKING VAN HET COMITE VAN MINISTERS VAN 20 DECEMBER 1979 BETREFFENDE DE AFGIFTE VAN VOORLOPIGE VERGUNNINGEN VOOR BIJZONDERE VORMEN VAN GEREGELD VERVOER MET AUTOBUSSEN TUSSEN DE DRIE LANDEN

M (79) 14

DECISION DU COMITE DE MINISTRES DU 20 DECEMBRE 1979 CONCERNANT LA DELIVRANCE D'AUTORISATIONS PROVISOIRES POUR LES SERVICES REGULIERS SPECIALISES EFFECTUES PAR AUTOCARS ET PAR AUTOBUS ENTRE LES TROIS PAYS

M (79) 14

BESCHIKKING
van het Comité van Ministers van de Benelux Economische Unie betreffende de afgifte van voorlopige vergunningen voor bijzondere vormen van geregeld vervoer met autobussen tussen de drie landen
M (79) 14

Het Comité van Ministers van de Benelux Economische Unie,

Gelet op artikel 86 lid 2, van het Unieverdrag,

Gelet op artikel 12 van verordening (E.E.G.) 517/72 van de Raad der Europese Gemeenschappen van 28 februari 1972 zoals gewijzigd bij verordening (E.E.G.) nr 1301/78 van de Raad der Europese Gemeenschappen van 12 juni 1978 betreffende de vaststelling van gemeenschappelijke regels voor het geregeld vervoer en de bijzondere vormen van geregeld vervoer met autobussen tussen de lidstaten,

Overwegende dat het gewenst is de procedure voor de afgifte van voorlopige vergunningen voor het geregeld vervoer en de bijzondere vormen van geregeld vervoer met autobussen tussen de drie landen toe te passen op de bijzondere vormen van geregeld vervoer,

Heeft het volgende beslist:

Artikel 1

Deze Beschikking is van toepassing op de bijzondere vormen van geregeld vervoer als bedoeld in verordening EEG 517/72 van de Raad der Europese Gemeenschappen van 28 februari 1972 betreffende de vaststelling van gemeenschappelijke regels voor het geregeld vervoer en de bijzondere vormen van geregeld vervoer met autobussen tussen de lidstaten.

Artikel 2

De drie landen komen ten opzichte van elkaar overeen artikel 16 bis, lid 1, van verordening (E.E.G.) 517/72 zoals gewijzigd door de verordening (E.E.G.) 1301/78 toe te passen in die zin dat ieder land, in afwachting van de te nemen definitieve beslissing zonder overleg te plegen met het andere betrokken land een voorlopige vergunning kan afgeven.

a. wanneer wegens toeval of overmacht de onmiddellijke instelling van een bijzondere vorm van geregeld vervoer noodzakelijk is en in de vervoerbehoeften waaraan moet worden voldaan niet kan worden voorzien door het bestaande vervoer;

b. wanneer de beslissing op de aanvraag tot verlenging van een vergunning voor een vervoerdienst, met name wegens bezwaren die door andere betrokken vervoerders worden gemaakt, niet vóór het verstrijken van de geldigheidsduur van de vergunning kan worden gegeven.

DECISION
du Comité de Ministres de l'Union économique Benelux concernant la délivrance d'autorisations provisoires pour les services réguliers spécialisés effectués par autocars et par autobus entre les trois pays
M (79) 14

Le Comité de Ministres de l'Union économique Benelux,

Vu l'article 86 alinéa 2 du Traité d'Union,

Vu l'article 12 du Règlement (C.E.E.) 517/72 du Conseil des Communautés européennes du 28 février 1972, modifié par le règlement (C.E.E.) n° 1301/78 du Conseil des Communautés Européennes du 12 juin 1978, relatif à l'établissement de règles communes pour les services réguliers et les services réguliers spécialisés effectués par autocars et par autobus entre les Etats membres,

Considérant qu'il est souhaitable d'appliquer aux services réguliers spécialisés la procédure prévue pour la délivrance des autorisations provisoires pour les services réguliers et les services réguliers spécialisés effectués par autocars et par autobus entre les trois pays,

A pris la décision suivante :

Article 1er

La présente Décision s'applique aux services réguliers spécialisés visés par le règlement CEE 517/72 du Conseil des Communautés européennes du 28 février 1972 relatif à l'établissement de règles communes pour les services réguliers et les services réguliers spécialisés effectués par autocars et par autobus entre les Etats membres.

Article 2

Les trois pays conviennent d'appliquer entre eux l'article 16 bis, paragraphe 1 du règlement (C.E.E.) 517/72, tel qu'il a été modifié par le règlement (C.E.E.) 1301/78, en ce sens que chaque Etat peut, en attendant la prise d'une décision définitive, délivrer une autorisation provisoire sans consultation du pays partenaire intéressé ;

a. Lorsque pour cause fortuite ou de force majeure la création immédiate d'un service régulier spécialisé s'impose et lorsque les besoins de transport à satisfaire ne peuvent l'être par les services existants ;

b. lorsque la décision relative à la demande de renouvellement d'une autorisation de service ne peut, notamment en raison d'objections présentées par d'autres transporteurs intéressés, être prise avant la fin de la durée de validité de l'autorisation.

Artikel 3

1. De voorlopige vergunning loopt niet vooruit op de ten aanzien van de betrokken aanvraag krachtens artikel 16 van voornoemde Verordening (E.E.G.) 517/72 te geven beschikking.

2. De geldigheidsduur van de voorlopige vergunning kan niet meer dan drie maanden bedragen. De vergunning kan evenwel eenmaal in gelijke omstandigheden voor een periode van ten hoogste drie maanden worden verlengd.

3. Het land dat een voorlopige vergunning afgeeft zendt hiervan een afschrift aan het andere betrokken land.

Artikel 4

In geval van **beslissing** op de aanvraag tot verkrijging of tot verlenging van een definitieve vergunning verliest de voorlopige vergunning haar geldigheid met ingang van de datum waarop van deze beslissing mededeling is gedaan aan belanghebbende en deze laatste is verplicht de voorlopige vergunning terug te zenden naar de bevoegde autoriteit die ze heeft verleend.

Artikel 5

Het model van de voorlopige vergunning wordt in onderling overleg tussen de drie administraties vastgesteld.

Artikel 6

1. Deze Beschikking treedt in werking dertig dagen na de datum van ondertekening.

2. Uiterlijk zes maanden na afloop van de in het eerste lid genoemde termijn brengt ieder der drie regeringen verslag uit aan het Comité van Ministers over de maatregelen die zijn getroffen ter uitvoering van onderhavige Beschikking. Bij dit verslag zal de tekst van de nationale uitvoeringsmaatregelen worden gevoegd.

GEDAAN te Brussel, op 20 december 1979.

De Voorzitter van het Comité van Ministers,

C. A. van der KLAAUW.

Article 3

1. L'autorisation provisoire n'anticipe pas sur la décision à prendre en vertu de l'article 16 du règlement (C.E.E.) 517/72 précité à l'égard de la demande concernée.

2. La validité de l'autorisation provisoire ne peut pas dépasser trois mois. Toutefois, cette autorisation peut être renouvelée dans les mêmes conditions pour une période n'excédant pas trois mois.

3. Le pays qui délivre une autorisation provisoire transmet copie de celle-ci à l'autre pays intéressé.

Article 4

En cas de **décision** au sujet de la demande tenant à obtenir ou à prolonger une autorisation définitive, l'autorisation provisoire est nulle à dater de la communication de la décision à l'intéressé et celui-ci a l'obligation de renvoyer l'autorisation provisoire à l'autorité compétente qui l'a délivrée.

Article 5

Le modèle de l'autorisation provisoire est arrêté d'un commun accord entre les trois administrations.

Article 6

1. La présente Décision entre en vigueur trente jours après la date de sa signature.

2. Dans les six mois qui suivent l'expiration du délai prévu au paragraphe 1, chacun des trois gouvernements fait rapport au Comité de Ministres sur les mesures qui ont été prises pour l'exécution de cette Décision. Le texte des mesures d'exécution nationales sera joint à ce rapport.

FAIT à Bruxelles, le 20 décembre 1979.

Le Président du Comité de Ministres,

C. A. van der KLAAUW.

WIJZIGINGSBLADEN

van reeds vroeger verschenen afleveringen

der Basisteksten

FEUILLETS MODIFIES

des suppléments aux Textes de base

parus antérieurement

a. en ce qui concerne les marchandises relevant du Traité instituant la Communauté européenne du Charbon et de l'Acier : l'exportation ou la réexportation vers des territoires auxquels ne s'applique pas ce Traité ; dans des cas spéciaux, l'exportation ou la réexportation peut avoir lieu vers des territoires auxquels s'applique ce Traité mais, dans ce cas, les marchandises sont considérées comme ne rentrant pas dans les prévisions de l'article 4 dudit Traité ;

b. en ce qui concerne les marchandises relevant du Traité instituant la Communauté économique européenne : l'exportation ou la réexportation vers des territoires auxquels ne s'applique pas ce Traité ; dans des cas spéciaux, l'exportation ou la réexportation peut avoir lieu vers des territoires auxquels s'applique ce Traité mais, dans ce cas, les marchandises sont considérées comme ne rentrant pas dans les prévisions des articles 9 et 10 dudit Traité ;

c. en ce qui concerne les marchandises relevant du Traité instituant la Communauté européenne de l'Energie atomique : l'exportation ou la réexportation vers des territoires auxquels ne s'applique pas ce Traité ; dans des cas spéciaux, l'exportation ou la réexportation peut avoir lieu vers des territoires auxquels s'applique ce Traité mais, dans ce cas, les marchandises sont considérées comme ne rentrant pas dans les prévisions de l'article 93 dudit Traité.

Article 9

(tel que remplacé par Décision M (76) 24 du 24.5.1976 ; voir p. 73)

Sur proposition de la Commission douanière et fiscale et compte tenu des actes obligatoires pris en la matière par le Conseil et la Commission des Communautés européennes, les Ministres compétents arrêtent les dispositions en vertu desquelles, sous les conditions et dans les limites qu'ils déterminent, franchise totale ou partielle des droits d'entrée est accordée pour :

a. des marchandises importées pour subir une main-d'œuvre, y compris le montage, l'assemblage ou l'adaptation à d'autres marchandises, et qui sont destinées à être réexportées ;

b. des marchandises importées pour être transformées en d'autres marchandises qui sont destinées à être exportées ;

c. des marchandises importées pour subir une réparation, y compris la remise en état ou la mise au point, et qui sont destinées à être réexportées ;

d. des marchandises telles les catalyseurs et les accélérateurs ou les ralentisseurs de réactions chimiques, qui sont importées pour permettre ou faciliter les opérations de perfectionnement, qui disparaissent totalement ou partiellement au cours de leur utilisation et qui ne se trouvent pas dans les marchandises perfectionnées à exporter.

Artikel 10

(zoals vervangen door Beschikking M (76) 24 van 24.5.1976 ; zie blz. 73)

De bevoegde Ministers stellen, op voorstel van de Commissie voor douane en belastingen, met inachtneming van de verbindende besluiten ter zake van de Raad en van de Commissie van de Europese Gemeenschappen bepalingen vast, volgens welke onder de door hen te stellen voorwaarden en beperkingen gehele of gedeeltelijke vrijstelling van invoerrecht wordt verleend voor :

a. goederen welke, na uit het vrije verkeer te zijn uitgevoerd en een herstelling of een bewerking, het monteren, het samenbouwen, het aanbrengen daarvan aan andere goederen daaronder begrepen, te hebben ondergaan, weder worden ingevoerd ;

b. goederen welke worden ingevoerd na te zijn verkregen door verwerking van goederen welke uit het vrije verkeer zijn uitgevoerd ;

c. goederen welke na uit het vrije verkeer te zijn uitgevoerd en een herstelling — revisie en afstelling daaronder begrepen — te hebben ondergaan, weder worden ingevoerd ;

d. goederen waarop artikel 9 van toepassing is, welke na te zijn uitgevoerd en een of meer veredelingshandelingen genoemd onder de letters a, b en c te hebben ondergaan, weder worden ingevoerd.

Artikel 10bis

(ingelast door Beschikking M (79) 11 van 1 november 1979; zie blz. 87)

Artikel 11

1. De bevoegde Ministers stellen, op voorstel van de Commissie voor douane en belastingen, bepalingen vast, volgens welke onder de door hen te stellen voorwaarden en beperkingen gedeeltelijke vrijstelling van invoerrecht wordt verleend voor goederen welke hun waarde mede ontlenen aan tekeningen, ontwerpen, modellen of andere produkten van techniek, kunst of wetenschap, dan wel aan auteursrechten, octrooien of dergelijke rechten, mits die produkten of rechten toebehoren aan personen wonende of gevestigd binnen het grondgebied van de Verdragsluitende Partijen en niet zijn verkregen van de buiten de Europese Gemeenschappen wonende of gevestigde fabrikant of leverancier van de goederen of van een met hem in zaken verbonden persoon.

2. De vrijstelling, als is bedoeld in lid 1, wordt verleend tot het bedrag dat van de goederen minder geheven zou zijn, indien bij de vaststelling van de waarde daarvan geen rekening zou worden gehouden met de in die bepaling bedoelde produkten of rechten.

Article 10

(tel que remplacé par Décision M (76) 24 du 24.5.1976 ; voir p. 73)

Sur proposition de la Commission douanière et fiscale et compte tenu des actes obligatoires pris en la matière par le Conseil et la Commission des Communautés européennes, les Ministres compétents arrêtent des dispositions en vertu desquelles, sous les conditions et dans les limites qu'ils déterminent, franchise totale ou partielle des droits d'entrée est accordée pour :

a. des marchandises qui après avoir été exportées alors qu'elles étaient en libre pratique, et avoir subi une main-d'œuvre ; y compris leur montage, leur assemblage ou leur adaptation à d'autres marchandises sont réimportées ;

b. des marchandises qui sont importées après avoir été obtenues par transformation de marchandises qui ont été exportées alors qu'elles étaient en libre pratique ;

c. des marchandises qui, après avoir été exportées alors qu'elles étaient en libre pratique, et avoir subi une réparation, y compris leur remise en état et leur mise au point, sont réimportées ;

d. des marchandises qui se trouvent placées sous le régime de l'article 9 et qui, après avoir été exportées et avoir subi une ou plusieurs des opérations de perfectionnement visées sous les lettres a, b et c, sont réimportées.

Article 10bis

(inséré par la Décision M (79) 11 du 1er novembre 1979; voir p. 87)

Article 11

1. Sur la proposition de la Commission douanière et fiscale, les Ministres compétents arrêtent des dispositions en vertu desquelles, sous les conditions et dans les limites qu'ils déterminent, franchise partielle des droits d'entrée est accordée pour des marchandises qui empruntent une partie de leur valeur, soit à des dessins, projets, modèles ou autres créations, techniques, artistiques ou scientifiques, soit à des droits d'auteurs, de brevets ou à des droits similaires, pour autant que ces créations ou droits appartiennent à des personnes établies dans le territoire des Parties contractantes et qu'ils n'aient pas été obtenus du fabricant ou du fournisseur des marchandises, établi en dehors des Communautés européennes ou d'une personne associée avec lui en affaires.

2. La franchise, visée à l'alinéa 1er, est accordée à concurrence du montant qui serait prélevé en moins sur les marchandises si, au moment de la fixation de leur valeur, on ne tenait pas compte des produits ou droits visés par cette disposition.

Artikel 12

De bevoegde Ministers stellen, op voorstel van de Commissie voor douane en belastingen bepalingen vast, volgens welke onder de door hen te stellen voorwaarden en beperkingen gehele of gedeeltelijke vrijstelling van invoerrecht wordt verleend voor verpakkingsmiddelen en andere voorwerpen — andere dan vervoermiddelen — vervaardigd en ingericht voor het vervoer van goederen, alsmede dekkleden en stuwmaterieel:

a. (vervallen krachtens art. 1, A. van Beschikking M (77) 18 van 28.12.1977; zie blz. 77)

b. welke, hetzij worden gebruikt bij de invoer van goederen om vervolgens weder te worden uitgevoerd, hetzij worden ingevoerd om te worden gebruikt bij de uitvoer van goederen.

Artikel 13

(letter c: zoals vervangen door art. 1, B. van Beschikking M (77) 18 van 28.12. 1977; zie blz. 77)

De bevoegde Ministers stellen, op voorstel van de Commissie voor douane en belastingen bepalingen vast, volgens welke onder de door hen te stellen voorwaarden en beperkingen gehele vrijstelling van invoerrecht wordt verleend voor:

a. vervoermiddelen en containers, welke na uit het vrije verkeer te zijn uitgevoerd weder worden ingevoerd zonder een herstelling, een bewerking of een verwerking te hebben ondergaan;

b. vervoermiddelen en containers, welke worden ingevoerd om, na slechts korte tijd binnen het grondgebied van de Verdragsluitende Partijen te zijn verbleven, weder te worden uitgevoerd;

c. goederen die deel uitmaken van de persoonlijke bagage van reizigers;

d. provisie en scheepsbehoeften aan boord van binnenkomende schepen, geen woonschepen zijnde; provisie aanwezig in treinen of in luchtvaartuigen in internationaal verkeer, brandstoffen en smeermiddelen aanwezig in binnenkomende vervoermiddelen en bestemd voor de voortdrijving of de smering daarvan.

Artikel 14

De bevoegde Ministers stellen, op voorstel van de Commissie voor douane en belastingen bepalingen vast, volgens welke onder de door hen te stellen voorwaarden en beperkingen gehele vrijstelling van invoerrecht wordt verleend voor:

a. monsters en stalen met een onbeduidende waarde, welke worden ingevoerd om daarop bestellingen op te nemen van in te voeren goederen, of welke bestemd zijn om te dienen tot het doen van aankopen van uit te voeren goederen;

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

M (64) 9

(inwerkingtreding : 1 januari 1965)

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

M (64) 9

(entrée en vigueur le 1er janvier 1965)

Aangevuld of gewijzigd bij Beschikkingen :

1° M (64) 17 : p. 490
2° M (67) 16 : p. 695
3° M (67) 23 : p. 764
4° M (68) 43 : p. 962
5° M (69) 15 : p. 1104
6° M (69) 16 : p. 1115
7° M (70) 16 : p. 1211
8° M (71) 12 : p. 1296
9° M (71) 51 : p. 1506

Complétée ou modifiée par les Décisions :

10° M (71) 61 : p. 1513
10a° M (73) 21 : p. 1763
11° M (73) 27 : p. 1788
12° M (73) 28 : p. 1792
13° M (74) 15 : p. 1925
14° M (74) 17 : p. 1928
15° M (76) 37 : p. 2124
16° M (77) 10 : p. 2185
17° M (79) 13 : p. 2378

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

(M (64) 9)

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.

Categorie B:

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

VIJFDE BESCHIKKING VAN HET COMITE VAN MINISTERS VAN 8 APRIL 1969 TOT AANVULLING VAN BESCHIKKING M (64) 9 VAN 25 MEI 1964 INZAKE BEPAALDE TECHNISCHE EISEN VOOR MOTORRIJTUIGEN AANHANGWAGENS EN OPLEGGERS

M (69) 15

(gewijzigd bij Beschikkingen M (71) 12, M (71) 61, M (76) 37 en M (79) 13)

CINQUIEME DECISION DU COMITE DE MINISTRES DU 8 AVRIL 1969 COMPLETANT LA DECISION M (64) 9 DU 25 MAI 1964 CONCERNANT CERTAINES CONDITIONS TECHNIQUES RELATIVES AUX VEHICULES AUTOMOTEURS REMORQUES ET SEMI-REMORQUES

M (69) 15

(modifiée par les Décisions M (71) 12, M (71) 61, M (76) 37 et M (79) 13)

voor/pour M (64) 9 : zie blz./voir p. 326
voor/pour M (71) 12 : zie blz./voir p. 1296
voor/pour M (71) 61 : zie blz./voir p. 1513
voor/pour M (76) 37 : zie blz./voir p. 2124
voor/pour M (79) 13 : zie blz./voir p. 2378

VIJFDE BESCHIKKING
van het Comité van Ministers van de Benelux Economische Unie tot aanvulling van Beschikking M (64) 9 van 25 mei 1964 inzake bepaalde technische eisen voor motorrijtuigen, aanhangwagens en opleggers

M (69) 15

Het Comité van Ministers van de Benelux Economische Unie;

Gelet op de artikelen 85, 86 en 87 van het Unieverdrag;

Gelet op de Beschikking van het Comité van Ministers van 25 mei 1964, M (64) 9, zoals gewijzigd en aangevuld door de Beschikkingen van 31 maart 1965, M (64) 17, van 17 oktober 1966, M (66) 27, van 19 mei 1967, M (67) 16, van 22 september 1967, M (67) 23 en 9 november 1968, M (68) 43;

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

Overwegende dat het noodzakelijk is gebleken voornoemde Beschikkingen aan te vullen door harmonisatie tot stand te brengen tussen de thans nog afwijkende voorschriften betreffende motorvoertuigen ingericht voor het vervoer van ten hoogste 8 personen, de bestuurder daaronder niet begrepen, en voertuigen voor dubbel gebruik;

Heeft het volgende beslist:

Artikel 1

Categorieën van voertuigen waarop de onderhavige beschikking betrekking heeft

1. De onderhavige beschikking betreft de navolgende categorieën van voertuigen:

   a) motorvoertuigen waarvan de binnenruimte uitsluitend is ingericht voor het vervoer van ten hoogste 8 personen, de bestuurder daaronder niet begrepen;

CINQUIEME DECISION
du Comité de Ministres de l'Union économique Benelux complétant la Décision M (64) 9 du 25 mai 1964 concernant certaines conditions techniques relatives aux véhicules automoteurs, remorques et semi-remorques
M (69) 15

Le Comité de Ministres de l'Union économique Benelux ;

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

Vu la Décision du Comité de Ministres du 25 mai 1964, M (64) 9, modifiée et complétée par les Décisions du 31 mars 1965, M (64) 17, du 17 octobre 1966, M (66) 27, du 19 mai 1967, M (67) 16, du 22 septembre 1967, M (67) 23 et du 9 novembre 1968, M (68) 43 ;

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

Considérant qu'il est apparu nécessaire de compléter les décisions précitées en harmonisant les prescriptions qui diffèrent encore en ce qui concerne les véhicules automobiles aménagés pour le transport de 8 personnes au maximum, non compris le conducteur, et les véhicules mixtes ;

A pris la décision suivante :

Article 1er

Catégories de véhicules faisant l'objet de la présente décision

1. La présente décision concerne les catégories de véhicules suivantes :

a) les véhicules automobiles dont l'habitacle est aménagé exclusivement pour le transport de personnes et comprenant huit places au maximum, non compris le siège du conducteur ;

b) motorvoertuigen waarvan de binnenruimte zodanig is ingericht dat zij zowel voor het vervoer van goederen als voor het vervoer van personen kunnen worden gebruikt, onder voorwaarde dat in de uitvoering voor personenvervoer deze binnenruimte is ingericht voor het vervoer van ten hoogste 8 personen, de bestuurder daaronder niet begrepen.

2. De onderhavige beschikking heeft geen betrekking op motorvoertuigen op drie wielen *) waarvan het ledig gewicht ten hoogste 400 kg bedraagt.

Artikel 2

Motor

1. Het motorvermogen moet tenminste bedragen N = MTG × p, waarbij :

   N = motorvermogen in pk

   MTG = het maximum toelaatbaar totaalgewicht in tonnen

   p = 5 indien het motorvermogen is aangegeven in DIN pk

   5,5 indien het motorvermogen is aangegeven in SAE « Gross » pk.

2. Dit voorschrift geldt eveneens voor samenstellen van voertuigen.

Artikel 3

Uitlaat

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

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

3. De uitlaatinrichting moet zodanig zijn ontworpen en gebouwd dat de bestuurder de werking van de knaldemper niet kan onderbreken.

(*) De woorden « op drie wielen » zijn ingelast krachtens art. 6 van Beschikking M (71) 61 (zie blz. 1516).

Article 11

Nombre de places

Les critères suivants sont applicables pour la détermination du nombre de personnes visées à l'article 1er :

a) l'emplacement réservé au conducteur doit avoir une largeur d'au moins 55 cm, dont au moins 27,5 cm de part et d'autre du centre du volant de direction ;

b) l'emplacement réservé à chaque personne assise à côté du conducteur doit avoir une largeur d'au moins 40 cm. Cet espace est mesuré à partir de l'espace réservé au conducteur ou à partir de la position la plus défavorable du levier de changement de vitesse, ou du levier du frein à main, étant entendu que la dimension la plus défavorable est prise en considération ;

c) l'emplacement réservé à chaque personne assise en arrière du conducteur doit avoir une largeur d'au moins 40 cm ;

d) les emplacements visés ci-dessus sont mesurés à hauteur du coussin du siège contre le dossier.

Article 12

Places assises

1. Les sièges et banquettes doivent être fixés solidement au véhicule.

2. Les sièges et banquettes coulissants doivent se verrouiller automatiquement dans toutes les positions prévues.

3. Les dossiers réglables doivent pouvoir être verrouillés dans toutes les positions prévues.

4. Les sièges et banquettes avant rabattables, de même que les dossiers rabattables des sièges et banquettes avant, doivent se verrouiller automatiquement en position normale.

Artikel 13

Verwarming

(vervangen door art. 1 van Beschikking M (79) 13 van 20 december 1979; zie blz. 2379)

Artikel 14

Ventilatie

De personenruimte moet voldoende geventileerd kunnen worden.

Artikel 15

Verankeringen voor veiligheidsgordels

1. Het voertuig moet zijn voorzien van verankeringen voor tenminste twee veiligheidsgordels voor de voorste rij zitplaatsen.

2. Er moeten tenminste twee verankeringen per veiligheidsgordel zijn aangebracht; verschillende gordels mogen evenwel één verankering gemeenschappelijk hebben.

3. *(vervangen door art. 1 van Beschikking M (76) 37 van 25 november 1976; zie blz. 2125)*

4. In onderlinge overeenstemming tussen de drie administraties kan van het onder 3. bepaalde worden afgeweken.

Artikel 16

Binneninrichting

1. Delen van het voertuig waaraan de inzittenden zich zouden kunnen stoten, wanneer zij door een plotselinge vertraging of stilstand naar voren worden geworpen, mogen niet uitgevoerd zijn met gevaarlijke scherpe delen of kanten, die het gevaar voor of de ernst van de verwondingen van de inzittenden zouden kunnen vergroten.

2. De vastzetinrichting van een opendakconstructie moet zodanig zijn uitgevoerd dat deze niet ontijdig, in het bijzonder bij botsing, van stand kan veranderen.

Article 13

Chauffage

(remplacé par l'art. 1er de la Décision M (79) 13 du 20 décembre 1979; voir p. 2379)

Article 14

Ventilation

Une aération suffisante de l'habitacle doit pouvoir être assurée.

Article 15

Ancrages pour ceintures de sécurité

1. Le véhicule doit comporter des ancrages pour au moins deux ceintures de sécurité pour la rangée de sièges avant.

2. Il doit exister au moins deux ancrages par ceinture de sécurité; cependant, des ceintures différentes peuvent avoir un ancrage commun.

3. *(remplacé par l'art. 1er de la Décision M (76) 37 du 25 novembre 1976; voir p. 2125)*

4. De commun accord entre les trois administrations, il peut être dérogé aux dispositions prévues sous 3.

Article 16

Aménagement intérieur

1. Les parties du véhicule que des occupants risquent de heurter lorsqu'ils sont projetés vers l'avant en cas de ralentissement ou d'arrêt brusque, ne peuvent comporter ni aspérité dangereuse, ni arête vive susceptibles d'accroître le risque ou la gravité des blessures de ces occupants.

2. Le dispositif de manœuvre du toit ouvrant doit être conçu et réalisé de façon à en empêcher le fonctionnement intempestif, notamment en cas de collision.

Artikel 17

Buiteninrichting

1. Het gedeelte van de carrosserie, dat zich voor de voorruit bevindt mag geen naar voren gerichte ornamenten en uit technisch oogpunt onnodige delen of toebehoren bevatten die:

   a) puntig of snijdend zijn;

   b) een scherpe hoek of een gevaarlijk uitsteeksel vormen, en in geval van botsing het gevaar voor lichamelijk letsel voor de andere weggebruikers aanzienlijk kunnen vergroten.

2. Ornamenten en uit technisch oogpunt onnodige toebehoren die puntig of snijdend zijn, zijn aan de zijkanten en de achterkant verboden.

3. *(aangevuld met een lid 3 krachtens art. 2 van Beschikking M (76) 37 van 25.11.1976; zie blz. 2125)*

Artikel 18

Deuren

Deuren in de zijwanden die om een vertikale as draaien mogen alleen om de voorste deurstijl scharnieren.

Artikel 19

Hoorn

(vervallen op 28.1.1972 krachtens art. 8, lid. 2, van Beschikking M (71) 61, van 31.12.1971; zie blz. 1517)

Artikel 20

Spatborden

Het voertuig moet zodanig zijn gebouwd en ingericht dat het achterwaarts spatten, door het draaien van de wielen, op doeltreffende wijze wordt beperkt.

Article 17

Aménagement extérieur

1. La partie de la carrosserie située à l'avant du pare-brise, ne peut comporter, dirigés vers l'avant, des éléments constitutifs ou accessoires, non indispensables du point de vue technique, de même que des ornements :

   a) qui soient pointus ou tranchants ;

   b) qui constituent soit angle vif, soit saillie dangereuse, et qui, en cas de collision, sont susceptibles d'aggraver notablement le risque d'accident corporel pour les autres usagers de la route.

2. Les faces latérales et arrière ne peuvent comporter, ni accessoires non indispensables du point de vue technique, ni ornements, qui soient pointus ou tranchants.

3. *(complété par un alinéa 3 en vertu de l'art. 2 de la Décision M (76) 37 du 25.11.1976 ; voir p. 2125)*

Article 18

Portières

Les portières latérales pivotant autour d'un axe vertical, doivent avoir leurs charnières à l'avant.

Article 19

Avertisseur sonore

(abrogé le 28.1.1972 en vertu de l'art. 8, al. 2, de la Décision M (71) 61, du 31.12.1971 ; voir p. 1517)

Article 20

Garde-boue

La construction et l'aménagement du véhicule doivent être tels que toute projection vers l'arrière, due à la rotation des roues, soit réduite de façon rationnelle.

Artikel 21

Identificatie

1. Elk chassis of voertuig met zelfdragende carrosserie moet van een nummer zijn voorzien dat als chassisnummer wordt beschouwd, hetwelk voor elk voertuig van hetzelfde merk verschillend moet zijn en dat uit tenminste drie letters of cijfers moet bestaan. Elke administratie mag het maximum aantal letters of cijfers vaststellen.

2. Deze tekens moeten tenminste 7 mm hoog zijn en zodanig van alle andere aanduidingen gescheiden zijn dat geen twijfel mogelijk is.

3. Dit nummer is het enige dat in de officiële bescheiden als chassisnummer mag worden aangegeven. Het moet er in zijn geheel op voorkomen.

4. Het chassisnummer moet door de fabrikant of zijn gemachtigde goed leesbaar in een langsligger of, wanneer het voertuig niet voorzien is van langsliggers, in een belangrijk constructief element van de carrosserie zo zijn ingeslagen dat het nummer ten gevolge van een gering ongeval niet kan verdwijnen.

5. Het chassisnummer moet steeds goed zichtbaar zijn en mag nimmer verborgen worden door een latere inrichting van het voertuig.

6. Elke administratie mag de aanduiding van het merk en een identificatieplaat voorschrijven.

Artikel 22

Inwerkingtreding

(vervangen door art. 1 van Beschikking M (71) 12 van 10.3.1971 ; zie blz. 1297)

Artikel 23

Overgangsbepaling

(vervangen door art. 2 van Beschikking M (71) 12 van 10.3.1971 ; zie blz. 1297)

Gedaan te Brussel, op 8 april 1969.

De Voorzitter van het Comité van Ministers,

J. LUNS

Article 21

Identification

1. Tout châssis ou véhicule autoportant doit être pourvu d'un numéro, considéré comme numéro de châssis, différent pour chaque véhicule d'une même marque et qui ne peut être composé au total de moins de trois lettres ou chiffres. Chaque administration peut fixer une limite maximale au nombre de ces lettres ou chiffres.

2. Ces signes doivent avoir une hauteur d'au moins 7 mm et doivent être séparés de toutes autres inscriptions de façon qu'aucune confusion ne soit possible.

3. Seul ce numéro peut être repris sur les documents officiels sous la rubrique « Numéro de châssis ». Il doit y être repris en entier.

4. Le numéro de châssis doit être frappé lisiblement par le constructeur ou par son mandataire dans un longeron ou, à défaut de longerons, dans une pièce importante d'ossature de la carrosserie de manière qu'il ne puisse disparaître en cas d'accident léger.

5. Le numéro de châssis doit rester parfaitement visible et ne peut être caché par l'aménagement ultérieur du véhicule.

6. Chaque administration peut éventuellement imposer l'indication de la marque et une plaque d'identification.

Article 22

Entrée en vigueur

(remplacé par l'art. 1er de la Décision M (71) 12 du 10.3.1971 ; voir page 1297)

Article 23

Disposition transitoire

(remplacé par l'art. 2 de la Décision M (71) 12 du 10.3.1971 ; voir page 1297)

Fait à Bruxelles, le 8 avril 1969.

Le Président du Comité de Ministres,

J. LUNS

BESCHIKKING VAN HET COMITE VAN MINISTERS VAN 26 NOVEMBER 1973 INZAKE TECHNISCHE EISEN VOOR MOTORRIJWIELEN ALSMEDE MOTORVOERTUIGEN OP 3 WIELEN MET EEN LEDIG GEWICHT VAN TEN HOOGSTE 400 KG

M (73) 21

(inwerkingtreding op 26 november 1974)
(gewijzigd bij Beschikkingen M (74) 17, M (77) 10 en M (79) 13)
(zie ook Beschikking M (64) 9 en de wijzigingsbeschikkingen)

DECISION DU COMITE DE MINISTRES DU 26 NOVEMBRE 1973 CONCERNANT LES CONDITIONS TECHNIQUES RELATIVES AUX MOTOCYCLES AINSI QU'AUX VEHICULES AUTOMOTEURS A 3 ROUES DONT LE POIDS A VIDE NE DEPASSE PAS 400 KG

M (73) 21

(entrée en vigueur le 26 novembre 1974)
(modifiée par les Décisions M (74) 17, M (77) 10 et M (79) 13)
(voir aussi la Décision M (64) 9 et les décisions modificatives)

voor/pour M (64) 9 : zie blz./voir p. 326
voor/pour M (74) 17 : zie blz./voir p. 1928
voor/pour M (77) 10 : zie blz./voir p. 2185
voor/pour M (79) 13 : zie blz./voir p. 2378

BESCHIKKING
van het Comité van Ministers van de Benelux Economische Unie inzake technische eisen voor motorrijwielen alsmede motorvoertuigen op 3 wielen met een ledig gewicht van ten hoogste 400 kg
M (73) 21

Het Comité van Ministers van de Benelux Economische Unie,

Gelet op artikel 1 b van het Protocol van 29 april 1969 inzake de afschaffing van controles en formaliteiten aan de binnengrenzen van Benelux en inzake de opheffing van de belemmeringen van het vrije verkeer,

Overwegende dat het, in afwachting van een eventuele overeenkomst in een ruimer internationaal kader, wenselijk gebleken is de technische eisen voor motorrijwielen en voor motorvoertuigen op 3 wielen met een ledig gewicht van ten hoogste 400 kg met elkaar in overeenstemming te brengen,

Heeft het volgende beslist :

HOOFDSTUK I

Categorieën van voertuigen waarop de onderhavige beschikking betrekking heeft

Artikel 1

1. De onderhavige beschikking betreft :

   a) de motorrijwielen ; onder motorrijwielen worden verstaan d.m.v. een motor voortbewogen voertuigen op 2 wielen met of zonder zijspanwagen, bromfietsen uitgezonderd ;

   b) motorvoertuigen op 3 wielen met een ledig gewicht van ten hoogste 400 kg ; hieronder worden niet verstaan motorrijwielen met zijspanwagen en bromfietsen op 3 wielen.

2. Voor de bepaling van het aantal wielen worden twee naast elkander aangebrachte wielen van gelijke afmetingen als één wiel beschouwd, indien de afstand tussen de op die wielen gemonteerde banden niet meer bedraagt dan de grootste breedte van één dezer banden in normale spanningstoestand.

3. Deze beschikking is niet van toepassing op de motorvoertuigen bestemd voor bijzonder gebruik welke in de respectievelijke landen onder een uitzonderingsbepaling vallen.

Artikel 22

Commande des feux

1. Le feu de position arrière du motocycle, le feu d'éclairage de la plaque d'immatriculation, ainsi que les feux de position du side-car, doivent s'allumer automatiquement dès qu'un feu quelconque est allumé à l'avant du motocycle.

2. Le feu stop doit s'allumer lorsque le frein sur la roue arrière est actionné.

Artikel 23

Indicateurs de direction

1. Le motocycle peut être muni :

   — soit de deux indicateurs de direction à l'avant et de deux à l'arrière ;

   — soit d'un indicateur de direction de chaque côté.

2. La cadence de clignotement doit être de 90 par minute avec une tolérance de ± 30.

3. La couleur des indicateurs de direction doit être jaune-auto.

4. Les indicateurs de direction doivent être placés symétriquement par rapport au plan longitudinal médian du motocycle.

5. La distance entre un indicateur de direction gauche et un indicateur de direction droit, mesurée entre les bords les plus proches des plages éclairantes, doit être :

   a) à l'avant : d'au moins 34 cm

   b) à l'arrière : d'au moins 24 cm

   c) sur les 2 côtés : d'au moins 56 cm.

6. La hauteur minimum de l'indicateur de direction au-dessus du sol est de 40 cm ; est considérée comme hauteur minimum d'un indicateur de direction la distance entre le sol et le bord inférieur de la plage éclairante.

7. L'indication du changement de direction au moyen d'indicateurs de direction doit toujours être vue de l'avant et de l'arrière par un observateur placé dans le plan longitudinal médian du motocycle à une distance de 10 m de celui-ci.

Artikel 24

Achteruitkijkspiegels

1. De bestuurder moet van zijn zitplaats af het achteropkomend verkeer kunnen overzien alsook elk voertuig dat begonnen is hem links in te halen. Hieraan moet worden voldaan door middel van tenminste één spiegel aan de linkerzijde van het voertuig.
2. Elke spiegel moet regelbaar zijn en een oppervlakte van tenminste 50 cm² hebben.
3. Het zichtveld van de spiegel moet zodanig zijn dat de bestuurder tenminste een vlak en horizontaal weggedeelte met een breedte van 2,50 m kan overzien, welk gedeelte rechts wordt begrensd door het aan de lengteas evenwijdige verticale vlak door het meest linkse punt van de totale breedte, en wel vanaf een punt gelegen op 10 meter afstand achter de oogpunten van de bestuurder tot aan de horizon.

HOOFDSTUK IV

Technische eisen toepasselijk op de in artikel 1 b genoemde voertuigen

Artikel 25

Remeisen

(ingevoegd krachtens art. 2 van Beschikking M (79) 13 van 20 december 1979; zie blz. 2380)

Artikel 25 a

(vernummerd tot art. 25 a krachtens art. 3 van Beschikking M (79) 13 van 20 december 1979; zie blz. 2380)

Reminrichtingen

1. Het voertuig moet zijn voorzien van twee onafhankelijke werkende reminrichtingen met onafhankelijke bedieningsorganen, waarvan de ene reminrichting tenminste op het (de) voorwiel(en) en de andere tenminste op het (de) achterwiel(en) werkt.
2. Eén van de onder 1. bedoelde reminrichtingen of een afzonderlijk daarvan aangebrachte reminrichting moet in staat zijn het voertuig op een helling in stilstand te houden, ook bij afwezigheid van de bestuurder. Deze reminrichting moet zodanig zijn ingericht en uitgevoerd dat hij door de bestuurder vanaf zijn zitplaats kan worden bediend. Hij moet ook bij afwezigheid van de bestuurder aangezet kunnen worden gehouden door middel van een geheel mechanisch werkende inrichting.
3. De bedieningsorganen moeten zich onder het onmiddellijk bereik van de bestuurder bevinden. Wanneer de onder 1. bedoelde reminrichtingen d.m.v. handgrepen worden bediend moet één der handgrepen zodanig zijn aangebracht dat een rem in werking kan worden gesteld zonder het stuur los te laten.

Article 24

Miroirs rétroviseurs

1. De son siège, le conducteur doit pouvoir apercevoir tout véhicule qui le suit, de même que tout véhicule ayant entamé par la gauche une manœuvre de dépassement. Il doit être satisfait à cette prescription au moyen d'au moins un miroir rétroviseur placé sur le côté gauche du véhicule.

2. Chaque miroir rétroviseur doit être réglable et avoir une surface d'au moins 50 cm^2.

3. Le champ de vision du rétroviseur doit être tel que le conducteur puisse voir au moins une portion de route plane et horizontale de 2,50 m de largeur, limitée à droite par le plan parallèle au plan vertical longitudinal médian passant par l'extrémité gauche de la largeur hors tout et s'étendant de 10 m en arrière des points oculaires du conducteur à l'horizon.

CHAPITRE IV

Conditions techniques applicables aux véhicules visés à l'article 1 b

Article 25

Freinage

(inséré en vertu de l'art. 2 de la Décision M (79) 13 du 20 décembre 1979; voir p. 2380)

Article 25 a

(devenu art. 25 a en vertu de l'art. 3 de la Décision M (79 13 du 20 décembre 1979; voir p. 2380)

Dispositifs de freinage

1. Le véhicule doit être équipé de deux dispositifs de freinage indépendants à commandes indépendantes, l'un agissant au moins sur la (les) roue(s) avant et l'autre au moins sur la (les) roue(s) arrière(s).

2. Un des dispositifs de freinage visés sous 1. ou un autre dispositif de freinage doit pouvoir maintenir le véhicule à l'arrêt sur une déclivité, même en l'absence du conducteur. Ce dispositif doit être conçu et réalisé de manière telle que le conducteur puisse l'actionner de son siège. Il doit pouvoir resté bloqué, même en l'absence du conducteur, au moyen d'un dispositif à action purement mécanique.

3. Les organes de commandes doivent se trouver à portée immédiate du conducteur. Lorsque les dispositifs de freinage visés sous 1. sont à commande manuelle, une des commandes doit être placée de telle façon qu'un frein puisse être actionné sans lâcher le volant.

4. Tenminste één der reminrichtingen moet werken op remoppervlakken die, hetzij vast, hetzij door middel van voldoende sterke onderdelen met de wielen verbonden zijn.

5. Wanneer één der reminrichtingen onklaar wordt moet(en) de andere reminrichting (en) nog steeds doelmatig kunnen werken.

6. Alle delen van de reminrichtingen moeten ruim bemeten zijn en voor onderhoud gemakkelijk toegankelijk zijn.

7. De slijtage van de remmen moet op eenvoudige wijze, met de hand of automatisch, bijgesteld kunnen worden.

Artikel 26

Bepaling van de remdoelmatigheid

1. De werking van de in artikel 25 onder 1. bedoelde reminrichtingen 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) bij gebruik van beide reminrichtingen tezamen : 4,6 m/sec2 ;

   b) bij gebruik van elk der reminrichtingen afzonderlijk : 1,9 m/sec2 ;

2. De in artikel 25 onder 2. bedoelde reminrichting van nieuwe voertuigen moet in staat zijn het beladen voertuig op een helling van 18 % in beide richtingen staande te houden.

   Aan deze voorwaarden wordt geacht te zijn voldaan, indien met de parkeerrem op een nagenoeg horizontale en droge weg, met beladen voertuig en ontkoppelde motor, met koude rem, uitgaande van een beginsnelheid van 15 km/u, een gemiddelde remvertraging van 1,5 m/sec2 kan worden bereikt.

3. De hierboven onder 1. en 2. genoemde waarden voor de remvertragingen worden met 10 % verminderd voor voertuigen die reeds in gebruik zijn.

4. De remvertragingen moeten kunnen worden behaald zonder dat de krachten op het bedieningsorgaan meer bedragen dan :

   — 50 kg op een pedaal ;

   — 20 kg aan een handgreep.

Artikel 27

Lichten en reflectoren

1. De lichten en reflectoren moeten voldoen aan de eisen die voor motorvoertuigen op meer dan 3 wielen gelden.

BESCHIKKING VAN HET COMITE VAN MINISTERS VAN 26 NOVEMBER 1973 BETREFFENDE DE REMINRICHTINGEN VAN MOTORVOERTUIGEN EN HUN AANHANGWAGENS

M (73) 27

(elfde wijzigingsbeschikking)

(inwerkingtreding op 1 oktober 1974)

(gewijzigd bij Beschikkingen M (74) 17 en M (79) 13)

DECISION DU COMITE DE MINISTRES DU 26 NOVEMBRE 1973 CONCERNANT LE FREINAGE DES VEHICULES AUTOMOTEURS ET DE LEURS REMORQUES

M (73) 27

(onzième décision modificative)

(entrée en vigueur le 1er octobre 1974)

(modifiée par les Décisions M (74) 17 et M (79) 13)

voor/pour M (64) 9 : zie blz./voir p. 326
voor/pour M (74) 17 : zie blz./voir p. 1928
voor/pour M (79) 13 : zie blz./voir p. 2382

BESCHIKKING
van het Comité van Ministers van de Benelux Economische Unie betreffende de reminrichtingen van motorvoertuigen en hun aanhangwagens
M (73) 27

Het Comité van Ministers van de Benelux Economische Unie,

Gelet op de artikelen 85, 86 en 87 van het Unieverdrag,

Overwegende dat het noodzakelijk is de bepalingen van de beschikkingen van het Comité van Ministers van 25 mei 1964, M (64) 9, 31 maart 1965, M (64) 17, 19 mei 1967, M (67) 16, 22 september 1967, M (67) 23, 9 november 1968, M (68) 43, 8 april 1969, M (69) 16 en 10 juni 1970, M (70) 16 te herzien teneinde rekening te houden met de Richtlijn 71/320/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 26 juli 1971 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de Lid-Staten betreffende de reminrichtingen van bepaalde categorieën motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan,

Heeft het volgende beslist :

Artikel 1

(vervangen krachtens art. 4 van Beschikking M (79) 13 van 20 december 1979 : zie blz. 2380)

Artikel 2

1. De in artikel 1 bedoelde voertuigen moeten aan de voorschriften voldoen die opgenomen zijn in bijlagen I t/m VIII van de Richtlijn 71/320/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 26 juli 1971 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de Lid-Staten betreffende de reminrichtingen van bepaalde categorieën motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan.

DECISION
du Comité de Ministres de l'Union économique Benelux concernant le freinage des véhicules automoteurs et de leurs remorques
M (73) 27

Le Comité de Ministres de l'Union économique Benelux,

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

Considérant qu'il y a lieu de revoir les dispositions des décisions du Comité de Ministres du 25 mai 1964, M (64) 9, du 31 mars 1965, M (64) 17, du 19 mai 1967, M (67) 16, du 22 septembre 1967, M (67) 23, du 9 novembre 1968, M (68) 43, du 8 avril 1969, M (69) 16 et du 10 juin 1970, M (70) 16, afin de tenir compte de la Directive 71/320/CEE du Conseil des Communautés européennes du 26 juillet 1971 concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives au freinage de certaines catégories de véhicules à moteur et de leurs remorques,

A pris la décision suivante :

Article 1er

(remplacé en vertu de l'art. 4 de la Décision M (79) 13 du 20 décembre 1979 : voir p. 2380)

Article 2

1. Les véhicules visés à l'article 1er doivent satisfaire aux prescriptions figurant aux annexes I à VIII de la Directive 71/320/CEE du Conseil des Communautés Européennes du 26 juillet 1971 concernant le rapprochement des législations des Etat membres relatives au freinage de certaines catégories de véhicules à moteur et de leurs remorques.

2. *(vervangen krachtens art. 3 van Beschikking M (74) 17, zie blz. 1930)*

Artikel 3

Vervallen op 1 oktober 1974 :

1° art. 17 van de Beschikking van het Comité van Ministers van 25 mei 1964, M (64) 9, zoals laatstelijk gewijzigd door art. 3 van de Beschikking van het Comité van Ministers van 9 november 1968, M (68) 43 ;

2° art. 2 t/m 5, 7, 10, 11, 15 t/m 17 van de Beschikking van het Comité van Ministers van 31 maart 1965, M (64) 17 ;

3° art. 6 van de Beschikking van het Comité van Ministers van 31 maart 1965, M (64) 17, zoals laatstelijk gewijzigd door art. 1 van de Beschikking van het Comité van Ministers van 10 juni 1970, M (70) 16 ;

4° art. 8 van de Beschikking van het Comité van Ministers van 31 maart 1965, M (64) 17, zoals gewijzigd door art. 3 van de Beschikking van het Comité van Ministers van 19 mei 1967, M (67) 16 ;

5° art. 9 van de Beschikking van het Comité van Ministers van 31 maart 1965, M (64) 17, zoals gewijzigd door art. 3 van de Beschikking van het Comité van Ministers van 22 september 1967, M (67) 23 ;

6° art. 12 van de Beschikking van het Comité van Ministers van 31 maart 1965, M (64) 17, zoals gewijzigd door art. 2 van de Beschikking van het Comité van Ministers van 9 november 1968, M (68) 43 ;

7° art. 13 van de Beschikking van het Comité van Ministers van 31 maart 1965, M (64) 17, zoals gewijzigd door art. 2 van de Beschikking van het Comité van Ministers van 10 juni 1970, M (70) 16 ;

8° art. 14 van de Beschikking van het Comité van Ministers van 31 maart 1965, M (64) 17, zoals laatstelijk gewijzigd door art. 3 van de Beschikking van het Comité van Ministers van 10 juni 1970, M (70) 16 ;

9° de art. 11 t/m 19 van de Beschikking van het Comité van Ministers van 8 april 1969, M (69) 16 ;

10° art. 4 van de Beschikking van het Comité van Ministers van 10 juni 1970, M (70) 16.

Artikel 4

Elk der drie landen neemt de nodige maatregelen opdat de voorschriften van deze Beschikking van 1 oktober 1974 af kunnen worden toegepast.

GEDAAN te Brussel, op 26 november 1973.

De Voorzitter van het Comité van Ministers,

L.J. BRINKHORST

BENELUX TIJDSCHRIFT

In dit tijdschrift worden artikelen gepubliceerd over actuele onderwerpen betreffende de Benelux-samenwerking, alsmede economische en sociale overzichten uit de drie landen.

In een bijlage worden statistische tabellen opgenomen.

De prijs voor een jaarabonnement op dit tweetalig tijdschrift — Nederlands-Frans — bedraagt Fr 250,— of f 17,25 (per nummer Fr 80,— of f 5,50).

Voor de verkoopadressen raadplege men de achterzijde van deze omslag.

REVUE BENELUX

Ce Bulletin trimestriel publie des articles traitant de l'actualité de la coopération Benelux ainsi que de sujets économiques et sociaux relatifs aux trois pays.

Une annexe à ce Bulletin publie des tableaux statistiques.

Le prix de l'abonnement annuel à ce bulletin bilingue — français et néerlandais — s'élève à Fr 250,— (le numéro Fr 80,—).

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

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, Regentschapsstraat 39, 1000 Brussel.

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 1,— (±6,9 cent) per bedrukte bladzijde.

Facturering van abonnementen geschiedt per trimester.

Dit nummer kost *f* 3,79 of F 55,—.

De volledige verzameling der **Benelux-Basisteksten** (t/m. de 104e aanvulling, losbladig, in 10 plastic banden) kost *f* 435,51 of F 6.314,—.

PRIX

Le **Bulletin Benelux** coûte F 1,— la page imprimée.

Les abonnements sont facturés par trimestre.

Le présent numéro coûte F 55,—.

La collection complète des **Textes de base Benelux** (y compris le 104e supplément, sur feuillets mobiles, 10 reliures en plastic) coûte F 6.314,—.

KANTOREN voor VERKOOP en ABONNEMENTEN :

België

BELGISCH STAATSBLAD

Leuvenseweg 40, 1000 Brussel
Uitsluitend door overschrijving van het verschuldigde bedrag op PCR 000-2005502-27 van het Bestuur van het Belgisch Staatsblad te Brussel.

Nederland, Luxemburg en derde landen

STAATSUITGEVERIJ

Chr. Plantijnstraat, 's-Gravenhage. Gironr. 425.300.

BUREAUX de VENTE et d'ABONNEMENTS :

Belgique

MONITEUR BELGE

40, rue de Louvain, 1000 Bruxelles. Exclusivement par virement au CCP 000-2005502-27 de la Direction du Moniteur belge à Bruxelles.

Pays-Bas, Luxembourg et pays tiers

STAATSUITGEVERIJ

Chr. Plantijnstraat, La Haye (Pays-Bas) Giro n° 425.300.

Imprimerie/Drukkerij Vander Roost & Fils/Zonen - 1090 Bruxelles/Brussel