

BENELUX

PUBLIKATIEBLAD

INHOUD :

BENELUX-GERECHTSHOF

- **Beschikkingen** van het Comité van Ministers tot benoeming van :
 - een Advocaat-Generaal en een plv. Advocaat-Generaal, M (88) 4 van 11 mei 1988.
 - een Rechter, plv. Rechters en een plv. Advocaat-Generaal, M (88) 11 van 22 juni 1988.
- **Arrest** van 1.7.1988 in de zaak A 87/1 inzake **Servais** tegen **Commune de Blégny** (dwangsom).
- **Verzoeken om een prejudiciële beslissing** gedaan bij
 - arrest van het Hof van Cassatie van België inzake **O.M. Luik** tegen **D. Howard**, zaak A 88/1 (aansprakelijkheidsverz. motorrijtuigen).
 - vonnis van de Arrondissementsrechtbank te Zwolle inzake **ziektelkostenverzekering ambtenaren** tegen **J.A. van Asselt**, zaak A 88/2 (aansprakelijkheidsverz. motorrijtuigen).

COMITE VAN MINISTERS

- **Beschikkingen** van het Comité van Ministers betreffende :
 - de liberalisatie van **goederenvervoer over de weg**, M (88) 2 van 10 mei 1988.
 - de **Benelux-tarieven voor goederenvervoer over de weg**, M (88) 3 van 10 mei 1988.
 - een sanitaire regeling voor **ingevoerde garnalen**, enz... (wijz. beschikking), M (88) 6 van 25 mei 1988.
 - de in- en uitvoer van **levensmiddelen**, M (88) 7 van 25 mei 1988.
 - de bescherming van **grondwater** in de grensgebieden, M (88) 8 van 25 mei 1988.
 - technische eisen **motorrijtuigen**, enz..., M (88) 9 van 25 mei 1988.
- **Besluit** van 24 mei 1988 betreffende de **Douanefaciliteiten** aan de Benelux-binnengrenzen, M (88) 5.

TABLE DES MATIERES

COUR DE JUSTICE BENELUX

- **Décisions** du Comité de Ministres portant nomination :
 - d'un avocat général et d'un avocat général suppl., M (88) 4 du 11 mai 1988.
 - d'un juge, de juges suppl. et d'un avocat général suppl., M (88) 11 du 22 juin 1988.
- **Arrêt** du 1.7.1988 dans l'affaire A 87/1 en cause **Servais** contre **Commune de Blégny** (astreinte).
- **Demandes de décision préjudicielle** formées par :
 - arrêt de la Cour de Cassation de Belgique en cause **M.P. Liège** contre **D. Howard**, affaire A 88/1 (assur. oblig. véhicules automoteurs).
 - jugement de l'Arrondissementsrechtbank te Zwolle en cause la « **ziektelkostenverzekering ambtenaren** » contre **J.H. van Asselt**, affaire A 88/2 (assur. oblig. véhicules automoteurs).

COMITE DE MINISTRES

- **Décisions** du Comité de Ministres concernant :
 - la libéralisation des **transports de marchandises par route**, M (88) 2 du 10 mai 1988.
 - les tarifs Benelux en matière de **transports de marchandises par route**, M (88) 3 du 10 mai 1988.
 - une réglementation sanitaire pour les **crevettes importées**, etc... (déc. modif.), M (88) 6 du 5 mai 1988.
 - l'importation et l'exportation de **denrées alimentaires**, M (88) 7 du 25 mai 1988.
 - la protection des **eaux souterraines** dans les régions frontalières, M (88) 8 du 25 mai 1988.
 - les conditions techniques relatives aux **véhicules automoteurs**, etc..., M (88) 9 du 25 mai 1988.
- **Décision** du 24 mai 1988 concernant les **facilités douan.** aux frontières intér. du Benelux, M (88) 5.

Het Benelux-Publikatieblad wordt uitgegeven door het Secretariaat-Generaal van de BENELUX ECONOMISCHE UNIE, Regenschapsstraat 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.

B E N E L U X

*Aanwijzingen voor
het bijwerken der
BASISTEKSTEN*

*Indications pour
la mise à jour des
TEXTES DE BASE*

1988-2

134e aanvulling

16.12.1988

134e supplément

<p style="text-align: center;">DEEL 4</p> <p><i>Benelux-Hof</i> In de rubriek "<i>Benoemingen-Hof</i>" :</p> <p>Invoegen : blz. 266 - 269</p> <p>In de rubriek "<i>Samenstelling Hof</i>" :</p> <p>Vervangen : blz. 1 en 2</p>	<p style="text-align: center;">TOME 4</p> <p><i>Cour Benelux</i> Dans la rubrique "<i>Nominations-Cour</i>" :</p> <p>Insérer : p. 266 - 269</p> <p>Dans la rubrique "<i>Composition Cour</i>" :</p> <p>Remplacer : p. 1 et 2</p>
<p style="text-align: center;">DEEL 4/IV</p> <p><i>Hof-Jurisprudentie</i> Vervangen : blz. 1.1 - 1.2 blz. 651 - 651a)</p> <p>Invoegen : blz. 661 - 662a)</p>	<p style="text-align: center;">TOME 4/IV</p> <p><i>Cour-Jurisprudence</i> Remplacer : p. 1.1 - 1.2 p. 651 - 651a)</p> <p>Insérer : p. 661 - 662a)</p>
<p style="text-align: center;">DEEL 5/II</p> <p>In de rubriek "<i>Natuurbehoud</i>" Invoegen : blz. 26 - 31</p>	<p style="text-align: center;">TOME 5/II</p> <p>Dans la rubrique "<i>Conservation de la nature</i>" Insérer : p. 26 - 31</p>
<p style="text-align: center;">DEEL 6/III</p> <p><i>Ministeriële Beschikkingen</i> Invoegen : blz. 2766 - 2840</p>	<p style="text-align: center;">TOME 6/III</p> <p><i>Décisions Ministérielles</i> Insérer : p. 2766 - 2840</p>
<p style="text-align: center;">WIJZIGINGSBLAADJES</p> <p style="text-align: center;">DEEL 4/IV</p> <p><i>Jurisprudentie Hof</i> Vervangen : blz. 617 - 618(n) blz. 642 - 642b) (n)</p>	<p style="text-align: center;">FEUILLETS MODIFIES</p> <p style="text-align: center;">TOME 4/IV</p> <p><i>Jurisprudence Cour</i> Remplacer : p. 617 - 618(n) p. 642 - 642b) (n)</p>

Ministeriële Beschikkingen

DEEL 2

Vervangen : blz. 121 - 123

DEEL 6/II

Vervangen : blz. 1931 - 1933
blz. 2450 - 2511

DEEL 6/III

Vervangen : blz. 2549 - 2556
blz. 2663 - 2666(n)
blz. 2675 - 2676(n)
blz. 2677(fr) - 2679(n)
blz. 2691 - 2693
blz. 2754 - 2755(n)

Inhoudsopgave :

Vervangen : blz. I-17(fr) - II.1(n)

Décisions ministérielles

TOME 2

Remplacer : p. 121 - 123

TOME 6/II

Remplacer : p. 1931 - 1933
p. 2450 - 2511

TOME 6/III

Remplacer : p. 2549 - 2556
p. 2663 - 2666(n)
p. 2675 - 2676(n)
p. 2677(fr) - 2679(n)
p. 2691 - 2693
p. 2754 - 2755(n)

Table des matières :

Remplacer : p. I-17(fr) - II.1(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.

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

**BESCHIKKING
VAN HET COMITE VAN MINISTERS
VAN 11 MEI 1988
TOT BENOEMING VAN EEN ADVOCaat-GENERAAL
EN EEN PLAATSVERVANGEND ADVOCaat-GENERAAL
BIJ HET BENELUX-GERECHTSHOF
M (88) 4**

(inwerkingtreding op de dag van ondertekening)

**DECISION
DU COMITE DE MINISTRES
DU 11 MAI 1988
PORTANT NOMINATION D'UN AVOCAT GENERAL
ET D'UN AVOCAT GENERAL SUPPLEANT
PRES LA COUR DE JUSTICE BENELUX
M (88) 4**

(entrée en vigueur le jour de sa signature)

BESCHIKKING
van het Comité van Ministers van de Benelux Economische Unie
tot benoeming van een advocaat-generaal en een
plaatsvervangend
advocaat-generaal bij het Benelux-Gerechtshof
M (88) 4

Het Comité van Ministers van de Benelux Economische Unie,

Gelet op artikel 3, leden 1, 2 en 3, van het Verdrag betreffende de instelling en het statuut van een Benelux-Gerechtshof, ondertekend te Brussel op 31 maart 1965,

Overwegende dat het Comité van Ministers op 22 februari 1988 akte heeft verleend van het ontslag van de heer W.J.M. Berger, intussen overleden, als Advocaat-Generaal bij het Benelux-Gerechtshof,

Op voorstel van de Minister van Justitie van Nederland,

Heeft het volgende beslist:

Artikel 1

Mr. Th. B. ten KATE , Advocaat-Generaal bij de Hoge Raad der Nederlanden, plaatsvervangend Advocaat-Generaal bij het Benelux-Gerechtshof, wordt benoemd tot advocaat-generaal bij laatstgenoemd Hof.

Artikel 2

Mr. M.R. MOK , Advocaat-Generaal bij de Hoge Raad der Nederlanden, wordt benoemd tot plaatsvervangend advocaat-generaal bij het Benelux-Gerechtshof.

Artikel 3

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

GEDAAN te Brussel, op 11 mei 1988.

J.F. POOS

DECISION
du Comité de Ministres de l'Union économique Benelux
portant nomination d'un avocat général et d'un
avocat général suppléant près la Cour de Justice Benelux
M (88) 4

Le Comité de Ministres de l'Union économique Benelux,

Vu l'article 3, alinéas 1, 2 et 3 du Traité relatif à l'institution et au statut d'une Cour de Justice Benelux, signé à Bruxelles le 31 mars 1965,

Considérant que le Comité de Ministres a donné acte le 22 février 1988 de la démission de Monsieur W.J.M. Berger, entre-temps décédé, en tant que Avocat général près la Cour de Justice Benelux,

Sur proposition du Ministre de la Justice des Pays-Bas,

A pris la décision suivante:

Article 1er

Monsieur Th. B. ten KATE, Avocat général au "Hoge Raad der Nederlanden", Avocat général suppléant près la Cour de Justice Benelux, est nommé avocat général près de ladite Cour.

Article 2

Monsieur M.R. MOK, Avocat général au "Hoge Raad der Nederlanden", est nommé avocat général suppléant près la Cour de Justice Benelux.

Article 3

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

FAIT à Bruxelles, le 11 mai 1988.

J.F. POOS

BESCHIKKING
VAN HET COMITE VAN MINISTERS
VAN 22 JUNI 1988
TOT BENOEMING VAN EEN RECHTER,
VAN DRIE PLAATSVERVANGENDE RECHTERS
EN VAN EEN PLAATSVERVANGEND ADVOCaat-GENERAAL
BIJ HET BENELUX-GERECHTSHOF
M (88) 11

(inwerkingtreding op de dag van ondertekening)

DECISION
DU COMITE DE MINISTRES
DU 22 JUIN 1988
PORTANT NOMINATION D'UN JUGE, DE TROIS
JUGES SUPPLEANTS ET D'UN AVOCAT GENERAL SUPPLEANT
PRES LA COUR DE JUSTICE BENELUX
M (88) 11

(entrée en vigueur le jour de sa signature)

BESCHIKKING
van het Comité van Ministers van de Benelux Economische Unie
tot benoeming van een rechter, van drie plaatsvervangende
rechters en van een plaatsvervangend advocaat-generaal
bij het Benelux-Gerechtshof

M (88) 11

Het Comité van Ministers van de Benelux Economische Unie,

Gelet op artikel 3, leden 1 en 2 van het Verdrag betreffende de instelling en het statuut van een Benelux-Gerechtshof, ondertekend te Brussel op 31 maart 1965, zoals het door het op 23 november 1984 te Brussel ondertekende Protocol is gewijzigd,

Op voordracht van de Minister van Justitie van Luxemburg,

Heeft het volgende beslist,;

Artikel 1

De heer P. KAYSER, Eerste Raadsheer bij het "Cour d'Appel" van Luxemburg, lid van het "Cour supérieure de Justice" van Luxemburg, plaatsvervangend Rechter in het Benelux-Gerechtshof, wordt benoemd tot rechter in laatstgenoemd Hof.

Artikel 2

Worden benoemd tot plaatsvervangende rechters in het Benelux-Gerechtshof:

- De heer G. MINES, Eerste Raadsheer bij het "Cour d'appel" van Luxemburg, lid van het "Cour supérieure de Justice" van Luxemburg.
- De heer P. BEGHIN, lid van het Comité van de "Contentieux du Conseil d'Etat" van Luxemburg,
- De heer J. PIERRET, lid van het Comité van de "Contentieux du Conseil d'Etat" van Luxemburg,

Artikel 3

De heer E. GERARD, Advocaat-Generaal bij het "Cour supérieure de Justice" van Luxemburg wordt benoemd tot plaatsvervangend advocaat-generaal bij het Benelux-Gerechtshof.

Artikel 4

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

GEDAAN te Brussel, op 22 juni 1988,

De Voorzitter van het Comité van Ministers,

J.F. POOS

DECISION
du Comité de Ministres de l'Union économique Benelux
portant nomination d'un juge, de trois juges suppléants et
d'un avocat général suppléant près la
Cour de Justice Benelux

M (88) 11

Le Comité de Ministres de l'Union économique Benelux,

Vu l'article 3, alinéas 1 et 2 du Traité relatif à l'institution et au statut d'une Cour de Justice Benelux, signé à Bruxelles le 31 mars 1965, tel qu'il a été modifié par le Protocole signé à Bruxelles le 23 novembre 1984,

Sur proposition du Ministre de la Justice de Luxembourg.

A pris la décision suivante:

Article 1er

Monsieur P. KAYSER, premier Conseiller à la Cour d'Appel, membre de la Cour supérieure de Justice de Luxembourg, Juge suppléant à la Cour de justice Benelux, est nommé juge à cette Cour.

Article 2

Sont nommés juges suppléants à la Cour de Justice Benelux:

- Monsieur G. MINES, premier Conseiller à la Cour d'Appel, membre de la Cour supérieure de Justice de Luxembourg.
- Monsieur P. BEGHIN, membre du Comité du Contentieux du Conseil d'Etat de Luxembourg.
- Monsieur J. PIERRET, membre du Comité du Contentieux du Conseil d'Etat de Luxembourg.

Article 3

Monsieur E. GERARD, Avocat général auprès de la Cour supérieure de Justice de Luxembourg, est nommé avocat général suppléant près de la Cour de Justice Benelux.

Article 4

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

FAIT à Bruxelles, le 22 juin 1988.

Le Président du Comité des Ministres,

J.F. POOS

11.07.1988

**Samenstelling van het BENELUX-GERECHTSHOF
Composition de la COUR DE JUSTICE BENELUX**

22.03.86 - 21.03.89

ZETEL - SIEGE

1. De heer R. JANSSENS, President (B)
2. De heer H.E. RAS, Eerste Vice-President (NL)
3. Monsieur F. HESS, Second Vice-Président (L)
4. De heer R. SOETAERT, Rechter (B)
5. Madame J. ROUFF, Juge (L)
6. Monsieur O. STRANARD, Juge (B)
7. De heer S.K. MARTENS, Rechter (NL)
8. De heer H.L.J. ROELVINK, Rechter (NL)
9. Monsieur P. KAYSER, Juge (L)
10. De heer E. BOON, plv. Rechter (B)
11. Monsieur P. MARCHAL, Juge suppléant (B)
12. Mevrouw S. BOEKMAN, plv. Rechter (NL)
13. Monsieur R. EVERLING, Juge suppléant (L)
14. De heer C.H. BEEKHUIS, plv. Rechter (NL)
15. De heer S. ROYER, plv. Rechter (NL)
16. De heer F.H.J. MIJNSSEN, plv. Rechter (NL)
17. De heer W.J.M. DAVIDS, plv. Rechter (NL)
18. Monsieur G. MINES, Juge suppléant (L)
19. Monsieur P. BEGHIN, Juge suppléant (L)
20. Monsieur J. PIERRET, Juge suppléant (L)

PARKET - PARQUET

1. Monsieur C. WAMPACH, Chef du Parquet (L)
2. De heer E. KRINGS, Advocaat-Generaal (B)
3. De heer Th.B. ten KATE, Advocaat-Generaal (NL)
4. De heer H. LENAERTS, plv. Advocaat-Generaal (B)
5. De Heer M.R. MOK, plv. Advocaat-Generaal (NL)
6. Monsieur E. GERARD, Avocat Général suppléant (L)

GRIFFIE - GREFFE

Monsieur C. DEJONGE, Greffier en chef suppléant

19.04.1988

**Samenstelling van de KAMER "AMBTENARENRECHTSPRAAK"
van het Benelux-Gerechtshof**

**Composition de la CHAMBRE DU CONTENTIEUX DES
FONCTIONNAIRES
de la Cour de Justice Benelux**

22.03.86 - 21.03.89

Luxembourg: - Madame J. ROUFF, Président
- Monsieur P. KAYSER, Membre suppléant

Nederland: - de heer H.L.J. ROELVINK, Lid en plv. Voorzitter
- de heer C.H. BEEKHUIS, plv. Lid

België/Belgique: - de heer R. SOETAERT, Lid
- Monsieur P. MARCHAL, Membre suppléant

COUR DE JUSTICE - BENELUX - GERECHTSHOF

A. Prejudiciële zaken

A. Affaires préjudicielles

Zaak Affaire	inzake en cause	nationaal rechtscollege jurisdiction nationale	betr. objekt)	uitspraak prononcé	blz. page
A 74/1	Colgate-Palmolive / Bols	Hoge Raad	1	01.03.75	500
76/1	Centrafarm / Beecham	Arr.-Rechtbank Rotterdam	1	09.02.77	505
76/2	ADG-Sieben / Leeferink	Gerechtshof Arnhem	1	09.03.77	509
77/1	Van Kempen / Van de Wouw	Hoge Raad	1	13.06.77	514
77/2	Dejaiffe-Du Bois / Preval	Comm. Bruxelles	1	09.02.78	516
77/3	Mönlycke-Schagen / Satoma	Hoge Raad	1	01.06.78	520
78/1	Vreeland / National Foods	Gerechtshof Amsterdam	1	25.05.79	524
78/2	Pfizer / Meditec	Arr. Rechtb. 's Hertogenbosch	1	06.07.79	532
78/3	Van der Graaf / Agio	Arr. Rechtb. Amsterdam	2	25.05.79	537
79/1	Josi / General Accident	Cass. België	3	16.04.80	542
80/1	Turmac / Reynolds	Hoge Raad	1	27.01.81	546
80/2	Etat belge / Mouffe	Cass. Belgique	3	19.01.81	553
80/3	Ferrero / Ritter	Comm. Bruxelles	1	19.01.81	559
80/4	Turbo-Wax / Schoemaker	Kooph. Antwerpen	1	19.01.81	564
80/5	Mutual. soc. / Royale Belge	Cass. Belgique	3	09.07.81	567
81/1	Geers / Scholten	Gerechtshof Amsterdam	2	09.07.81	571
81/2	V. Hootegem / Waarborgfonds	Cass. België	3	22.12.81	576
81/3	Ladan / De Bruin	Hoge Raad	2	11.05.82	580
81/4	Wrigley / Benzon	Hoge Raad	1	05.10.82	584
81/5	Hagens-Jacobs / Niemeyer	Hoge Raad	1	29.06.82	589
81/6	Wassenburg / Petit	Hoge Raad	2	11.05.82	593
82/1	R.S.L. / Chromptack	Kooph. Antwerpen	1	02.02.83	598
82/2	Nijs / Ciba-Geigy	Gerechtshof 's-Gravenhage	1	09.07.84	602
82/3	Haaglanden / Gist-Brocades	Gerechtshof 's-Gravenhage	1	09.07.84	605
82/4	Lenglet / Royale Belge	Cass. Belgique	3	20.05.83	607
82/5	Henri Julien / Verschuere	Cass. Belgique	1	20.05.83	617
82/6	National Foods / Vreeland	Hoge Raad	1	21.11.83	621
82/7	Distriplan / Reynolds	Comm. Bruxelles	1	02.02.83	628
82/8	Vanschoonbeek/Vanschoonbeek	1e aanleg Hasselt	2	14.04.83	631
83/1	Lever / International Metals	Cass. Luxembourg	1	22.05.85	635
83/2	Visser / Centraal Beheer	Hoge Raad	3	23.10.84	636
83/3	Valois Vacances / Edel Bureau	Comm. Bruxelles	2	02.04.84	637
83/4	O.M. en Unbas / De Laet	Hof van Beroep Brussel	1	23.12.85	638
84/1	Ziekenfonds Twente / Novem	Hoge Raad	3	05.07.85	639
84/2	Ets. Delvaux / D.B.L. Belgium	Cass. Belgium	4	22.11.85	640
84/3	Liesenborghs / Vandebril	1e aanleg Hasselt	2	05.07.85	641
84/4	M.P. et Meeuws / Lloyd-Wigham	Appel Liège	3	17.03.86	642
84/5	Van der Graaf / Agio	Arr. Rechtb. Amsterdam	2	25.09.86	643
85/1	Everett / Van Weel	Arr. Rechtb. 's-Gravenhage	1	25.09.86	644
85/2	Trenning / Krabben	Hoge Raad	2	09.03.87	645
85/3	Screenoprints / Citroën	Hoge Raad	4	22.05.87	646
86/1	Redipro / Zeepecentrales	Hof van Beroep Gent	1	29.06.87	647
86/2	O.M. en Asselman / Lauvrijs	1ste aanleg Brussel	3	19.02.88	648
86/3	Goudse / Winterthur	Hoge Raad	3	15.02.88	649

*) 1 = merken / marques
2 = dwangsom / astreinte
3 = aansprakelijkheidsverzek. motorrijtuigen / assur. oblig. véhicules automoteurs
4 = tekeningen of modellen / dessins ou modèles
5 = personenverkeer / circulation des personnes

COUR DE JUSTICE - BENELUX - GERECHTSHOF

A. Prejudiciële zaken

A. Affaires préjudicielles

Zaak Affaire	inzake en cause	nationaal rechtscollege jurisdiction nationale	betr. objet)	uitspraak prononcé	blz. page
A 87/1	Servais / Commune de Blégny	Conseil d'Etat belge	2	01.07.88	651
87/2	Ph. Morris / B.A.T.-Sigaretten	Hoge Raad	1		652
87/3	Omnisport / Bauweraerts	Cass. België	1		653
87/4	Volksverzekering / Van Hyfte	Cass. België	3	19.02.88	654
87/5	Alfa Louise / Govimo	Comm. Bruxelles	1		655
87/6	Karim / B.Z. Nederland	Ned. Raad van State	5		656
87/7	Isover / Isoglass	Cass. België	1		657
87/8	Superconfex / Burberrys	Hoge Raad	1		658
87/9	O.M. en Depaep / Espeel	1e aanleg Kortrijk	3		659
87/10	O.M. / D'Hooghe	1e aanleg Kortrijk	3		660
88/1	M.P. Liège / Horward	Cass. Belgique	3		661
88/2	Z.V.A. / Van Asselt	Arr. Rechtbank Zwolle	3		662

*) 1 = merken / marques

2 = dwangsom / astreinte

3 = aansprakelijkheidsverzek. motorrijtuigen / assur. oblig. véhicules automoteurs

4 = tekeningen of modellen / dessins ou modèles

5 = personenverkeer / circulation des personnes

COUR DE JUSTICE BENELUX
Affaire A 87/1
SERVAIS
contre
COMMUNE DE BLEGNY

BENELUX-GERECHTSHOF
Zaak A 87/1
SERVAIS
tegen
COMMUNE DE BLEGNY

01.VII.1988

Langue de la procédure : le français - Procestaal : Frans

VERTALING

HET BENELUX-GERECHTSHOF

In de zaak A 87/1

Gezien het op 28 januari 1987 door de Belgische Raad van State, afdeling administratie, gewezen arrest in de drie zaken genummerd A. 32.179/VI-7660, A.32.565/VI-7784 en A.32.829/VI-7849, van Philomène Servais, echtgenote Abraham, tegen de Gemeente Blégny; bij welk arrest, overeenkomstig artikel 6 van het Verdrag betreffende de instelling en het statuut van een Benelux-Gerechtshof, aan dit Hof een vraag van uitleg is gesteld met betrekking tot de Eenvormige Benelux-Wet betreffende de dwangsom;

...

Overwegende dat de Raad van State de navolgende vraag stelt met betrekking tot de uitleg van artikel 1 van de Eenvormige Benelux-Wet betreffende de dwangsom;

"Moet artikel 1 van de eenvormige wet betreffende de dwangsom, dat artikel 1385bis van het Belgisch gerechtelijk wetboek vormt, volgens hetwelk de rechter op vordering van één der partijen de wederpartij kan veroordelen tot het betalen van een dwangsom voor het geval dat aan de hoofdveroordeling niet wordt voldaan, zo worden uitgelegd dat het de Raad van State van België machtigt om, wanneer bij een administratieve handeling wegens machtsoverschrijding vernietigt door middel van een arrest dat bekleed is met een gezag van rechterlijk gewijsde, waarin besloten ligt dat de voor de uitvoering van het vernietigingsarrest bevoegde overheid zich onthoudt van een met die vernietiging onverenigbare handeling, die overheid te veroordelen tot het betalen van een dwangsom voor het geval dat zij die verplichting niet zou nakomen?";

Overwegende dat Eerste Advocaat-Generaal Wampach, hoofd van het Parket, op 15 februari 1988 schriftelijk conclusie heeft genomen;

Uitspraak doende op de door de Belgische Raad van State, afdeling administratie, bij arrest van 28 januari 1987 gestelde vraag:

VERKLAART VOOR RECHT:

Artikel 1 van de Eenvormige Wet betreffende de dwangsom moet aldus worden uitgelegd dat een uitspraak als omschreven in de vraag van de Belgische Raad van State niet inhoudt een hoofdveroordeling in de zin van die bepaling, zodat daarbij geen dwangsom kan worden opgelegd.

Aldus gewezen door de heren R. Janssens, president, H.E. Ras, eerste vice-president, F. Hess, tweede vice-president, R. Soetaert, O. Stranard, S.K. Martens, H.L.J. Roelvink, rechters, P. Kayser en R. Everling, plaatsvervangende rechters,

en uitgesproken door de heer Janssens, voornoemd, ter openbare zitting te Brussel, op 1 juli 1988, in aanwezigheid van de heer E. Krings, advocaat-generaal, en de heer C. Dejonge, waarnemend hoofdgriffier.

LA COUR DE JUSTICE BENELUX

dans l'affaire A 87/1

Vu l'arrêt rendu le 28 janvier 1987 par le Conseil d'Etat de Belgique, section administration, dans les trois causes portant les numéros A.32.179/VI-7660, A.32.565/VI-7784 et A.32.829/VI-7849, en cause de Servais Philomène, épouse Abraham, contre la commune de Blégny, arrêt soumettant à la Cour de Justice Benelux, conformément à l'article 6 du Traité relatif à l'institution et au statut d'une Cour de Justice Benelux, une question d'interprétation concernant la loi uniforme Benelux relative à l'astreinte,

...

Attendu que le Conseil d'Etat pose la question ci-après concernant l'interprétation de l'article 1er de la Loi uniforme Benelux relative à l'astreinte:

" L'article 1er de la loi uniforme relative à l'astreinte, qui constitue l'article 1385bis du code judiciaire belge, selon lequel le juge peut, à la demande d'une partie, condamner l'autre partie, pour le cas où il ne serait pas satisfait à la condamnation principale, au paiement d'une astreinte, doit-il être interprété en ce sens qu'il habiliterait le Conseil d'Etat de Belgique, lorsqu'il annule un acte administratif pour excès de pouvoir par un arrêt revêtu d'une autorité de chose jugée qui implique que l'autorité compétente pour exécuter l'arrêt d'annulation s'abstienne de prendre un acte inconciliable avec cette annulation, à condamner cette autorité au paiement d'une astreinte pour le cas où elle méconnaîtrait cette obligation?";

Attendu que Monsieur le premier avocat général Wampach, chef du parquet, a donné ses conclusions par écrit le 15 février 1988 ;

Statuant sur la question posée par le Conseil d'Etat de Belgique, section d'administration, dans son arrêt du 28 janvier 1987:

DIT POUR DROIT:

L'article 1er de la Loi uniforme relative à l'astreinte doit être entendu en ce sens qu'une décision comme celle qui est visée dans la question du Conseil d'Etat de Belgique ne comporte pas de condamnation principale au sens de ladite disposition, de sorte que pareille décision ne peut être assortie d'une astreinte.

Ainsi jugé par Messieurs R. Janssens, président, H.E. Ras, premier vice-président, F. Hess, second vice-président, R. Soetaert, O. Stranard, S.K. Martens, H.L.J. Roelvink, juges, P. Kayser et E. Everling, juges suppléants,

et prononcé en audience publique à Bruxelles, le 1er juillet 1988, par Monsieur Janssens, préqualifié, en présence de Monsieur E. Krings, avocat-général, et de Monsieur C. Dejonge, greffier en chef suppléant.

(s.) C. DEJONGE

(s.) R. JANSSENS

COUR DE JUSTICE BENELUX
Affaire A 88/1
M.P. LIEGE
contre
HORWARD

BENELUX-GERECHTSHOF
Zaak A 88/1
M.P. LIEGE
tegen
HORWARD

Langue de la procédure: le français - Procestaal: Frans

**Verzoek om een prejudiciële beslissing
gedaan bij arrest van het Hof van Cassatie van België
inzake de Procureur-Generaal bij het Hof van Beroep te Luik
tegen D. Horward
(zaak A 88/1)**

Het Hof van Cassatie van België, tweede Kamer, heeft bij een in bovengenoemde zaak gewezen arrest van 25 mei 1988 - ontvangen ter griffie van het Benelux-Gerechtshof op 9 juni 1988 - dit Hof verzocht uitspraak te doen over de navolgende vragen van uitlegging:

- "a. Dient, wanneer een voertuig een aanhangwagen trekt waarop de achterkant van een wagen staat deze laatste geacht te worden met het voertuig verbonden te zijn en derhalve als daarvan deel uitmakend worden aangemerkt in de zin van artikel 1, eerste en tweede lid, van de Gemeenschappelijke Bepalingen behorende bij het Verdrag betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen?
- b. Indien het antwoord op de eerste vraag een onderscheid vereist, welk is dit?"

*
* *

**Demande de décision préjudicielle
formée par arrêt de la Cour de Cassation de Belgique
en cause le Procureur général près la Cour d'appel de Liège
contre D. Horward
(affaire A 88/1)**

Par un arrêt du 25 mai 1988 rendu dans la cause susdite et parvenu au greffe de la Cour de Justice Benelux le 9 juin 1988, la Cour de Cassation de Belgique, deuxième chambre, a invité la Cour Benelux à se prononcer sur les questions d'interprétation suivantes:

- "a. Lorsqu'un véhicule tracte une remorque sur laquelle est posée l'arrière d'une voiture, celle-ci doit-elle être considérée comme étant attelée au véhicule et, partant, comme en faisant partie au sens de l'article 1er, alinéas 1 et 2, des dispositions communes annexées à la Convention relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs?

- b. Si la réponse à la première question appelle des distinctions, quelles sont-elles?"

*
* *

BENELUX-GERECHTSHOF
Zaak A 88/2
Z.V.A.
tegen
VAN ASSELT

COUR DE JUSTICE BENELUX
Affaire A 88/2
Z.V.A.
contre
VAN ASSELT

Procestaal: Nederlands - Langue de la procédure: le néerlandais

**Verzoek om een prejudiciële beslissing,
gedaan bij vonnis van de Arrondissementsrechtbank te Zwolle
inzake de Ziektekostenverzekering Ambtenaren (Z.V.A.) U.A.
tegen J.H. van Asselt
(Zaak A 88/2)**

De Arrondissementsrechtbank te Zwolle, enkelvoudige Kamer, heeft bij een in bovengenoemde zaak gewezen vonnis van 8 juni 1988 - ontvangen ter griffie van het Benelux-Gerechtshof op 10 juli 1988 - dit Hof verzocht uitspraak te doen over de navolgende vragen van uitlegging :

- "a. Moet er gelet op de (in onderhavig vonnis) weergegeven correspondentie tussen aldaar genoemde verzekeringsmaatschappijen van worden uitgegaan dat de in artikel 10 lid 1 van de Wet Aansprakelijkheidsverzekering Motorrijtuigen bedoelde verjaring ten opzichte van (de verzekeraar van gedaagde) is gestuit in de zin van artikel 10 lid 3 van die wet ?
- b. Wanneer de onder a. geformuleerde vraag bevestigend wordt beantwoord, moet er dan van worden uitgegaan, gelet op het bepaalde in artikel 10 lid 2 WAM, dat in verhouding tussen de onderhavige partijen, derhalve de verzekeraar van de benadeelde en de verzekerde zelf, de verjaring ex artikel 31 lid 10 Wegenverkeerswet eveneens is gestuit?"

*
* *

**Demande de décision préjudicielle
formée par jugement de l'Arrondissementsrechtbank de Zwolle
en cause la Ziektekostenverzekering Ambtenaren (Z.V.A.) U.A.
contre J.H. Van Asselt
(affaire A 88/2)**

Par jugement du 8 juin 1988 rendu dans la cause susdite et parvenu au greffe de la Cour de Justice Benelux le 10 juillet 1988, l'Arrondissementsrechtbank de Zwolle, Chambre civile à juge unique, a invité la Cour Benelux à se prononcer sur les questions d'interprétation suivantes :

- "a. Faut-il considérer au vu de la correspondance citée dans le présent jugement et échangée entre les compagnies d'assurances y mentionnées, que la prescription visée à l'article 10, alinéa 1er, de la Wet Aansprakelijkheidsverzekering Motorrijtuigen (WAM) a été interrompue au sens de l'article 10, alinéa 3, de ladite loi à l'égard de l'assureur de la défenderesse?
- b. S'il est répondu par l'affirmative à la question énoncée sous a., faut-il alors considérer, au vu de la disposition de l'article 10, alinéa 2, de la loi WAM, que la prescription visée à l'article 31, alinéa 10, de la Wegenverkeerswet a également été interrompue dans la relation entre les présentes parties, à savoir l'assureur de la personne lésée et l'assuré lui-même?"

*
* *

BESCHIKKING
VAN HET COMITE VAN MINISTERS
VAN 25 MEI 1988
INZAKE OVERLEG EN SAMENWERKING BIJ DE
VOORBEREIDING VAN BESLISSINGEN DIE VAN
BELANG ZIJN VOOR DE BESCHERMING VAN HET
GRONDWATER IN DE GRENSGEBIEDEN

M (88) 8

(inwerkingtreding op de dag van ondertekening)

DECISION
DU COMITE DE MINISTRES
DU 25 MAI 1988
CONCERNANT LA CONCERTATION ET LA
COOPERATION
LORS DE LA PREPARATION DES DECISIONS
INTERESSANT LA PROTECTION DES EAUX
SOUTERRAINES
DANS LES REGIONS FRONTALIERES

M (88) 8

(entrée en vigueur le jour de sa signature)

BESCHIKKING
van het Comité van Ministers van de Benelux Economische Unie
inzake overleg en samenwerking bij de voorbereiding
van beslissingen die van belang zijn voor de bescherming
van het grondwater in de grensgebieden

M (88) 8

Het Comité van Ministers van de Benelux Economische Unie,

Gelet op de Benelux-Overeenkomst op het gebied van natuurbehoud en landschapsbescherming, M (81) 4, met name de artikelen 2, 3 en 4,

Overwegende dat het van belang is dat gelijke voorwaarden worden geschapen voor de bescherming van het grondwater aan beide zijden van de intra-grenzen,

Overwegende dat het nodig is dat afspraken worden gemaakt omtrent de wijze waarop wordt gehandeld ingeval beslissingen moeten worden genomen die van belang zijn voor de bescherming van grensoverschrijdende waterlagen,

Heeft het volgende beslist,

Artikel 1

1. De bevoegde autoriteit, waaraan de aanvraag is gericht voor een vergunning voor een handeling die gereguleerd is ter bescherming van het grondwater tegen verontreiniging dient een kopie van de bedoelde aanvraag voor advies over te maken aan de bevoegde autoriteit aan de andere zijde van de grens indien deze handeling de kwaliteit van het grondwater aldaar nadelig zou kunnen beïnvloeden.
2. Aan laatsbedoelde autoriteit zal worden verzocht om over de vergunningsverlening en de daaraan te stellen voorwaarden binnen een daarbij gestelde termijn advies uit te brengen.
De eerstbedoelde autoriteit betreft het haar tijdig uitgebracht advies in haar overwegingen t.a.v. de aanvraag.
3. Indien de vergunning is verleend geeft de betrokken autoriteit hiervan bericht aan de autoriteit aan de andere kant van de grens.

Artikel 2

Indien een autoriteit die belast is met het onderzoek voor de afbakening van de zonerings- (grondwaterbeschermingsgebieden) van oordeel is dat, vanwege de aanwezigheid van grensoverschrijdende waterlagen, in dat onderzoek ook het gebied aan de andere zijde van de Belgisch-Nederlandse grens moet worden betrokken, verleent de daar met betrekking tot vaststelling van beschermingszones bevoegde autoriteit haar medewerking door het verschaffen van gegevens over de bodemgesteldheid en over de aanwezigheid van factoren die op de kwaliteit van het grondwater in de grensoverschrijdende waterlaag van invloed kunnen zijn en zo mogelijk door het uitbrengen van advies.

DECISION
du Comité de Ministres de l'Union économique Benelux
concernant la concertation et la coopération
lors de la préparation des décisions
intéressant la protection des eaux souterraines
dans les régions frontalières
M (88) 8

Le Comité de Ministres de l'Union économique Benelux,

Vu la Convention Benelux en matière de conservation de la nature et de protection des paysages, M (81) 4, notamment les articles 2, 3 et 4,

Considérant l'intérêt de créer de part et d'autre des frontières intérieures des conditions égales pour la protection des eaux souterraines.

Considérant qu'il est nécessaire de convenir de la procédure à suivre lorsqu'il y a lieu de prendre des décisions intéressant la protection des nappes d'eau transfrontalières.

A pris la décision suivante,

Article 1er

1. L'autorité compétente saisie d'une demande d'autorisation concernant une activité réglementée en vue de protection des eaux souterraines contre la pollution est tenue de transmettre une copie de cette demande pour avis à l'autorité compétente de l'autre côté de la frontière, si cette activité est susceptible de porter atteinte à la qualité des eaux souterraines de l'autre côté de la frontière.
2. Cette dernière autorité sera priée de donner, dans un délai déterminé, son avis sur l'octroi de l'autorisation et sur les conditions à y rattacher.

La première autorité statuera sur la demande en tenant compte de l'avis qui lui aura été donné dans le délai prévu.

3. Si cette autorité a octroyé l'autorisation, elle en informera l'autorité de l'autre côté de la frontière.

Article 2

Lorsqu'une autorité chargée de l'examen en vue d'un zonage (désignation des zones de protection des eaux souterraines) est d'avis que, en raison de la présence de nappes d'eaux souterraines transfrontalières, cet examen doit aussi couvrir la zone située de l'autre côté de la frontière belgo-néerlandaise, l'autorité qui y est compétente pour l'établissement des zones de protection apportera son concours en fournissant des données sur la nature du sol et sur la présence des facteurs susceptibles d'avoir une influence sur la qualité des eaux souterraines dans la nappe d'eau transfrontalière, et si possible en émettant un avis.

Artikel 3

De autoriteiten die belast zijn met de voorbereiding van de besluiten tot afbakening van zonerings (aanwijzing grondwaterbeschermingsgebieden), en tot vaststelling van gebruiksvoorschriften met betrekking tot het waterwindgebied respectievelijk het grondwaterbeschermingsgebied, betrekken daarbij tijdig de autoriteiten die aan de andere zijde van de Belgisch-Nederlandse grens bevoegd zijn tot het nemen van soortgelijke besluiten.

Artikel 4

1. Ontwerpen van besluiten of voorschriften, in de zin van artikel 3, die om commentaar worden toegezonden aan adviesinstanties of die ter visie worden gelegd, worden tot datzelfde doel ook toegezonden aan de autoriteiten die bevoegd zijn ten aanzien van het aan de andere zijde van de Belgisch-Nederlandse grens gelegen deel van de grensoverschrijdende waterlaag en die uit dien hoofde bevoegd zijn tot eventuele zonerings ter bescherming van de waterwinning. Deze toezending behelst tevens het verzoek om tijdig commentaar.
2. De in het eerste lid bedoelde autoriteiten zenden de besluiten waarbij de zonerings ter bescherming van waterwinning in grensoverschrijdende waterlagen en de gebruiksvoorschriften zijn vastgesteld, aan elkander toe.

Artikel 5

De vaststelling van zonerings (aanwijzing grondwaterbeschermingsgebieden) en in verband daarmee van gebruiksvoorschriften aan de ene zijde van de Belgisch-Nederlandse grens, uitsluitend of in hoofdzaak met het oog op een grondwaterbeschermingsgebied aan de andere zijde van die grens, geschiedt onder het voorbehoud dat, voor zover de uit die vaststelling voortvloeiende beperking krachtens de aan de ene zijde van die grens toepasselijke wetgeving grond kan zijn voor het toekennen van schadevergoeding aan derden, de kosten daarvan in rekening kunnen worden gebracht door de bevoegde autoriteit aan de ene zijde van de grens bij de bevoegde autoriteit of bij de begunstigde vergunninghouder aan de andere zijde van die grens.

Artikel 6

Indien tussen de autoriteit aan de ene zijde van de Belgisch-Nederlandse grens en die aan de andere zijde van de grens verschil van inzicht bestaat over de betekenis die moet worden verbonden aan de feiten en omstandigheden in een door laatstgenoemde autoriteit uitgebracht advies in de zin van artikel 1 of artikel 2, een commentaar in de zin van artikel 4 lid 1, dan wel een verzoek tot schadevergoeding in de zin van artikel 5, zal eerstbedoelde autoriteit daarover het advies vragen van de Gemengde Schadecommissie, als voorzien in de Beschikking van het Comité van Ministers van 17 oktober 1983 inzake wederzijdse bijstand ter vaststelling van schade veroorzaakt door grensoverschrijdende gevolgen van grondwateronttrekking, M (83) 26. Het advies zal worden uitgebracht binnen de door de bevoegde autoriteiten te stellen termijn. De autoriteit die met het onderzoek is belast betreft het haar tijdig uitgebracht advies in haar overwegingen ten aanzien van de aanvraag.

Article 3

L'autorité chargée de la préparation des décisions relatives au zonage (désignation des zones de protection des eaux souterraines) et aux conditions d'exploitation de la zone de captage ou de la zone de protection des eaux souterraines en informera immédiatement l'autorité compétente pour prendre de telles décisions de l'autre côté de la frontière belgo-néerlandaise.

Article 4

1. Les projets de décisions ou de conditions, au sens de l'article 3, qui sont envoyés pour commentaires à des instances consultatives ou soumis pour examen, seront aussi adressés, dans le même but, à l'autorité compétente pour la partie de la nappe d'eau transfrontalière située de l'autre côté de la frontière belgo-néerlandaise, et qui, de ce chef, est compétente, pour établir un zonage éventuel en vue de la protection des captages d'eau. Cet envoi s'accompagnera de la demande de fournir le commentaire dans le délai prévu.
2. Les autorités visées au paragraphe premier se transmettront les décisions établissant le zonage en vue de la protection des captages dans les nappes d'eau transfrontalières, et fixant les conditions d'exploitation.

Article 5

Le zonage (désignation des zones de protection des eaux souterraines) et l'établissement des conditions d'exploitation y relatives d'un côté de la frontière belgo-néerlandaise, exclusivement ou principalement eu égard à une zone de protection des eaux souterraines de l'autre côté de cette frontière, s'effectueront sous la condition que, dans la mesure où la restriction qui en découle peut, en vertu de la législation en vigueur d'un côté de cette frontière, fonder l'octroi d'une indemnité, les frais puissent en être imputés par l'autorité compétente d'un côté de la frontière à l'autorité compétente ou au titulaire bénéficiaire de l'autre côté de cette frontière.

Article 6

Lorsque l'autorité d'un côté de la frontière belgo-néerlandaise et celle de l'autre côté de cette frontière diffèrent d'avis sur la signification des faits et circonstances exposés dans un avis émis par cette dernière autorité au sens de l'article 1er ou de l'article 2, dans un commentaire au sens de l'article 4, 1er alinéa ou dans une demande d'indemnité au sens de l'article 5, la première autorité consultera la Commission mixte des Dommages prévue dans la Décision du Comité de Ministres du 17 octobre 1983 concernant l'assistance réciproque pour la détermination des dommages causés par les effets transfrontaliers des captages d'eaux souterraines, M (83) 26. Cette commission donnera son avis dans le délai fixé par l'autorité compétente. L'autorité chargée de l'examen susvisé statuera sur la demande en tenant compte de l'avis qui lui aura été donné dans le délai prévu.

Artikel 7

Indien bij de bevoegde autoriteit aan de ene zijde van de grens het vermoeden bestaat dat de kwaliteit van het grondwater nadelig is of wordt beïnvloed door bepaalde handelingen die aan de andere zijde van de grens plaatsvinden in strijd met de daarvoor gestelde voorschriften, doet zij daarvan mededeling aan de bevoegde autoriteit aan de andere zijde van de grens. Laatstbedoelde autoriteit zal de andere autoriteit binnen redelijke termijn op de hoogte houden.

Artikel 8

De bevoegde autoriteiten, in de zin van artikel 3, maken onderling nadere afspraken over het dadelijk melden van de nodige gegevens met betrekking tot calamiteiten of andere onvoorziene gebeurtenissen die besmetting van de grensoverschrijdende waterlaag ten gevolge hebben.

Artikel 9

1. De onderhavige Beschikking wordt van kracht op de dag van haar ondertekening.
2. Elk van de drie Beneluxlanden neemt de nodige maatregelen opdat de bepalingen van de onderhavige Beschikking vanaf de eerste dag van de tiende maand volgend op de dag van ondertekening worden toegepast.
3. Binnen zes maanden te rekenen vanaf die datum brengt ieder der drie Regeringen verslag uit aan het Comité van Ministers over de maatregelen die zijn getroffen der uitvoering van onderhavige Beschikking. Bij dit verslag zal de tekst van de nationale uitvoeringsmaatregelen worden gevoegd.

GEDAAN te Brussel, op 25 mei 1988.

De Voorzitter van het Comité van Ministers,

J.F. POOS

Article 7

Si l'autorité compétente d'un côté de la frontière croit que la qualité des eaux souterraines est douteuse ou altérée par certains actes commis de l'autre côté de la frontière à l'encontre des prescriptions établies en la matière, elle en fera part à l'autorité compétente de l'autre côté de la frontière. Cette dernière autorité tiendra l'autre autorité au courant dans un délai raisonnable.

Article 8

Les autorités compétentes au sens de l'article 3, conviendront de se communiquer immédiatement toutes les informations relatives aux calamités ou autres événements imprévus entraînant la contamination de la nappe d'eau transfrontalière.

Article 9

1. La présente Décision entrera en vigueur le jour de sa signature.
2. Chacun des trois pays du Benelux prendra les mesures nécessaires pour que les dispositions de la présente Décision soient appliquées à partir du premier jour du dixième mois qui suit le jour de la signature.
3. Dans les six mois à compter de ce jour, chacun des trois Gouvernements fera rapport au Comité de Ministres sur les mesures qui ont été prises en vue de l'exécution de cette Décision. Le texte des mesures d'exécution nationales sera joint à ce rapport.

FAIT à Bruxelles, le 25 mai 1988.

Le Président du Comité de Ministres,

J.F. POOS

TOELICHTING
voor de Beschikking M (88) 8 inzake overleg en
samenwerking bij de voorbereiding van beslissingen
die van belang zijn voor de bescherming van het
grondwater in de grensgebieden

1. De Beschikking sluit aan op de twee eerder tot stand gekomen Beschikkingen inzake wederzijdse bijstand ter vaststelling van schade veroorzaakt door grensoverschrijdende gevolgen van grondwateronttrekking (Beschikking M (83) 26 van 17 oktober 1983) respectievelijk inzake samenwerking bij de voorbereiding van beslissingen omtrent vergunningen van grondwateronttrekkingen waarvan grensoverschrijdende gevolgen mogelijk zijn (Beschikking M (84) 16 van 12 december 1984).
2. Het doel van deze (derde) beschikking is te bewerkstelligen dat, wanneer aan de ene zijde van de grens een grondonttrekking plaatsvindt aan een grensoverschrijdende watervoerende laag, het gebied aan de andere zijde van de grens wordt beschermd volgens de maatstaven die daar voor grondwaterbeschermingsgebieden gelden. Zodanige bescherming kan het meest effectief worden geboden indien zoveel nodig ook op het aansluitend gebied aan de andere zijde van de grens de zonering formeel is aangewezen als grondwaterbeschermingsgebied naar de maatstaven van de lidstaat waar dat gebied is gelegen.
3. Voor het gebied dat valt onder de competentie van het Vlaams Gewest geldt het decreet van 24 januari 1984, houdende maatregelen inzake grondwaterbeheer en een drietal daarop gebaseerde besluiten van 27 maart 1987. In Nederland is op 1 januari 1987 de wet op de bodembescherming in werking getreden.
4. In België behoort de afbakening van de zonering tot de bevoegdheid van het Vlaamse en het Waalse Gewest.

In Nederland behoort de afbakening van de zonering tot de bevoegdheid van het provinciaal bestuur.

- Aan Belgische zijde geschiedt dit in samenhang met de onttrekkingsvergunning op verzoek van de aanvrager of houder van de vergunning (vergunningsprocedure).
- Aan Nederlandse zijde geschiedt dit bij de vaststelling of herziening van het provinciale plan voor de grondwaterbeschermingsgebieden (planprocedure).

De autoriteiten aan weerszijden van de grens werken hierbij samen (vgl. de artikelen 2, 3 en 4).

COMMENTAIRE
accompagnant la Décision M (88) 8 concernant la
concertation et la coopération lors de la préparation
des décisions intéressant la protection des eaux
souterraines dans les régions frontalières

1. La décision rejoint deux autres décisions élaborées antérieurement concernant d'une part l'assistance réciproque pour la détermination des dommages causés par les effets transfrontaliers des captages d'eaux souterraines (Décision M (83) 26 du 17 octobre 1983), et d'autre part, la coopération dans le domaine de la préparation des décisions relatives aux autorisations de captages d'eaux souterraines susceptibles d'avoir des effets transfrontaliers (Décision M (84) 16 du 12 décembre 1984).
2. Le but de cette (troisième) décision est d'arriver à ce que, lorsqu'un captage d'eaux souterraines est effectué d'un côté de la frontière dans une nappe d'eau transfrontalière, la zone située de l'autre côté de la frontière soit protégée suivant les critères qui y sont appliqués pour les zones de protection des eaux souterraines. Une telle protection pourra être assurée de façon optimale, si pour autant que de besoin, la zone contiguë de l'autre côté de la frontière aura elle aussi été désignée formellement comme zone de protection des eaux souterraines selon des critères en vigueur dans l'Etat membre où cette zone est située.
3. Par le décret du 24 janvier 1984 concernant les mesures relatives à la gestion des eaux souterraines, et par trois arrêtés du 27 mars 1987 basés sur ce décret. La zone relevant de la compétence de la Région flamande est régie. Aux Pays-Bas, la loi sur la protection du sol est entrée en vigueur le 1er janvier 1987.
4. En Belgique, le zonage relève de la compétence des Régions flamande et wallonne.

Aux Pays-Bas, il relève de la compétence de l'administration provinciale.
 - Du côté belge, le zonage s'effectue en fonction de l'autorisation de captage, à la demande du demandeur ou titulaire de l'autorisation (procédure de l'autorisation).
 - Du côté néerlandais, le zonage s'effectue lors de l'établissement ou la révision du plan provincial des zones de protection des eaux souterraines (procédure du plan).

Les autorités de part et d'autre de la frontière collaborent entre elles en la matière (cf. les articles 2, 3 et 4).

5. Essentieel voor het bereiken van de doelstelling van deze regeling is, dat de afbakening van de zonerings ook moet kunnen plaatsvinden uitsluitend of in hoofdzaak ter bescherming van een concrete grondwateronttrekking aan de andere zijde van de grens. In dat geval zal de zonerings kunnen leiden tot zodanige beperkingen van de gebruiksmogelijkheid van de bodem dat de autoriteit (provincie) die de zonerings vaststelt gehouden is tot schadevergoeding aan gedupeerden. Daarom zal de autoriteit aan de andere zijde van de grens, door wie, of door wier tussenkomst om afbakening is verzocht zich te voren ertoe moeten hebben verplicht dat schadeclaims (wegens kostenverhaal) door haar tussenkomst worden afgewikkeld (vgl. artikel 5).
6. In de lijn van de doelstelling van deze beschikking ligt voorts dat, afgezien van de formele afbakening van beschermingsgebieden er samenwerking is inzake vergunningsverlening voor handelingen, die - met het oog op grondwater- en bodembescherming - behoudens vergunning zijn verboden. Die samenwerking zal er moeten zijn op soortgelijke wijze als is voorzien in de onder punt 1. genoemde Beschikking M (84) 16, betreffende verlening van onttrekkingsvergunningen (vgl. artikel 1).
7. Voor een goede uitvoering van de regeling bestaat behoefte aan de mogelijkheid dat de ene autoriteit de andere autoriteit rechtstreeks om een onderzoek - en de uitslag daarvan - kan verzoeken, bij een redelijk vermoeden dat mede voor die ene partij van belang zijnde voorschriften aan de andere zijde van de grens niet worden nageleefd, bijvoorbeeld door illegale lozing of opslag van gevaarlijke stoffen. Ook een verplichting tot het onverwijld verschaffen van concrete gegevens van een calamiteit dient dat belang (vgl. de artikelen 7 en 8).
8. Tenslotte zal ook hier, evenals in de onder punt 1. genoemde Beschikking M (84) 16 inzake samenwerking bij vergunningverlening, bij verschil van inzicht de Gemengde Schadecommissie, bedoeld in de hierboven onder punt 1. genoemde Beschikking M (83) 26, moeten worden ingeschakeld.

5. Pour atteindre l'objectif de la réglementation en question, il est essentiel que la délimitation d'une zone de protection puisse ainsi s'effectuer uniquement ou principalement pour protéger un captage d'eaux souterraines de l'autre côté de la frontière. Dans ce cas, le zonage pourra entraîner de telles limitations quant aux possibilités d'utilisation du sol que l'autorité (provinciale) qui établit le zonage sera tenu d'octroyer une indemnité aux victimes de ces limitations. C'est pourquoi, l'autorité de l'autre côté de la frontière, par laquelle ou par l'entremise de laquelle la délimitation a été demandée, aurait dû s'engager au préalable à faire octroyer l'indemnité réclamée (pour cause de récupération des frais) (cf. l'article 5).
6. La réalisation de l'objectif de la décision en question implique par ailleurs que, indépendamment de la délimitation formelle des zones de protection, il existe une coopération au niveau de l'octroi des autorisations pour les activités qui, eu égard à la protection des eaux souterraines et du sol, sont interdites sauf autorisation. Cette coopération devra être analogue à celle prévue par la Décision M (84) 16, citée au point 1, concernant l'octroi des autorisations de captages (cf. l'article 1er).
7. Pour une bonne exécution de la réglementation, il est nécessaire de prévoir qu'une autorité puisse prier directement l'autre autorité de faire effectuer un examen - et de lui en faire parvenir les résultats - lorsqu'elle a tout lieu de croire que des prescriptions, qui l'intéressent également ne sont pas respectées de l'autre côté de la frontière, p.ex. par le déversement ou le stockage illégal de substances dangereuses. De même, il est important de prévoir l'obligation de se communiquer immédiatement des informations concrètes concernant une calamité (cf. les articles 7 et 8).
8. Enfin, il y a lieu de prévoir aussi, comme dans la Décision M (84) 16, citée sous le point 1, concernant la coopération au niveau de l'octroi des autorisations, le recours, en cas de divergence de vues, à la Commission mixte des Dommages prévue dans la Décision M (83) 26 mentionnée ci-dessus sous le point 1.

BESCHIKKING
VAN HET COMITE VAN MINISTERS
VAN 10 MEI 1988
INZAKE DE LIBERALISATIE VAN VERVOER VAN
GOEDEREN
OVER DE WEG TEGEN VERGOEDING TUSSEN DE
GRONDGEBIEDEN
VAN DE HOGE VERDRAGSLUITENDE PARTIJEN EN VAN
DERDE LANDEN
M (88) 2

(inwerkingtreding op de dag van de ondertekening)

DECISION
DU COMITE DE MINISTRES
DU 10 MAI 1988
RELATIVE A LA LIBERALISATION DES TRANSPORTS
REMUNERES
DE MARCHANDISES PAR ROUTE, EFFECTUES ENTRE
LES TERRITOIRES DES HAUTES PARTIES
CONTRACTANTES ET DES PAYS TIERS
M (88) 2

(entrée en vigueur le jour de sa signature)

BESCHIKKING
van het Comité van Ministers van de Benelux Economische Unie
inzake de liberalisatie van vervoer van goederen over de weg
tegen vergoeding tussen de grondgebieden van de
Hoge Verdragsluitende Partijen en van derde landen

M (88) 2

Het Comité van Ministers van de Benelux Economische Unie,

Gelet op artikel 87, lid 1, van het Unieverdrag,

Overwegende dat het wenselijk is de liberalisatiebepkeringen in het goederenvervoer over de weg met derde landen volledig weg te werken.

Heeft het volgende besluit:

Artikel 1

Deze beschikking is van toepassing op het vervoer van goederen over de weg tegen vergoeding tussen de grondgebieden van de Beneluxlanden en dat van derde landen.

Artikel 2

1. Het vervoer van goederen over de weg uitgevoerd d.m.v. motorvoertuigen geregistreerd in een Beneluxland, tussen een ander Beneluxland en een derde land, is geliberaliseerd, met ingang van 1 januari 1990.
2. Voor dit vervoer is op het grondgebied van de Beneluxlanden geen enkele vergunning vereist, behalve die welke eventueel voorgeschreven zijn krachtens de nationale wetgeving van het land waar de motorvoertuigen zijn geregistreerd.

Artikel 3

De beschikking van het Comité van Ministers van 31 januari 1969, M (69) 10, vervalt op 31 december 1989.

Artikel 4

Deze Beschikking treedt in werking op de datum van ondertekening.

GEDAAN te Brussel, op 10 mei 1988.

De Voorzitter van het Comité van Ministers,

J.F. POOS

DECISION
du Comité de Ministres de l'Union économique Benelux
relative à la libéralisation des transports rémunérés
de marchandises par route, effectués entre les territoires
des Hautes Parties Contractantes et des pays tiers

M (88) 2

Le Comité de Ministres de l'Union économique Benelux,

Vu l'article 87, alinéa 1, du Traité d'Union,

Considérant qu'il convient de supprimer toute restriction à la libéralisation des transports de marchandises par route avec des pays tiers.

A pris la présente décision:

Article 1er

La présente décision est applicable aux transports rémunérés de marchandises par route effectués entre les territoires des pays du Benelux et des pays tiers.

Article 2

1. Avec effet au 1er janvier 1990 sont libérés les transports rémunérés de marchandises par route au moyen de véhicules automoteurs immatriculés dans un pays du Benelux, effectués entre un autre pays du Benelux et un pays tiers.
2. Ces transports ne sont soumis à aucune autorisation sur le territoire des pays du Benelux, sauf celles éventuellement requises par la législation nationale du pays d'immatriculation des véhicules automoteurs.

Article 3

La décision du Comité de Ministres du 31 janvier 1969, M (69) 10 est abrogée au 31 décembre 1989.

Article 4

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

FAIT à Bruxelles, le 10 mai 1988.

Le Président du Comité de Ministres,

J.F. POOS

BESCHIKKING
VAN HET COMITE VAN MINISTERS
VAN 10 MEI 1988
BETREFFENDE DE BENELUX-TARIEVEN VOOR
HET GOEDERENVERVOER OVER DE WEG
M (88) 3

(5de wijzigingsbeschikking)
(inwerkingtreding op de dag van ondertekening)

DECISION
DU COMITE DE MINISTRES
DU 10 MAI 1988
CONCERNANT LES TARIFS BENELUX EN MATIERE
DE TRANSPORTS DE MARCHANDISES PAR ROUTE
M (88) 3

(5e décision modificative)
(entrée en vigueur le jour de sa signature)

BESCHIKKING
van het Comité van Ministers van de Benelux Economische Unie
betreffende de Benelux-tarieven voor het
goederenvervoer over de weg
M (88) 3

Het Comité van Ministers van de Benelux Economische Unie,

Gelet op artikel 86, lid 1 van het Verdrag tot instelling van de Benelux Economische Unie,

Gelet op Verrordering (EEG) /3568/83 van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 1 december 1983 betreffende de prijsvorming voor het goederenvervoer over de weg tussen de Lidstaten, gepubliceerd in het Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen van 22 december 1983 en in het bijzonder artikel 19,

Overwegende dat als gevolg van de invoering van nieuwe referentietarieven wenselijk is de Beschikking van het Comité van Ministers van 14 mei 1981, M (81) 9, zoals gewijzigd bij de Beschikking van 6 mei 1983, M (83) 4, in te trekken.

Heeft het volgende beslist:

Artikel 1

De Beschikking van het Comité van Ministers van 14 mei 1981, M (81) 9, zoals gewijzigd door de Beschikking van het Comité van Ministers van 6 mei 1983, M (83) 4, vervalt.

Artikel 2

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

GEDAAN te Brussel, op 10 mei 1988.

De Voorzitter van het Comité van Ministers,

J.F. POOS

DECISION
du Comité de Ministres de l'Union économique Benelux
concernant les tarifs Benelux en matière de transports
de marchandises par route

M (88) 3

Le Comité de Ministres de l'Union économique Benelux,

Vu l'article 86, § 1 du Traité instituant l'Union économique Benelux,

Vu le Règlement (CEE)/3568/83 du Conseil des Communautés européennes du 1er décembre 1983 relatif à la formation des prix du transport de marchandises par route entre les Etats membres, publié dans le Journal officiel des Communautés européennes du 22 décembre 1983 notamment son article 19,

Considérant que suite à l'introduction des nouveaux tarifs de référence il convient d'abroger la Décision du Comité de Ministres du 14 mai 1981, M (81) 9, modifiée par la Décision du 6 mai 1983, M (83) 4,

A pris la présente décision:

Article 1er

La Décision du Comité de Ministres du 14 mai 1981, M (81) 9, modifiée par la Décision du Comité de Ministres du 6 mai 1983, M (83) 4, est abrogée.

Article 2

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

FAIT à Bruxelles, le 10 mai 1988.

Le Président du Comité de Ministres,

J.F. POOS

BESLUIT
VAN HET COMITE VAN MINISTERS
VAN 24 MEI 1988
IN TOEPASSING VAN HET OP 31 DECEMBER 1981
GENOMEN
BESLUIT VAN HET COMITE VAN MINISTERS, M (81) 16
TOT WIJZIGING VAN DE BESLISSINGEN VAN DE
TWEEDE BENELUX-REGERINGSCONFERENTIE
VAN 6 JULI 1970
M (88) 5

(douanebevoegdheden aan de Nederlands-Belgische grens)

DECISION
DU COMITE DE MINISTRES
DU 24 MAI 1988
EN EXECUTION DE LA DECISION
DU COMITE DE MINISTRES
DU 31 DECEMBRE 1981, M (81) 16,
MODIFIANT LES DECISIONS DE LA
DEUXIEME CONFERENCE
INTERGOUVERNEMENTALE BENELUX
DU 6 JUILLET 1970
M (88) 5

(attributions douanières à la frontière belgo-néerlandaise)

BESLUIT
van het Comité van Ministers
van de Benelux Economische Unie
van 24 mei 1988
in toepassing van het op 31 december 1981 genomen
Besluit van het Comité van Ministers, M (81) 16
tot wijziging van de beslissingen van de
Tweede Benelux-Regeringsconferentie
van 6 juli 1970
M (88) 5

(douanebevoegdheden aan de Nederlands-Belgische grens)

Gelet op het op 31 december 1981 door het Comité van Ministers genomen besluit tot wijziging van de beslissingen van de Tweede Benelux-Regeringsconferentie van 6 juli 1970 zal aan de grensovergang van de rondweg om Essen-Nispen een gemeenschappelijk kantoor met volledige douanebevoegdheden worden ingericht.

Conform de op 1 oktober en 18 november 1985 door de gemachtigde bewindslieden genomen besluiten zal na de openstelling van dit kantoor het gemeenschappelijk douanekantoor te Essen-Nispen worden gesloten voor het vrachtverkeer alsmede voor het reizigersverkeer.

* *
*

DECISION
du Comité de Ministres
de l'Union économique Benelux
du 24 mai 1988
en exécution de la Décision du Comité de Ministres
du 31 décembre 1981, M (81) 16,
modifiant les décisions de la Deuxième Conférence
Intergouvernementale Benelux
du 6 juillet 1970
M (88) 5

(attributions douanières à la frontière belgo-néerlandaise)

Vu la décision prise le 31 décembre 1981 par le Comité de Ministres modifiant les décisions de la Deuxième Conférence Intergouvernementale Benelux du 6 juillet 1970, il sera créé au passage de la frontière sur la route de contournement d'Essen-Nispen un bureau commun à attributions douanières complètes.

Conformément aux décisions prises les 1er octobre et 18 novembre 1985 par les ministres compétents, le bureau commun d'Essen-Nispen, sera fermé au trafic de marchandises ainsi qu'au trafic voyageurs après l'ouverture de ce bureau.

BESCHIKKING
VAN HET COMITE VAN MINISTERS
VAN 25 MEI 1988
HOUDENDE TWEDE WIJZIGING VAN DE
BESCHIKKING M (85) 4
VAN 26 SEPTEMBER 1985 TOT INVOERING VAN EEN
SANITAIRE REGELING VOOR HET INTRA-BENELUX-
VERKEER VOOR INGEVOERDE GARNALEN OF
VOEDINGSWAREN WAARIN GARNALEN ZIJN VERWERKT
M (88) 6

(inwerkingtreding op de dag van ondertekening)

DECISION
DU COMITE DE MINISTRES
DU 25 MAI 1988
PORTANT SECONDE MODIFICATION DE LA DECISION
M (85) 4 DU 26 SEPTEMBRE 1985 RELATIVE A
L'INTRODUCTION D'UNE REGLEMENTATION SANITAIRE
POUR LES ECHANGES INTRA-BENELUX
DE CREVETTES IMPORTEES OU DE DENREES
ALIMENTAIRES IMPORTEES CONTENANT DES
CREVETTES
M (88) 6

(entrée en vigueur le jour de sa signature)

BESCHIKKING
van het Comité van Ministers van de Benelux Economische Unie
houdende tweede wijziging van de Beschikking M (85) 4 van
26 september 1985 tot invoering van een sanitaire regeling voor
het Intra-Benelux-Verkeer voor ingevoerde garnalen of
voedingswaren waarin garnalen zijn verwerkt
M (88) 6

Het Comité van Ministers van de Benelux Economische Unie,

Gelet op artikel 1 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 de voorschriften van de Benelux-Beschikking van 26 september 1985, tot invoering van een sanitaire regeling voor het Intra-Benelux-verkeer voor ingevoerde garnalen of voedingswaren waarin garnalen zijn verwerkt, M (85) 4, alsmede van de Beschikking van 24 november 1987, M (87) 8, tot wijziging daarop onverwijld in overeenstemming moeten worden gebracht met de voorschriften van het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap,

Heeft het volgende beslist:

Artikel 1

Aan artikel 5 van de Beschikking van 26 september 1985 tot invoering van een sanitaire regeling voor het Intra-Benelux-verkeer voor ingevoerde garnalen of voedingswaren waarin garnalen zijn verwerkt, M (85) 4, wordt een derde lid toegevoegd dat als volgt luidt:

"3 Garnalen van oorsprong uit één van de Lid-Staten van de Europese Economische Gemeenschap en voedingswaren waarin garnalen die van oorsprong zijn uit één van de Lid-Staten van de Europese Economische Gemeenschap, zijn verwerkt."

Artikel 2

1. De onderhavige Beschikking treedt in werking op de dag van haar ondertekening.
2. Elk van de drie Beneluxlanden neemt vóór 1 juni 1988 de nodige maatregelen opdat de bepalingen van de onderhavige Beschikking in werking kunnen treden.

DECISION
du Comité de Ministres de l'Union économique Benelux
portant seconde modification de la Décision M (85) 4 du
26 septembre 1985 relative à l'introduction d'une
réglementation sanitaire pour les échanges intra-Benelux
de crevettes importées ou de denrées alimentaires importées
contenant des crevettes
M (88) 6

Le Comité de Ministres de l'Union économique Benelux,

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

Considérant que les prescriptions de la Décision Benelux du 26 septembre 1985 relative à l'introduction d'une réglementation sanitaire pour les échanges intra-Benelux de crevettes importées ou de denrées alimentaires importées contenant des crevettes, M (85) 4, ainsi que de la Décision du 24 novembre 1987, M (87) 8 modifiant celle-ci, doivent être conformées aux prescriptions du Traité instituant la Communauté économique européenne,

A pris la décision suivante:

Article 1er

Un troisième paragraphe est ajouté à l'article 5 de la Décision du 26 septembre 1985 relative à l'introduction d'une réglementation sanitaire pour les échanges intra-Benelux de crevettes importées ou de denrées alimentaires importées contenant des crevettes, M (85) 4, ce paragraphe s'énonce comme suit:

- "3 Les crevettes originaires d'un des Etats membres de la Communauté économique européenne et les denrées alimentaires contenant des crevettes originaires d'un des Etats membres de la Communauté économique européenne."

Article 2

1. La présente Décision entre en vigueur le jour de sa signature.
2. Chacun des trois pays du Benelux prend avant le 1er juin 1988 les mesures requises pour l'entrée en vigueur des dispositions de la présente Décision.

3. Binnen zes maanden te rekenen vanaf de datum als bedoeld onder 2. brengt ieder der drie Regeringen verslag uit aan het Comité van Ministers over de maatregelen die zijn getroffen ter uitvoering van de Beschikkingen M (85) 4, M (87) 8 en van de onderhavige Beschikking. Bij dit verslag zal de tekst van de nationale uitvoeringsmaatregelen worden gevoegd.

GEDAAN te Brussel, op 25 mei 1988.

De Voorzitter van het Comité van Ministers,

J.F. POOS

Article 4

1. La présente Décision entre en vigueur à la date de sa signature.
2. Chacun des trois pays prendra les mesures d'exécution nécessaires en vue d'appliquer les dispositions de la présente Décision à partir du 1er jour du dixième mois qui suit la date de signature.
3. Dans un délai de six mois à compter du délai visé au § 2, chacun des trois pays fera 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 25 mai 1988,

Le Président du Comité de Ministres,

J.F. POOS

M (88) 9. Bijlage

DEEL I: AUTOBUSSEN

HOOFDSTUK 1

Algemene gegevens

- a. Categorie van voertuigen waarop dit deel 1 betrekking heeft.

Het onderhavige deel 1 betreft:

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

Onder motorrijtuig wordt in dit deel verstaan ieder motorvoertuig met of zonder carrosserie bestemd om aan het wegverkeer deel te nemen, met uitzondering van voertuigen die zich over rails bewegen, mits het motorvoertuig tot een der volgende internationale categorieën behoort:

1. Categorie M: Voor het vervoer van personen bestemde motorvoertuigen op tenminste vier wielen, alsmede dergelijke voertuigen op drie wielen met een maximum toelaatbaar gewicht van meer dan 1.000 kg:

a. 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 gewicht van ten hoogste 5000 kg;

b. Categorie M3: voertuigen bestemd voor het vervoer van personen, met meer dan acht zitplaatsen, die van de bestuurder niet medegerekend, en met een maximum toelaatbaar gewicht van meer dan 5000 kg.

2. Gelede autobussen: Een gelede autobus wordt geacht te bestaan uit twee compartimenten, waarvan één is gelegen voor het hart van de draaikrans en één gelegen achter het hart van de draaikrans. Gelede autobussen worden beschouwd als één enkel voertuig.

- b. Typegoedkeuring: Het chassis moet behoren tot een goedgekeurd type.

- c. Chassis- en identificatienummer

1. Het chassisnummer moet op het chassis of het frame of op een gelijkwaardige constructie zijn aangebracht op een goed zichtbare en toegankelijke plaats door middel van een bepaald procédé, zoals hameren of ponsen zodat wordt voorkomen dat het wordt uitgewist of gewijzigd.

PARTIE I: AUTOCARS ET AUTOBUS**CHAPITRE 1er****Généralités****a. Catégorie de véhicules faisant l'objet de la partie 1**

La partie I concerne:

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

On entend par véhicule automoteur, au sens de la partie I, tout véhicule à moteur destiné à circuler sur route, avec ou sans carrosserie, à l'exception des véhicules qui se déplacent sur rails, et qui entre dans une des catégories internationales suivantes:

1. Catégorie M: Véhicules à moteur affectés au transport de personnes ayant soit au moins quatre roues, soit trois roues et un poids total maximum autorisé excédant 1.000 kg:
 - a. Catégorie M2: Véhicules affectés au transport de personnes, comportant outre le siège du conducteur, plus de huit places assises et ayant un poids total maximum autorisé qui n'excède pas 5.000 kg.
 - b. Catégorie M3: Véhicules affectés au transport de personnes, comportant outre le siège du conducteur, plus de huit places assises et ayant un poids total maximum autorisé excédant 5.000 kg.
 2. Autobus articulés: Un autobus articulé est censé comprendre deux compartiments dont l'un est situé devant et l'autre derrière le centre de la couronne à billes. Les autobus articulés sont considérés comme ne constituant qu'un seul véhicule.
- b. Agrément des prototypes: Le châssis doit être d'un type agréé.
- c. Numéro de châssis et d'identification
1. Le numéro de châssis doit être marqué sur le châssis, ou le cadre, ou une autre structure analogue, à un endroit bien apparent et facilement accessible, par un procédé déterminé comme le martèlement ou le poinçonnage, de manière à éviter qu'il ne s'efface ou ne s'altère.

DEEL I

2. 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 en maximaal zeventien letters of cijfers moet bestaan.
3. Deze tekens moeten tenminste 7 mm hoog zijn en zodanig van alle andere aanduidingen gescheiden zijn dat geen twijfel mogelijk is.
4. Het chassisnummer moet door de fabrikant of zijn gemachtigde goed leesbaar in een langsligger of, wanneer het voertuig niet voorzien is van een langsligger, 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.
7. Voertuigen die voor wat betreft het chassisnummer voldoen aan het gestelde in Richtlijn 76/114/EG van de Raad van 18 december 1975, zoals aangevuld bij de Richtlijn 78/507/RG van de Commissie van 19 mei 1978 inzake het identificatienummer van het voertuig, worden geacht te voldoen aan het gestelde in de leden c.1. tot en met c.6.

HOOFDSTUK 2

Afmetingen

a. Maximale afmetingen

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

	Lengte (m)	Breedte (1) (m)	Hoogte (m)
Twee- en meer-assige motorrijtuigen	12,0	2,5	4,0
Gelede autobussen / trekker met aanhangwagen	18,0	2,5	4,0

(1) Bij het meten van de breedte worden slechts buiten beschouwing gelaten:
- buitenspiegels en delen van hun bevestiging.

2. 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 doit être composé d'au moins trois et de maximum dix-sept lettres ou chiffres.
3. 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.
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.
7. Les véhicules qui répondent, en ce qui concerne le numéro de châssis, aux dispositions de la Directive 76/114/CE du Conseil du 18 décembre 1975, telle que complétée par la Directive 78/507/CE de la Commission du 19 mai 1978 relative au numéro d'identification du véhicule, sont réputés satisfaire aux dispositions des alinéas c.1. à c.6.

CHAPITRE 2

Dimensions

a. Dimensions maximales

Les véhicules doivent satisfaire aux dimensions reprises au tableau ci-après:

	Longueur (m)	Largeur (1) (m)	Hauteur (m)
Véhicules automoteurs à deux ou plusieurs essieux	12,0	2,5	4,0
Autobus articulés/tracteur et remorques	18,0	2,5	4,0

(1) Pour mesurer la largeur, on ne prend toutefois pas en considération :
- les rétroviseurs extérieurs et leurs éléments de fixation.

DEEL I

HOOFDSTUK 3

a. Motor

1. Het bruto-motorvermogen moet tenminste bedragen:

$MV = MTM \times P$, waarbij

MV = motorvermogen in kW

MTM = de maximum toelaatbaar totaal-massa in tonnen

P = 3,7 waarbij het motorvermogen is aangegeven in kW, volgens richtlijn 1269/80/EG van de Raad van 16 december 1980.

2. Dit voorschrift geldt eveneens voor samenstellen van voertuigen.

b. Brandstofreservoir voor andere brandstoffen dan LPG en aardgas

1. Het motorbrandstofreservoir moet zo zijn geplaatst, dat eventuele lek-brandstof rechtstreeks op de grond kan vallen.

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

De onderzijde van het brandstofreservoir moet in onbelaste toestand tenminste 25 cm boven de grond zijn gelegen, tenzij de dragende delen van chassis of carrosserie lager zijn gelegen en voldoende bescherming voor het reservoir bieden.

Deze voorwaarden gelden niet indien het reservoir voldoet aan de eisen van de communautaire richtlijnen.

2. Van voertuigen, uitgerust met een motor met elektrische ontsteking mag geen deel van de uitlaatleiding zich bevinden op minder dan 10 cm van het brandstofreservoir.
3. Het brandstofreservoir moet buiten de passagiersruimte zijn aangebracht. De vulopening mag niet minder dan 50 cm van een deur voor gebruik door de reizigers, noch in de personenruimte zijn gelegen.

c. Brandstofleidingen voor andere brandstoffen dan LPG en aardgas.

1. De onderzijde van brandstofleidingen moet in onbelaste toestand tenminste 25 cm boven de grond zijn gelegen, tenzij de dragende delen van chassis of carrosserie lager zijn gelegen en voldoende bescherming voor de leidingen bieden.

Deze voorwaarde geldt echter niet indien de leidingen voldoen aan de eisen van de communautaire richtlijnen.

2. Bij voertuigen met elektrische ontsteking mogen de brandstofleidingen, zonder technische noodzaak, zich niet minder dan 10 cm van de uitlaatleiding bevinden. De brandstofleidingen moeten buiten de passagiersruimte zijn aangebracht.

CHAPITRE 3

a. Moteur

1. La puissance brute du moteur ne peut être inférieure à :
PM = MMA x P, où
PM = puissance moteur en kW
MMA = masse maximum autorisée exprimée en tonnes
P = 3,7 dans le cas où la puissance du moteur est exprimée en kW suivant la Directive 1269/80/CEE du Conseil du 16 décembre 1980.
2. Cette prescription s'applique également aux trains de véhicules.

b. Réservoir à carburant destiné à recevoir d'autres carburants que le LPG et le gaz naturel

1. Le réservoir à carburant doit être placé de façon à permettre l'évacuation directe vers le sol des fuites éventuelles de carburant. Le réservoir à carburant ne peut se trouver en avant de l'essieu avant que s'il est situé à une distance d'au moins 120 cm de la face avant du châssis.
La hauteur libre sous le réservoir à carburant ne peut, le véhicule étant à vide, être inférieure à 25 cm, à moins que des parties importantes du châssis ou de la carrosserie soient situées plus bas et constituent une protection suffisante pour le réservoir.
Toutefois, ces conditions ne seront pas exigées si le réservoir satisfait aux prescriptions prévues par les directives communautaires.
2. Pour les véhicules équipés d'un moteur à allumage électrique, aucune partie de la tuyauterie d'échappement ne peut se trouver à moins de 10 cm du réservoir à carburant.
3. Le réservoir à carburant doit être placé à l'extérieur de l'habitacle.
L'orifice de remplissage ne peut se trouver à moins de 50 cm de toute portière à l'usage des voyageurs, ni dans l'habitacle.

c. Canalisations de carburant destinés à recevoir d'autres carburants que le LPG et le gaz naturel

1. La hauteur libre sous les canalisations de carburant ne peut, le véhicule étant à vide, être inférieure à 25 cm, à moins que les parties portantes du châssis ou de la carrosserie soient situées plus bas et constituent une protection suffisante pour les canalisations.
Toutefois cette condition ne sera pas exigée si les canalisations satisfont aux prescriptions prévues par les directives communautaires.
2. Pour ces véhicules équipés d'un moteur à allumage électrique, les canalisations de carburant ne peuvent, sans raison technique valable, se trouver à moins de 10 cm de la tuyauterie d'échappement.
Les canalisations de carburant doivent être placées à l'extérieur de l'habitacle.

DEEL I

d. Accubatterij.

De accubatterij moet zijn vastgezet in één van de personenruimte afgesloten ruimte met ventilatieopeningen naar buiten.

Zij moet op gemakkelijke wijze te bereiken zijn.

e. Uitlaatleiding

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

HOOFDSTUK 4

Krachtoverbrenging

Dit hoofdstuk wordt gereserveerd voor eventuele toekomstige bepalingen.

HOOFDSTUK 5

As(sen)

a. Minimumlast op gestuurde vooras(sen)

De last onder de bestuurde as van een motorvoertuig moet onder alle toegestane beladingsomstandigheden tenminste 20% van de massa van dit motorvoertuig bedragen.

b. 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.

HOOFDSTUK 6

Ophanging

a. Vering

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

b. Chassisraam

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

d. Batterie d'accumulateurs

La batterie d'accumulateurs doit être fixée en un endroit qui est séparé de l'habitacle et qui présente des ouvertures d'aération vers l'extérieur.
Elle doit être aisément accessible.

e. Tuyauterie d'échappement

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

CHAPITRE 4

Transmission du mouvement

Le présent chapitre est réservé aux dispositions susceptibles d'être prévues à l'avenir.

CHAPITRE 5

Essieu(x)

a. Charge minimale sur l'(les) essieu(x) directeur(s) avant

La charge sous l'essieu directeur d'un véhicule automoteur doit représenter au moins 20% de la masse de ce véhicule, quelles que soient les conditions de chargement autorisées.

b. 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.

CHAPITRE 6

Organes de suspension

a. 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.

b. Cadre du châssis

Le véhicule doit être muni de butées élastiques protégeant le châssis et la carrosserie contre les détériorations pouvant résulter de la flexion des ressorts ou du bris d'un des éléments du ressort.

DEEL I

c. Banden

Met ingang van 1 januari 1990 dienen de banden te zijn goedgekeurd conform de voorschriften van Reglement 30 van de Economische Commissie voor Europa te Genève van 1 april 1975, zoals dit volgens amendement 02 van 15 maart 1981 werd herzien, alsmede de voorschriften van Reglement 54 van de Economische Commissie voor Europa te Genève van 1 maart 1983.

HOOFDSTUK 7

Stuurinrichting

a. Stuurinrichting

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

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

Aan de stuurorganen mag, behalve door de fabricant zelve, niet zijn gelast. De delen der stuurinrichting mogen koud noch warm worden vervormd.

b. Kracht aan het stuurwiel

- De voertuigen moeten voldoen aan Richtlijn 70/311/EG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 27 juli 1970.
- Deze bepaling geldt niet voor voertuigen, voorzien van meer dan één gestuurde as.

HOOFDSTUK 8

Reminrichting

a. Remvoorschriften

1. De voertuigen moeten aan de voorschriften voldoen die opgenomen zijn in bijlage I t/m VIII van Richtlijn 71/320/EEG van de Raad van 26 juli 1971 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de Lidstaten betreffende de reminrichtingen van bepaalde categorieën motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan.
2. De voertuigen moeten eveneens voldoen aan Richtlijn 75/524/EEG van de Commissie van de Europese Gemeenschappen van 25 juli 1975, en Richtlijn 79/489/EEG van de Commissie van de Europese Gemeenschappen van 18 april 1979 die een wijziging van de in lid a. 1. genoemde Richtlijn 71/320/EEG beogen.
3. De bepalingen in de leden a.1. en a.2. gelden niet indien het voertuig voldoet aan de reminrichtingsvoorschriften, voorzien in Reglement 13 van de Economische Commissie voor Europa te Genève van 1 juni 1970 zoals dit volgens amendement 04 van 11 augustus 1981 werd herzien.

c. Pneumatiques

A dater du 1er janvier 1990, les pneumatiques doivent être agréés conformément aux prescriptions du Règlement 30 de la Commission économique pour l'Europe à Genève du 1er avril 1975, tel qu'il a été révisé suivant le texte de l'amendement 02 du 15 mars 1981, et aux prescriptions du Règlement 54 de la Commission économique pour l'Europe à Genève du 1er mars 1983.

CHAPITRE 7

Dispositif de direction

a. Direction

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

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

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

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

b. Effort à la commande

- Les véhicules doivent satisfaire aux dispositions de la Directive 70/311/CE du Conseil des Communautés européennes du 27 juillet 1970.
- Cette disposition est sans objet si le véhicule est équipé d'au moins deux essieux directeurs.

CHAPITRE 8

Freinage

a. Prescriptions relatives au freinage.

1. Les véhicules doivent satisfaire aux prescriptions figurant aux annexes I à VIII de la Directive 71/320/CE du Conseil 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.
2. Les véhicules doivent également satisfaire aux dispositions de la Directive 75/524/CE de la Commission des Communautés européennes, du 25 juillet 1975 et de la Directive 79/489/CE de la Commission des Communautés européennes, du 18 avril 1979, qui ont modifié la Directive 71/320/CE visée au paragraphe 8.a.1.
3. Les dispositions figurant aux paragraphes a.1. et a.2. sont sans objet si le véhicule satisfait aux prescriptions en matière de freinage consignées au Règlement 13 de la Commission économique pour l'Europe à Genève du 1er juin 1970, tel qu'il a été révisé conformément à l'amendement 04 du 11 août 1981.

HOOFDSTUK 9**Carrosserie****a. Ruitenwisser**

De voorruit moet worden voorzien van een of meer doelmatige ruitenwisser(s) waarmee voor de bestuurder een voldoende uitzicht wordt verkregen.

b. Achteruitkijkspiegels

De spiegels moeten wat betreft de voorschriften van oppervlakte, plaatsing, verstelbaarheid en gezichtsveld voldoen aan Richtlijn 71/127/EG van de Raad van 26 juli 1971, laatstelijk gewijzigd door Richtlijn 85/205/EG van de Commissie van 18 december 1985.

HOOFDSTUK 10**Verlichtings- en lichtsignaalinrichtingen**

Dit hoofdstuk wordt gereserveerd voor eventuele toekomstige bepalingen.

HOOFDSTUK 11**Verbindingen tussen trekker en aanhangwagens****a. Koppelingsdruk**

1. De verticale last onder de koppeling van een zich in rust en in horizontale stand bevindende éénassige aanhangwagen dient onder alle toegestane beladingsomstandigheden:

- als resultante een neerwaartse gerichte verticale kracht te doen optreden in het koppelpunt
- niet minder te bedragen dan 1% van de massa van de aanhangwagen, doch behoeft niet meer te zijn dan 50 kg
- niet meer te bedragen dan 10% van de maximum toelaatbare massa van de aanhangwagen met een maximum van 1000 kg.

2. De toegepaste koppeling en de bevestigingsdelen aan de voertuigen dienen geschikt te zijn voor de optredende statische en dynamische lasten.

b. Koppeling

1. De onderlinge verbinding tussen trekkende en getrokken voertuigen mag slechts geschieden door een enkele, voldoende stijve en sterke koppeling.

2. De koppeling moet behoren tot een goedgekeurd type.

CHAPITRE 9

Carrosserie

a. Essuie-glaces

Le pare-brise doit être muni d'un ou de plusieurs essuie-glaces efficaces assurant au conducteur une visibilité suffisante.

b. Rétroviseurs

Les rétroviseurs doivent être conformes à la Directive 71/127/CE du Conseil du 26 juillet 1971, dernièrement modifiée par la Directive 85/205/CE de la Commission du 18 décembre 1985 en ce qui concerne la surface, le placement, le système de réglage et le champ de vision.

CHAPITRE 10

Dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse

Le présent chapitre est réservé aux dispositions susceptibles d'être prévues à l'avenir.

CHAPITRE 11

Liaisons entre véhicules tracteurs et remorques

a. Force exercée au point d'appui.

1. La charge verticale exercée au point d'appui d'une remorque à un essieu se trouvant à l'arrêt sur un plan horizontal doit en toutes conditions de chargement autorisées:

- produire au point d'attelage une force résultante verticale dirigée vers le bas
- être égale au moins à 1% de la masse de la remorque sans toutefois nécessairement dépasser 50 kg
- être inférieure à 10% de la masse maximale autorisée de la remorque sans toutefois dépasser 1.000 kg.

2. Le point d'appui utilisé et les éléments de fixation aux véhicules doivent être appropriés aux charges statiques et dynamiques.

b. Accouplement

1. La liaison entre le véhicule tiré et le véhicule tracteur ne peut se faire qu'au moyen d'un seul accouplement, suffisamment rigide et résistant.

2. L'accouplement doit être d'un type agréé.

DEEL I

3. De koppeling moet zijn voorzien van een sluitinrichting met een borging. Deze inrichting dient zodanig te zijn uitgevoerd dat de koppeling tijdens het rijden gesloten en geborgd blijft en niet kan losraken. De borging mag slechts kunnen worden aangebracht indien de koppeling is gesloten. Bovendien dient de sluitinrichting zodanig te zijn uitgevoerd dat wanneer de koppeling niet geborgd is, deze tijdens het rijden deugdelijk gesloten blijft.
4. Indien het maximum toelaatbaar totaal gewicht van de aanhangwagen meer dan 3.500 kg bedraagt moet bij het aankoppelen de onder 3. bedoelde sluitinrichting automatisch werken. In onderlinge overeenstemming tussen de drie administraties kan hiervan voor opleggerkoppelingen worden afgeweken.
5. De bevestiging van de koppeling aan het trekkend voertuig dient te geschieden aan de langsliggers, dan wel aan hetgeen deze vervangt, of aan dwarsbalken of andere chassisdelen mits deze daartoe zijn bestemd of geschikt gemaakt en deugdelijk met de langsliggers zijn verbonden.
6. Koppelingen mogen niet meer dan 15 cm buiten de omtrek van het trekkende voertuig uitsteken.
7. Bij ontkoppelen mogen geen delen van de koppeling of het oog de grond kunnen raken.

HOOFDSTUK 12

Diversen

a. Sleepinrichting

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

PARTIE I

3. L'accouplement doit être pourvu d'un dispositif de fermeture muni d'une sécurité. Ce dispositif doit être conçu et réalisé de manière que, pendant la marche, l'accouplement reste enclenché et verouillé et qu'aucun désaccouplement ne puisse se produire. La sécurité ne doit pouvoir être mis en place que lorsque l'accouplement est enclenché. En outre, le dispositif de fermeture doit être conçu et réalisé de manière que, pendant la marche, l'accouplement reste enclenché en cas de défaillance de la sécurité.
4. Lorsque le poids maximum autorisé de la remorque excède 3.500 kg, le dispositif de fermeture visé au point 3. doit fonctionner automatiquement lors de l'accrochage. De commun accord entre les trois administrations, il peut être dérogé à cette disposition pour l'accouplement de semi-remorques.
5. L'accouplement du côté du véhicule tracteur doit être fixé soit aux longerons ou à ce qui en tient lieu, soit à des traverses ou autres éléments du châssis, spécialement conçus ou aménagés à cette fin, et reliés solidement aux longerons.
6. Les accouplements ne peuvent dépasser de plus de 15 cm le gabarit du véhicule tracteur.
7. Lors du désaccouplement, aucune partie de l'accouplement ou de l'anneau d'accrochage ne peut toucher le sol.

CHAPITRE 12

Divers

a. Dispositif de remorque

Tout véhicule automoteur d'un poids total maximum autorisé supérieur à 2.500 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 résultant de sa prise en remorques.

DEEL II : LICHTE VIERWIELIGE VOERTUIGEN VOOR PERSONEN/GOEDERENVERVOER

HOOFDSTUK 1

Algemene gegevens

a. Categorie van voertuigen waarop dit deel II betrekking heeft

Onder voertuig wordt in dit deel verstaan ieder motorvoertuig met of zonder carrosserie, bestemd om aan het wegverkeer deel te nemen, met uitzondering van voertuigen die zich over rails bewegen, mits het motorvoertuig tot een der volgende internationale categorieën behoort:

Categorie M: voor het vervoer van personen* bestemde motorvoertuigen op tenminste vier wielen, alsmede dergelijke voertuigen op drie wielen met een maximum toelaatbaar gewicht 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;

b. Chassis of zelfdragende carrosserie

1. Het voertuig moet, wat materialen, constructie en afwerking betreft, voldoen aan eisen, welke uit technisch oogpunt aan goed en degelijk werk zijn te stellen.
2. Geen der dragende delen van het chassis mag uit hout zijn vervaardigd.
3. Door anderen dan de fabrikant mogen geen gaten worden aangebracht in de langsliggers en mag hieraan niet worden gelast. In onderling overleg stellen de drie administraties vast onder welke voorwaarden van deze bepaling kan worden afgeweken.

c. Chassis en identifikatienummer

1. Het chassisnummer moet op het chassis of het frame of op een gelijkwaardige constructie zijn aangebracht op een goed zichtbare en toegankelijke plaats door middel van een bepaald procédé, zoals hameren of ponsen zodat wordt voorkomen dat het wordt uitgewist of gewijzigd.
2. 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 en maximaal zeventien letters of cijfers moet bestaan.
3. Deze tekens moeten tenminste 7 mm hoog zijn en zodanig van alle andere aanduidingen gescheiden zijn dat geen twijfel mogelijk is.

* Vervoer van personen sluit een gecombineerd gebruik, vervoer van personen/vervoer van goederen, niet uit.

PARTIE II : VEHICULES LEGERS A QUATRE ROUES DESTINES AU TRANSPORT DES PERSONNES/MARCHANDISES

CHAPITRE 1er

Généralités

a. Catégorie de véhicules faisant l'objet de la partie II.

On entend par véhicule, au sens de la partie II, tout véhicule à moteur destiné à circuler sur route, avec ou sans carrosserie, à l'exception des véhicules qui se déplacent sur rails, et qui entre dans une des catégories internationales suivantes:

- Catégorie M: véhicules à moteur affectés au transport de personnes* et ayant soit au moins quatre roues, et véhicules analogues à trois roues ayant un poids maximum autorisé excédent 1.000 kg.
- Catégorie M1: véhicules affectés au transport de personnes, comportant, outre le siège du conducteur, huit places assises au maximum;

b. Châssis ou carrosserie autoportante

1. Au point de vue des matériaux, de la construction et de la finition, le véhicule doit posséder les qualités techniques qu'on est en droit d'exiger d'une fabrication bonne et soignée.
2. Aucune des parties portantes du châssis ne peut être en bois.
3. Aucun trou ne peut être foré et aucune soudure ne peut être effectuée aux longerons par une personne autre que le constructeur. Les trois administrations fixeront de commun accord les conditions dans lesquelles il peut être dérogé à cette disposition.

c. Numéro de châssis et d'identification

1. Le numéro de châssis doit être marqué sur le châssis, ou le cadre, ou une autre structure analogue, à un endroit bien apparent et facilement accessible, par un procédé déterminé comme le martèlement ou le poinçonnage, de manière à éviter qu'il ne s'efface ou ne s'altère.
2. 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 doit être composé d'au moins trois et de maximum dix-sept lettres ou chiffres.
3. 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.

* Le transport de personnes n'exclut pas l'utilisation combinée transport de personnes/transport de marchandises.

DEEL II

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.
7. Voertuigen die voor wat betreft het chassisnummer voldoen aan het gestelde in Richtlijn 76/114/EG van de Raad van 18 december 1975, zoals aangevuld bij de Richtlijn 78/507/EG van de Commissie van 19 mei 1978 inzake het identificatienummer van het voertuig, worden geacht te voldoen aan het gestelde in de leden c.1. tot en met c.6.

HOOFDSTUK 2

Afmetingen

a. Maximale afmetingen

	Lengte (m)	Breedte (1) (m)	Hoogte (m)
Twee- en meer-assige motorvoertuigen	12,0	2,5	4,0
Trekker met aanhangwagen	18,0	2,5	4,0

- (1) Bij het meten van de breedte wordt slechts buiten beschouwing gelaten :
- buitenspiegels en delen van hun bevestiging.

HOOFDSTUK 3

a. Motor

1. Het bruto-motorvermogen moet tenminste bedragen:
 $MV = MTM \times P$, waarbij
 MV = motorvermogen in kW
 MTM = de maximum toelaatbaar totaal-massa in tonnen
 P = 3,7 waarbij het motorvermogen is aangegeven in kW, volgens richtlijn 1269/80/EG van de Raad van 16 december 1980.
2. Dit voorschrift geldt eveneens voor samenstellen van voertuigen

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.
7. Les véhicules qui répondent, en ce qui concerne le numéro de châssis, aux dispositions de la Directive 76/114/CE du Conseil du 18 décembre 1975, telle que complétée par la Directive 78/507/CE de la Commission du 19 mai 1978 relative au numéro d'identification du véhicule, sont réputés satisfaire aux dispositions des alinéas c.1. à c.6.

CHAPITRE 2

Dimensions

a. Dimensions maximales

	Longueur (m)	Largeur (1) (m)	Hauteur (m)
Véhicules automoteurs à un ou plusieurs essieux	12,0	2,5	4,0
Tracteurs et remorques	18,0	2,5	4,0

- (1) Pour mesurer la largeur, on ne prend toutefois pas en considération :
- les rétroviseurs extérieurs et leurs éléments de fixation.

CHAPITRE 3

a. Moteur

1. La puissance brute du moteur ne peut être inférieure à :
 $PM = MMA \times P$, où
 PM = puissance du moteur en kW
 MMA = masse maximum autorisée exprimée en tonnes
 $P = 3,7$ dans le cas où la puissance du moteur est exprimée en kW suivant la Directive 1269/80/CEE du Conseil du 16 décembre 1980.
2. Cette prescription s'applique également aux trains de véhicules.

b. 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.
4. Alle voorzieningen moeten worden getroffen opdat de uitlaatgassen het voertuig niet kunnen binnendringen.
5. De uitlaatleiding van een voertuig met een motor met elektrische ontsteking moet geheel buiten de personenruimte zijn gelegen.
6. De uitlaatleiding en de knaldemper mogen zich op niet minder dan 10 cm van enige licht ontvlambare stof bevinden, tenzij zij doelmatig zijn afgeschermd.

HOOFDSTUK 4**Krachtoverbrenging**

Dit hoofdstuk wordt gereserveerd voor eventuele toekomstige bepalingen.

HOOFDSTUK 5**As(sen)****a. Minimumlast op gestuurde vooras(sen)**

De last onder de bestuurde as van een motorvoertuig moet onder alle toegestane beladingsomstandigheden tenminste 20% van de massa van dit motorvoertuig bedragen.

HOOFDSTUK 6**Ophanging****a. Vering**

Het voertuig moet uitgerust zijn met goed werkende veren. Bij toepassing van bladveren, schroefveren of torsieveren moet het voertuig bovendien van goed werkende schokdempers zijn voorzien.

b. Echappement

1. Les gaz d'échappement ne peuvent être évacués qu'au moyen d'un dispositif suffisamment silencieux, efficace et étanche.
2. L'extrémité du tuyau d'échappement ne peut être dirigée vers la droite du véhicule.
3. Le dispositif d'échappement doit être conçu et réalisé de manière que le conducteur ne puisse pas interrompre le fonctionnement du silencieux.
4. Toutes dispositions doivent être prises pour que les gaz d'échappement ne puissent pénétrer à l'intérieur du véhicule.
5. Lorsqu'un véhicule est équipé d'un moteur à allumage électrique, le tuyau d'échappement doit être monté entièrement en dehors de l'habitacle.
6. Le tuyau d'échappement et le silencieux ne peuvent se trouver à moins de 10 cm d'une substance facilement inflammable, à moins d'être protégé par un dispositif efficace.

CHAPITRE 4**Transmission du mouvement**

Le présent chapitre est tenu en réserve pour les dispositions susceptibles d'être prises à l'avenir.

CHAPITRE 5**Essieu(x)**

- a. Charge minimale sur l'(les) essieu(x) directeur(s) avant.

La charge sous l'essieu directeur d'un véhicule automoteur doit représenter au moins 20% de la masse de ce véhicule, quelles que soient les conditions de chargement autorisées.

CHAPITRE 6**Organes de suspension**

- a. Suspension

Le véhicule doit être équipé d'une suspension en bon état de fonctionnement. En cas de ressorts à lames, hélicoïdaux ou à barres de torsion, le véhicule doit également être pourvu d'amortisseurs en bon état de fonctionnement.

DEEL II

b. Banden

Het voertuig moet van luchtbanden van voldoende draagvermogen zijn voorzien. Het draagvermogen wordt in onderling overleg tussen de drie administraties vastgesteld.

Met ingang van 1 januari 1990 dienen de banden te zijn goedgekeurd conform de voorschriften van Reglement 30 van de Economische Commissie voor Europa te Genève van 1 april 1975, zoals dit volgens amendement 02 van 15 maart 1981 werd herzien.

HOOFDSTUK 7

Stuurinrichting

a. Stuurinrichting

De stuurinrichting en de stuurorganen moeten van deugdelijke constructie zijn. De kogelgewrichten van de verbindingsorganen 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 fabricant zelve, niet zijn gelast.

De delen der stuurinrichting mogen koud noch warm worden vervormd.

b. Kracht aan het stuurwiel

De voertuigen moeten voldoen aan Richtlijn 70/311/EG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 27 juli 1970.

c. Gedrag van het stuurwiel bij botsingen

De voertuigen moeten met ingang van 1 januari 1990 voldoen aan de voorschriften van Richtlijn 74/297/EG van de Raad van 4 juni 1974 dan wel aan Reglement 12 van de Economische Commissie voor Europa te Genève van 1 juli 1969, zoals dit volgens amendement 02 van 14 november 1982 werd herzien.

HOOFDSTUK 8

Reminrichting

a. Remvoorschriften

1. De voertuigen moeten aan de voorschriften voldoen die opgenomen zijn in bijlage 1 t/m VIII van Richtlijn 71/320/EEG van de Raad van 26 juli 1971 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten betreffende de reminrichtingen van bepaalde categorieën motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan.

b. Pneumatiques

Le véhicule doit être équipé de bandages pneumatiques ayant une capacité de charge suffisante. Les capacités sont fixées de commun accord entre les trois administrations.

A dater du 1er janvier 1990, les pneumatiques doivent être agréés conformément aux prescriptions du Règlement 30 de la Commission économique pour l'Europe à Genève du 1er avril 1975, tel qu'il a été révisé conformément à l'amendement 02 du 15 mars 1981.

CHAPITRE 7**Dispositif de direction****a. 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 le serrage, n'aient pour conséquence que les rotules sortent des cuvettes.

Une bonne maniabilité de la direction du véhicule automoteur doit être assurée: de plus les effets indésirables des réactions provenant des roues directrices ne peuvent être transmis au volant. Seul le constructeur peut effectuer des soudures aux organes de direction.

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

b. Effort à la commande

Les véhicules doivent être conformes à la Directive 70/311/CEE du Conseil des Communautés européennes du 27 juillet 1970.

c. Comportement du volant en cas de collision

A dater du 1er janvier 1990, les véhicules doivent être conformes aux prescriptions de la Directive 74/297/CEE du Conseil du 4 juin 1974 ou du Règlement 12 de la Commission économique pour l'Europe à Genève du 1er juillet 1969, tel qu'il a été révisé conformément à l'amendement 02 du 14 novembre 1982.

CHAPITRE 8**Freinage****a. Prescriptions relatives au freinage.**

1. Les véhicules doivent satisfaire aux prescriptions figurant aux annexes I à VIII de la Directive 71/320/CE du Conseil 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.

DEEL II

2. De voertuigen moeten eveneens voldoen aan Richtlijn 75/524/EEG van de Commissie van de Europese Gemeenschappen van 25 juli 1975, en Richtlijn 79/489/EEG van de Commissie van de Europese Gemeenschappen van 18 april 1979 die een wijziging van de in lid a.1. genoemde Richtlijn 71/320/EEG beogen.
3. De bepalingen in de leden a.1., a.2. gelden niet indien het voertuig voldoet aan de reminrichtingsvoorschriften, voorzien in Reglement 13 van de Economische Commissie voor Europa te Genève van 1 juni 1970, zoals dit volgens amendement 04 van 11 augustus 1981 werd herzien.

HOOFDSTUK 9

Carrosserie

a. Deuren

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

b. Voorruitverwarming, ruitensproeier en ruitenwisser

Elk voertuig dat met een voorruit is uitgerust moet van een voorruitverwarming en ruitensproeier zijn voorzien.

De voorruit moet zijn voorzien van een of meer doelmatige ruitenwisser(s) waarmee voor de bestuurder een voldoende uitzicht wordt verkregen.

c. Ventilatie

De personenruimte moet voldoende geventilleerd kunnen worden.

d. 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 tenminste 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.

2. Les véhicules doivent également satisfaire aux dispositions de la Directive 75/524/CE de la Commission des Communautés européennes, du 25 juillet 1975, et de la Directive 79/489/CE de la Commission des Communautés européennes, du 18 avril 1979, qui ont modifié la Directive 71/320/CE visée au paragraphe a.1.
3. Les dispositions figurant aux paragraphes a.1., a.2. sont sans objet si le véhicule satisfait aux prescriptions en matière de freinage consignées au Règlement 13 de la Commission économique pour l'Europe à Genève du 1er juin 1970, tel qu'il a été révisé conformément à l'amendement 04 du 11 août 1981.

CHAPITRE 9

Carrosserie

a. Portières

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

b. Dégivreur, lave-glace et essuie-glace

Tout véhicule équipé d'un pare-brise doit être muni d'un dispositif de dégivrage et d'un lave-glace.

Le pare-brise doit être muni d'un ou de deux essuie-glaces efficaces assurant au conducteur une visibilité suffisante.

c. Ventilation

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

d. 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.

DEEL II

e. Achteruitkijkspiegels

De spiegels moeten wat betreft de voorschriften van oppervlakte, plaatsing, verstelbaarheid en gezichtsveld voldoen aan Richtlijn 71/127/EG van de Raad van 26 juli 1971, laatstelijk gewijzigd door Richtlijn 85/205/EG van de Commissie van 18 december 1985.

f. Uitzicht van de bestuurder

1. De bestuurder moet voldoende uitzicht naar voren en opzij hebben.
2. Alle voorzieningen dienen getroffen te zijn opdat de bestuurder niet gehinderd wordt door de lichten binnen in het voertuig.

g. 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.

h. Aantal plaatsen

Ter bepaling van het hoofdstuk 1 bedoelde aantal personen gelden de volgende criteria:

1. Vrije ruimten van de zitplaatsen moeten aan de navolgende afmetingen voldoen:

Voor de bestuurder:

- een breedte van tenminste 0,40 m tot een hoogte van 0,27 m vanaf de zitting van de zitplaats en daarboven een breedte van tenminste 0,55 m; de helft van de respectieve breedte dient zich aan weerszijden van het midden van het stuurwiel te bevinden.
- een hoogte van tenminste 0,65 m
- een diepte van tenminste 0,40 m

Voor de naast of achter de bestuurder gezeten personen:

- een breedte van tenminste 0,40 m
- een hoogte van tenminste 0,65 m
- een diepte van tenminste 0,40 m

2. De onder 1. voorgeschreven vrije ruimten van zitplaatsen van motorvoertuigen worden gemeten voor wat betreft de breedte over de gehele vrije ruimte, voor wat betreft de hoogte vanaf de zitting van de zitplaatsen naar boven en voor wat betreft de diepte vanaf de voorzijde van de rugleuning naar voren. De plaats van het stuurwiel wordt bij de meting buiten beschouwing gelaten.

e. Rétroviseurs

Les rétroviseurs doivent être conformes à la Directive 71/127/CE du Conseil du 26 juillet 1971, dernièrement modifiée par la Directive 85/205/CE de la Commission du 18 décembre 1985 en ce qui concerne la surface, le placement, le système de réglage et le champ de vision.

f. Champ visuel du conducteur

1. Le champ visuel du conducteur, tant à sa gauche qu'à sa droite, ainsi que vers l'avant, doit être bien dégagé.
2. Toutes les dispositions doivent être prises pour éviter que le conducteur soit gêné par les lumières intérieures du véhicule.

g. 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.

h. Nombre de places

Pour déterminer le nombre de places visées au chapitre 1er, il y a lieu de tenir compte des critères ci-après:

1. Les emplacements réservés aux sièges doivent présenter les dimensions suivantes:

Pour le conducteur:

- une largeur d'au moins 0,40 m jusqu'à une hauteur de 0,27 m à partir du coussin du siège et au-delà une largeur d'au moins 0,55 m; la moitié des largeurs restrictives doit se trouver de part et d'autre du centre du volant.
- une hauteur d'au moins 0,65 m.
- une profondeur d'au moins 0,40 m.

Pour les personnes assises à côté ou en arrière du conducteur:

- une largeur d'au moins 0,40 m.
- une hauteur d'au moins 0,65 m;
- une profondeur d'au moins 0,40 m.

2. Les emplacements réservés aux sièges de véhicules à moteur prescrits sous 1. sont mesurés en largeur sur l'ensemble de l'espace réservé, en hauteur à partir du coussin des sièges vers le haut et en profondeur à partir de la face antérieure du dossier vers l'avant. L'emplacement du volant n'est pas pris en considération pour la mesure.

DEEL II

3. Onverminderd het hiervoor onder 2. bepaalde wordt de vrije ruimte voor de plaatsen naast de bestuurder gemeten vanaf de begrenzing van de plaatsruimte van de bestuurder of vanaf de voor de naast de bestuurder gezeten personen ongunstigste stand van de handremhefboom dan wel versnellingshefboom, met dien verstande dat de aldus gemeten kleinste waarde maatgevens is.

i. Zitplaatsen

De voertuigen dienen met ingang van 1 januari 1990 te voldoen aan de voorschriften van de Richtlijn 74/408/EG van de Raad van 22 juli 1974 dan wel aan Reglement 17 van de Economische Commissie voor Europa te Genève van 1 december 1970, zoals dit volgens amendement 03 van 1 mei 1986 werd herzien.

j. 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 uitsteksel vormen, en in geval van botsing het gevaar voor lichamenlijk 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. Het bepaalde onder 1 en 2 is niet van toepassing op voertuigdelen die zich op een hoogte van meer dan 2 m boven het wegdek bevinden.

k. Spatborden

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

l. Verankering voor veiligheidsgordels

1. Het voertuig moet zijn voorzien van verankeringen voor veiligheidsgordels voor alle zitplaatsen.
2. De verankeringen moeten voldoen aan de Richtlijn van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 18 december 1975, 76/115/EEG gewijzigd door Richtlijn 82/318/EG van de Commissie van 2 april 1982 dan wel aan het Reglement 14 van de Economische Commissie voor Europa te Genève van 1 april 1970 zoals dit volgens amendement 02 van 22 november 1984 werd herzien.
3. In onderlinge overeenstemming tussen de drie administraties kan van het onder 1.1. en 1.2. bepaalde worden afgeweken.

3. Sans préjudice des dispositions sous 2., l'emplacement réservé aux sièges à côté du conducteur 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 pour les personnes assises à côté du conducteur, étant entendu que la valeur la plus petite ainsi mesurée est prise en considération.

i. Places assises

A dater du 1er janvier 1990 les véhicules doivent être conformes aux prescriptions de la Directive 74/408/CEE du Conseil du 22 juillet 1974 ou au Règlement 17 de la Commission économique pour l'Europe à Genève du 1er décembre 1970, tel qu'il a été révisé conformément à l'amendement 03 du 1er mai 1986.

j. Aménagement extérieur

1. La partie de la carrosserie située à l'avant près 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.
2. Les faces latérales et arrières ne peuvent comporter ni accessoires non indispensables du point de vue technique, ni ornements qui soient pointus ou tranchants.
3. Les dispositions figurant aux alinéas 1 et 2 ne sont pas applicables aux parties de véhicules situées à plus de 2 m au-dessus du niveau du sol.

k. 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.

l. Ancrages pour ceintures de sécurité

1. Le véhicule doit comporter des ancrages pour ceintures de sécurité pour tous les sièges.
2. Les ancrages doivent être conformes à la Directive du Conseil des Communautés européennes du 18 décembre 1975, 76/115/CEE, modifiée par la Directive 82/318/CE de la Commission du 2 avril 1982 ou du Règlement 14 de la Commission économique pour l'Europe à Genève du 1er avril 1970, tel qu'il a été révisé conformément à l'amendement 02 du 22 novembre 1985.
3. De commun accord entre les trois administrations, il peut être dérogé aux dispositions prévues sous 1.1. et 1.2.

HOOFDSTUK 10

Verlichtings- en lichtsignaalinrichtingen

De koplampen en standlichten dienen met ingang van 1 oktober 1991 te voldoen aan de e of E keuringsvoorschriften.

HOOFDSTUK 11

Verbindingen tussen trekkers en aanhangwagens of opleggers

Dit hoofdstuk wordt gereserveerd voor eventuele toekomstige bepalingen.

HOOFDSTUK 12

Diversen

Dit hoofdstuk wordt gereserveerd voor eventuele toekomstige bepalingen.

CHAPITRE 10

Dispositif d'éclairage et de signalisation lumineuse

A dater du 1er octobre 1991, les phares et les feux de position doivent être conformes aux prescriptions d'agrément e ou E.

CHAPITRE 11

Liaisons entre véhicules tracteurs et remorques ou semi-remorques

Le présent chapitre est tenu en réserve pour les dispositions susceptibles d'être prises à l'avenir.

CHAPITRE 12

Divers

Le présent chapitre est tenu en réserve pour les dispositions susceptibles d'être prises à l'avenir.

DEEL III: VRACHTAUTO'S EN TREKKERS**HOOFDSTUK 1****Algemene gegevens****a. Categorie van voertuigen waarop dit deel III betrekking heeft**

Onder voertuig wordt in dit deel verstaan ieder motorvoertuig met of zonder carrosserie, bestemd om aan het wegverkeer deel te nemen, met uitzondering van voertuigen die zich over rails bewegen, mits het motorvoertuig tot een der volgende internationale categorieën behoort:

Categorie N: voor het vervoer van goederen bestemde motorvoertuigen op tenminste vier wielen, alsmede dergelijke voertuigen op drie wielen, met een maximum toelaatbaar totaal gewicht van meer dan 1000 kg:

- a. Categorie N1: voor het vervoer van goederen bestemde voertuigen met een maximum toelaatbaar totaal gewicht van niet meer dan 3500 kg;
- b. Categorie N2: voor het vervoer van goederen bestemde voertuigen met een maximum toelaatbaar totaal gewicht van meer dan 3500 kg, doch niet meer dan 12000 kg;
- c. Categorie N3: voor het vervoer van goederen bestemde voertuigen met een maximum toelaatbaar gewicht van meer dan 12000 kg.

b. Typegoedkeuring: het chassis moet behoren tot een goedgekeurd type.**c. Chassis- en identificatienummer**

1. Het chassisnummer moet op het chassis of het frame of op een gelijkwaardige constructie zijn aangebracht op een goed zichtbare en toegankelijke plaats door middel van een bepaald procédé, zoals hameren of ponsen zodat wordt voorkomen dat het wordt uitgewist of gewijzigd.
2. 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 en maximaal zeventien letters of cijfers moet bestaan.
3. Deze tekens moeten tenminste 7 mm hoog zijn en zodanig van alle andere aanduidingen gescheiden zijn dat geen twijfel mogelijk is.

PARTIE III: POIDS LOURDS ET TRACTEURS

CHAPITRE 1er

Généralités

a. Catégorie de véhicules faisant l'objet de la partie III.

On entend par véhicule, au sens de la partie III, tout véhicule à moteur destiné à circuler sur route, avec ou sans carrosserie, à l'exception des véhicules qui se déplacent sur rails, et qui entre dans une des catégories internationales suivantes:

1. Catégorie N: Véhicules à moteur affectés au transport de marchandises et ayant soit au moins 4 roues, soit 3 roues et un poids total maximal excédant 1.000 kg:
 - a. Catégorie N1: Véhicules affectés au transport de marchandises ayant un poids total maximal autorisé qui n'excède pas 3.500 kg;
 - b. Catégorie N2: Véhicules affectés au transport de marchandises ayant un poids total maximal autorisé excédant 3.500 kg, mais n'excédant pas 12.000 kg;
 - c. Catégorie N3: Véhicules affectés au transport de marchandises ayant un poids total maximal autorisé excédant 12.000 kg.

b. Agrément des prototypes: Le châssis doit être d'un type agréé.

c. Numéro de châssis et d'identification

1. Le numéro de châssis doit être marqué sur le châssis, ou le cadre, ou une autre structure analogue, à un endroit bien apparent et facilement accessible, par un procédé déterminé comme le martèlement ou le poinçonnage, de manière à éviter qu'il ne s'efface ou ne s'altère.
2. 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 doit être composé d'au moins trois et de maximum dix-sept lettres ou chiffres.
3. Ces signes doivent avoir une hauteur d'au moins 7 mm et doivent être séparés de toutes inscriptions de façon qu'aucune confusion ne soit possible.

DEEL III

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.
7. Voertuigen die voor wat betreft het chassisnummer voldoen aan het gestelde in Richtlijn 76/114/EG van de Raad van 18 november 1975, zoals aangevuld bij de Richtlijn 78/507/EG van de Commissie van 19 mei 1978 inzake het identificatienummer van het voertuig, worden geacht te voldoen aan het gestelde in de leden c.1. tot en met c.6.

HOOFDSTUK 2

Afmetingen

a. Maximale afmetingen

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

	Lengte (m)	Breedte (1) (m)	Hoogte (m)
Twee- en meer-assige motorvoertuigen	12,0	2,5/ 2,60	4,0
Trekker met oplegger	15,5	2,5/ 2,60	4,0
Trekker met aanhangwagen al dan niet geleed	18,0	2,5/ 2,60	4,0

(1) Bij het meten van de breedte wordt slechts buiten beschouwing gelaten :

- buitenspiegels en delen van hun bevestiging.

De maximum breedte van 2,60 m geldt alleen voor bedrijfsvoertuigen met een maximum toegestane massa van meer dan 10.000 kg.

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.
7. Les véhicules qui répondent, en ce qui concerne le numéro de châssis, aux dispositions de la Directive 76/114/CE du Conseil du 18 décembre 1975, telle que complétée par la Directive 78/507/CE de la Commission du 19 mai 1978 relative au numéro d'identification du véhicule, sont réputés satisfaire aux dispositions des alinéas c.1. à c.6.

CHAPITRE 2

Dimensions

a. Dimensions maximales

Les véhicules doivent satisfaire aux dimensions reprises au tableau ci-après:

	Longueur (m)	Largeur (1) (m)	Hauteur (m)
Véhicules automoteurs à deux ou plusieurs essieux	12,0	2,5/ 2,60	4,0
Tracteur et semi-remorques	15,5	2,5/ 2,60	4,0
Tracteurs et remorques, articulés ou non	18,0	2,5/ 2,60	4,0

- (1) Pour mesurer la largeur, on ne prend toutefois pas en considération :
- les rétroviseurs extérieurs et leurs éléments de fixation.
- La largeur maximale de 2,60 m ne s'applique qu'aux véhicules utilitaires dont la masse maximale autorisée est supérieure à 10.000 kg.

HOOFDSTUK 3

a. Motor.

1. Het bruto-motorvermogen moet tenminste bedragen:

$MV = MTM \times P$, waarbij

MV = motorvermogen in kW

MTM = de maximum toelaatbaar totaal-massa in tonnen

P = 3,7 waarbij het motorvermogen is aangegeven in kW, volgens richtlijn 1269/80/EG van de Raad van 16 december 1980

2. Dit voorschrift geldt eveneens voor samenstellen van voertuigen.

b. Brandstofreservoir voor andere brandstoffen dan LPG en aardgas

1. Het motorbrandstofreservoir moet zo zijn geplaatst, dat eventuele lek-brandstof rechtstreeks op de grond kan vallen.

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

De onderzijde van het brandstofreservoir moet in onbelaste toestand tenminste 25 cm boven de grond zijn gelegen, tenzij de dragende delen van chassis of carrosserie lager zijn gelegen en voldoende bescherming voor het reservoir bieden.

Deze voorwaarden gelden niet indien het reservoir voldoet aan de eisen van de communautaire richtlijnen.

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

c. Brandstofleidingen voor andere brandstoffen dan LPG en aardgas

1. De onderzijde van brandstofleidingen moet in onbelaste toestand tenminste 25 cm boven de grond zijn gelegen, tenzij de dragende delen van chassis of carrosserie lager zijn gelegen en voldoende bescherming voor de leidingen bieden.

Deze voorwaarde geldt echter niet indien de leidingen voldoen aan de eisen van de communautaire richtlijnen.

2. Bij voertuigen met elektrische ontsteking mogen de brandstofleidingen, zonder technische noodzaak, zich niet minder dan 10 cm van de uitlaatleiding bevinden.

d. Uitlaatleiding

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

CHAPITRE 3

a. Moteur

1. La puissance brute du moteur ne peut être inférieure à :

$PM = MMA \times P$, où

PM = puissance du moteur en kW

MMA = masse maximum autorisée exprimée en tonnes

$P = 3,7$ dans le cas où la puissance du moteur est exprimée en kW suivant la Directive 1269/80/CEE du Conseil du 16 décembre 1980.

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

b. Réservoir à carburant destiné à recevoir d'autres carburants que le LPG et le gaz naturel

1. Le réservoir à carburant doit être placé de façon à permettre l'évacuation directe vers le sol des fuites éventuelles de carburant. Le réservoir à carburant ne peut se trouver en avant de l'essieu avant que s'il est situé à une distance d'au moins 120 cm de la face avant du châssis.

La hauteur libre sous le réservoir à carburant ne peut, le véhicule étant à vide, être inférieure à 25 cm, à moins que des parties importantes du châssis ou de la carrosserie soient situées plus bas et constituent une protection suffisante pour le réservoir.

Toutefois ces conditions ne seront pas exigées si le réservoir satisfait aux prescriptions prévues par les directives communautaires.

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

c. Canalisations de carburant destinés à recevoir d'autres carburants que le LPG et le gaz naturel

1. La hauteur libre sous les canalisations de carburant ne peut, le véhicule étant à vide, être inférieur à 25 cm, à moins que les parties portantes du châssis ou de la carrosserie soient situées plus bas et constituent une protection suffisante pour les canalisations.

Toutefois, cette condition ne sera pas exigée si les canalisations satisfont aux prescriptions prévues par les directives communautaires.

2. Pour ces véhicules équipés d'un moteur à allumage électrique, les canalisations de carburant ne peuvent, sans raison technique valable, se trouver à moins de 10 cm de la tuyauterie d'échappement.

d. Tuyauterie d'échappement

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

HOOPDSTUK 4

Krachtoverbrenging

Dit hoofdstuk wordt gereserveerd voor eventuele toekomstige bepalingen.

HOOPDSTUK 5

As(sen)

a. Minimumlast op gestuurde vooras(sen)

De last onder de bestuurde as van een motorvoertuig moet onder alle toegestane beladingsomstandigheden tenminste 20% van de massa van dit motorvoertuig bedragen.

b. 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.

HOOPDSTUK 6

Ophanging

a. Banden

Met ingang van 1 januari 1990 dienen de banden te zijn goedgekeurd conform de voorschriften van Reglement 30 van de Economische Commissie voor Europa te Genève van 1 april 1975, zoals dit volgens amendement 02 van 15 maart 1981 werd herzien, alsmede de voorschriften van Reglement 54 van de Economische Commissie voor Europa te Genève van 1 maart 1983.

HOOPDSTUK 7

Stuurinrichting

a. Stuurinrichting

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

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

Aan de stuurorganen mag, behalve door de fabrikant zelve, niet zijn gelast. De delen der stuurinrichting mogen koud noch warm worden vervormd.

CHAPITRE 4

Transmission du mouvement

Le présent chapitre est réservé aux dispositions susceptibles d'être prévues à l'avenir.

CHAPITRE 5

Essieu(x)

a. Charge minimale sur l'(les) essieu(x) directeur(s) avant

La charge sous l'essieu directeur d'un véhicule automoteur doit représenter au moins 20% de la masse de ce véhicule, quelles que soient les conditions de chargement autorisées.

b. 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.

CHAPITRE 6

Organes de suspension

a. Pneumatiques

A dater du 1er janvier 1990, les pneumatiques doivent être agréés conformément aux prescriptions du Règlement 30 de la Commission économique pour l'Europe à Genève du 1er avril 1975, tel qu'il a été révisé suivant le texte de l'amendement 02 du 15 mars 1981, et aux prescriptions du Règlement 54 de la Commission économique pour l'Europe à Genève du 1er mars 1983.

CHAPITRE 7

Dispositif de direction

a. Direction

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

Une bonne maniabilité de la direction du véhicule automoteur doit être assurée: de plus les effets indésirables des réactions provenant des roues directrices ne peuvent être transmis au volant. Seul le conducteur peut effectuer des soudures aux organes de direction.

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

b. Draaicirkel

Bij een motorvoertuig en bij een combinatie van een motorvoertuig met een aanhangwagen of een oplegger moet het motorvoertuig of de voertuigcombinatie zich zodanig kunnen bewegen dat bij het met de voorzijde van het voertuig of van het trekkend voertuig van een voertuigcombinatie in-, door- en uitrijden van een cirkelbaan met een buitenstraal van 12,50 m geen deel van het voertuig of voertuigcombinatie de raaklijn aan genoemde cirkelbaan met meer dan 0,80 m zal overschrijden, en de bestreken baan niet meer dan 7,20 m zal bedragen onder de volgende omstandigheden:

1. het in- en uitrijden geschiedt met de buitenzijde van het voertuig of de voertuigcombinatie langs de binnenzijde van de raaklijn aan genoemde cirkelbaan en
2. het doorrijden van genoemde cirkelbaan geschiedt langs de binnenzijde van de buitenstraal van genoemde cirkelbaan en
3. het uitrijden geschiedt na het doorrijden van genoemde cirkelbaan over een hoek van 360 graden.

Voorts dient het voertuig dan wel de voertuigcombinatie zich na het doorrijden over een hoek van 120° van een cirkelbaan met een buitenstraal van 12,50 m geheel binnen de cirkelbaan te bevinden.

c. Kracht aan het stuurwiel

- De voertuigen moeten voldoen aan Richtlijn 70/311/EG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 27 juli 1970.
- Deze bepaling geldt niet voor voertuigen, voorzien van meer dan één gestuurde as.

HOOFDSTUK 8**Reminrichting****a. Remvoorschriften**

1. De voertuigen moeten aan de voorschriften voldoen die opgenomen zijn in de bijlage I t/m VIII van Richtlijn 71/320/EG van de Raad van 26 juli 1971 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten betreffende de reminrichtingen van bepaalde categorieën motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan.
2. De voertuigen moeten eveneens voldoen aan de Richtlijn 75/524/EEG van de Commissie van de Europese Gemeenschappen van 25 juli 1975, en Richtlijn 79/489/EEG van de Commissie van de Europese Gemeenschappen van 18 april 1979 die een wijziging van de in lid a.1. genoemde Richtlijn 71/320/EEG beogen.
3. De bepalingen in de leden a.1. en a.2. gelden niet indien het voertuig voldoet aan de reminrichtingsvoorschriften, voorzien in Reglement 13 van de Economische Commissie voor Europa te Genève van 1 juni 1970, zoals dit volgens amendement 04 van 11 augustus 1981 werd herzien.

b. Rayon de braquage

Pour un véhicule automoteur ou un ensemble avec remorque ou semi-remorque, le véhicule ou l'ensemble de véhicules doit pouvoir se mouvoir de telle manière que, lorsque l'avant du véhicule ou de l'ensemble de véhicules amorce, poursuit et termine un virage sur une piste circulaire d'un rayon extérieur de 12,50 m, aucune partie du véhicule ou de l'ensemble de véhicules ne dépasse la tangente à ladite piste circulaire de plus de 0,80 m et que le cercle roulement ne dépasse pas 7,20 m et ce, dans les conditions suivantes:

1. au début et à la fin de la manœuvre, le flanc extérieur du véhicule ou de l'ensemble longe le côté intérieur de la tangente à la piste circulaire,
2. la manœuvre s'effectue en longeant le côté intérieur du rayon extérieur de la piste circulaire,
3. la manœuvre se termine après avoir décrit un angle de 360 degrés.

Après avoir décrit un angle de 120° sur une piste circulaire d'un rayon extérieur de 12,50 m, le véhicule ou l'ensemble de véhicules doit en outre se situer entièrement dans les limites de la piste circulaire.

c. Effort à la commande

1. Les véhicules doivent satisfaire aux dispositions de la Directive 70/311/CE du Conseil des Communautés européennes du 27 juillet 1970.
2. Cette disposition est sans objet si le véhicule est équipé d'au moins deux essieux directeurs.

CHAPITRE 8**Freinage****a. Prescriptions relatives au freinage**

1. Les véhicules doivent satisfaire aux prescriptions figurant aux annexes I à VIII de la Directive 71/320/CE du Conseil du 26 juillet 1971, concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives au freinage de certaines catégories de véhicules et de leurs remorques.
2. Les véhicules doivent également satisfaire aux dispositions de la Directive 75/524/CE de la Commission des Communautés européennes, du 25 juillet 1975, et de la Directive 79/489/CE de la Commission des Communautés européennes, du 18 avril 1979, qui ont modifié la Directive 71/320/CE visée à l'alinéa a.1.
3. Les dispositions figurant aux paragraphes a.1. et a.2. sont sans objet si le véhicule satisfait aux prescriptions en matière de freinage consignées au Règlement 13 de la Commission économique pour l'Europe à Genève du 1er juin 1970, tel qu'il a été révisé conformément à l'amendement 04 du 11 août 1981.

HOOFDSTUK 9

Carrosserie

a. Ruitenwisser

De voorruit moet voorzien zijn van een of meer doelmatige ruitenwisser(s) waarmee voor de bestuurder een voldoende uitzicht wordt verkregen.

b. Achteruitkijkspiegels

De spiegels moeten wat betreft de voorschriften van oppervlakte, plaatsing, verstelbaarheid en gezichtsveld voldoen aan Richtlijn 71/127/EG van de Raad van 26 juli 1971, laatselijk gewijzigd door Richtlijn 85/205/EG van de Commissie van 18 december 1985.

c. Bestuurderscabine

De bestuurderscabine moet geventileerd kunnen worden.

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

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

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

Onnodige openingen in vloer en schutbord zijn niet toegestaan.

De plaatsruimte voor de bestuurder moet ten minste 55 cm breed zijn, waarbij ten minste 27,5 cm ter weerszijden van het hart van het stuurwiel moet zijn gelegen.

De plaatsruimte voor elke naast de bestuurder gezeten persoon moet ten minste 40 cm breed en ten minste 40 cm diep zijn. Deze ruimte wordt gemeten vanaf de begrenzing van de plaatsruimte van de bestuurder of de ongunstige stand van de versnellingshefboom dan wel handremhefboom met dien verstande dat de ongunstigste waarde maatgevend is.

De hierboven genoemde plaatsruimten worden gemeten op de zitting ter plaatse van de rugleuning. Deze afmetingen moeten tot een hoogte van ten minste 65 cm verticaal daarboven aanwezig zijn.

De kleinste afstand tussen het meest naar achteren gelegen punt van het stuurwiel en de rugleuning van de bestuurderszitplaats moet, horizontaal gemeten, ten minste 35 cm bedragen; de verticale afstand tussen het laagst gelegen punt van het stuurwiel en de zitting van de bestuurderszitplaats moet ten minste 16 cm bedragen.

CHAPITRE 9

Carrosserie

a. Essuie-glaces

Le pare-brise doit être muni d'un ou de plusieurs essuie-glaces efficaces assurant au conducteur une visibilité suffisante.

b. Rétroviseurs

Les rétroviseurs doivent être conformes à la Directive 71/127/CE du Conseil du 26 juillet 1971, dernièrement modifiée par la Directive 85/205/CE de la Commission du 18 décembre 1985 en ce qui concerne la surface, le placement, le système de réglage et le champ de vision.

c. Cabine de conduite

Une aération de la cabine de conduite doit pouvoir être assurée.

Si le moteur se trouve entièrement ou partiellement à l'intérieur de la cabine, il doit être isolé du compartiment intérieur par des parois incombustibles, isolantes et de bonne construction.

La partie du plancher ou de l'auvent traversé par les pédales et les leviers, ou servant de support à ceux-ci, doit être exécutée de telle façon que le bon fonctionnement ou le maniement de ces pédales et leviers ne puisse se trouver gênés.

Les ouvertures laissant le passage aux pédales et leviers ne peuvent être plus grandes que ne le requiert un bon fonctionnement et doivent être obturées au point mort.

Aucune ouverture inutile dans le plancher ou l'auvent n'est autorisée.

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.

L'emplacement réservé à chaque personne assise à côté du conducteur doit avoir une largeur d'au moins 40 cm et une profondeur d'au moins 40 cm. Cet espace est mesuré à partir de la limite 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.

Les emplacements visés ci-dessus sont mesurés à hauteur du coussin du siège contre le dossier. Ces dimensions doivent être respectées au moins sur une hauteur de 65 cm à la verticale.

La plus petite distance horizontale entre le point le plus en arrière du volant de direction et le dossier du siège du conducteur doit être de 35 cm au moins; la distance verticale entre le point le plus bas du volant de direction et le coussin du siège du conducteur doit être de 16 cm au moins.

De zitplaats van de bestuurder moet zo zijn aangebracht dat deze de pedalen, hefboomen, krukken, enz. zonder lichaamsverplaatsing kan bedienen.

HOOFDSTUK 10

Verlichtings- en lichtsignaalinrichtingen

Dit hoofdstuk wordt gereserveerd voor eventuele toekomstige bepalingen.

HOOFDSTUK 11

Verbindingen tussen trekker/vrachtwagen en aanhangwagen/oplegger

a. Koppelingsdruk

1. De verticale last onder de koppeling van een zich in rust en in horizontale stand bevindende éénassige aanhangwagen dient onder alle toegestane beladingsomstandigheden:
 - als resultante een neerwaarts gerichte verticale kracht te doen optreden in het koppelpunt
 - niet minder te bedragen dan 1% van de massa van de aanhangwagen, doch behoeft niet meer te zijn dan 50 kg
 - niet meer te bedragen dan 10% van de maximum toelaatbare massa van de aanhangwagen met een maximum van 1000 kg.
2. De toegepaste koppeling en de bevestigingsdelen aan de voertuigen dienen geschikt te zijn voor de optredende statische en dynamische lasten.

b. Koppeling

1. De onderlinge verbinding tussen trekkende en getrokken voertuigen mag slechts geschieden door een enkele, voldoende stijve en sterke koppeling.
2. De koppeling moet behoren tot een goedgekeurd type.
3. De koppeling moet zijn voorzien van een sluitinrichting met een borging. Deze inrichting dient zodanig te zijn uitgevoerd dat de koppeling tijdens het rijden gesloten en geborgd blijft en niet kan losraken. De borging mag slechts kunnen worden aangebracht indien de koppeling is gesloten. Bovendien dient de sluitinrichting zodanig te zijn uitgevoerd dat wanneer de koppeling niet geborgd is, deze tijdens het rijden deugdelijk gesloten blijft.

Le siège du conducteur doit être tel que les manœuvres de commande des pédales, leviers, manettes, etc., puissent se faire sans déplacement du corps.

CHAPITRE 10

Dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse

Le présent chapitre est réservé aux dispositions susceptibles d'être prévues à l'avenir.

CHAPITRE 11

Liaison entre tracteur/camion et remorque/semi-remorque

a. Force exercée au point d'appui

1. La charge verticale exercée au point d'appui d'une remorque à un essieu se trouvant à l'arrêt sur un plan horizontal doit en toutes conditions de chargement autorisées:
 - produire au point d'attelage une force résultante verticale dirigée vers le bas
 - être égale au moins de 1% de la masse de la remorque sans toutefois nécessairement dépasser 50 kg
 - être inférieure à 10% de la masse maximale autorisée de la remorque sans toutefois dépasser 1.000 kg.
2. Le point d'appui utilisé et les éléments de fixation aux véhicules doivent être appropriés aux charges statiques et dynamiques.

b. Accouplement

1. La liaison entre le véhicule tiré et le véhicule tracteur ne peut se faire qu'au moyen d'un seul accouplement, suffisamment rigide et résistant.
2. L'accouplement doit être d'un type agréé.
3. L'accouplement doit être pourvu d'un dispositif de fermeture muni d'une sécurité. Ce dispositif doit être conçu et réalisé de manière que, pendant la marche, l'accouplement reste enclenché et verouillé et qu'aucun désaccouplement ne puisse se produire. La sécurité ne doit pouvoir être mis en place que lorsque l'accouplement est enclenché. En outre, le dispositif de fermeture doit être conçu et réalisé de manière que, pendant la marche, l'accouplement reste enclenché en cas de défaillance de la sécurité.

4. Indien het maximum toelaatbaar gewicht van de aanhangwagen meer dan 3.500 kg bedraagt moet bij het aankoppelen de onder 3. bedoelde sluitinrichting automatisch werken. In onderlinge overeenstemming tussen de drie administraties kan hiervan voor opleggerkoppelingen worden afgeweken.
5. De bevestiging van de koppeling aan het trekkend voertuig dient te geschieden aan de langsliggers, dan wel aan hetgeen deze vervangt, of aan dwarsbalken of andere chassisdelen mits deze daartoe zijn bestemd of geschikt gemaakt en deugdelijk met de langsliggers zijn verbonden.
6. Het hart van de opleggerkoppeling mag zich niet achter de hartlijn van de achterste achteras van de trekker bevinden. Ter plaatse van de bevestiging van deze koppeling op het chassis van het trekkend voertuig moet het chassis in dwarsrichting zijn versterkt.
7. Koppelingen mogen niet meer dan 15 cm buiten de omtrek van het trekkende voertuig uitsteken.
8. Bij ontkoppeling mogen geen delen van de koppeling of het oog de grond kunnen raken .

HOOFDSTUK 12

Diversen

a. Sleepinrichting

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

4. Lorsque le poids maximum autorisé de la remorque excède 3.500 kg, le dispositif de fermeture visé au point 3. doit fonctionner automatiquement lors de l'accrochage. De commun accord entre les trois administrations il peut être dérogé à cette disposition pour l'accouplement de semi-remorques.
5. L'accouplement du côté du véhicule tracteur doit être fixé soit aux longerons ou à ce qui en tient lieu, soit à des traverses ou autres éléments du châssis, spécialement conçus ou aménagés à cette fin, et reliés solidement aux longerons.
6. Le centre de l'accouplement de la semi-remorque ne peut se trouver en arrière de l'axe de l'essieu arrière ou de l'axe médian des essieux arrières du véhicule tracteur. A l'endroit où cet accouplement est fixé au châssis du véhicule tracteur, le châssis doit être renforcé dans le sens transversal.
7. Les accouplements ne peuvent dépasser de plus de 15 cm le gabarit du véhicule tracteur.
8. Lors du désaccouplement, aucune partie de l'accouplement ou de l'anneau d'accrochage ne peut toucher le sol.

CHAPITRE 12

Divers

a. Dispositif de remorquage

Tout véhicule automoteur d'un poids total maximum autorisé supérieur à 2.500 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 résultant de sa prise en remorques.

DEEL IV: AANHANGWAGENS EN OPLEGGERS**HOOFDSTUK 1****Algemene gegevens****a. Categorie van voertuigen waarop dit deel IV betrekking heeft**

1. Onder voertuig wordt in dit artikel verstaan ieder voertuig met of zonder carrosserie bestemd om aan het wegverkeer deel te nemen, met uitzondering van voertuigen die zich over rails bewegen, landbouwtractoren, landbouwwerktuigen en werktuigen voor het uitvoeren van openbare werken, mits het motorvoertuig tot een der volgende internationale categorieën behoort;

Categorie 0: Aanhangwagens (daarbij inbegrepen opleggers):

- Categorie 01: éénassige aanhangwagens met uitzondering van opleggers, met een maximum toelaatbaar totaalgewicht van ten hoogste 750 kg;
- Categorie 02: aanhangwagens met uitzondering van aanhangwagens van de categorie 01, met een maximum toelaatbaar totaalgewicht van ten hoogste 3,5 ton;
- Categorie 03: aanhangwagens met een maximum toelaatbaar totaalgewicht van meer dan 3,5 ton, doch niet meer dan 10 ton;
- Categorie 04: aanhangwagens met een maximum toelaatbaar totaalgewicht van meer dan 10 ton.

2. Ten aanzien van de onder 0 genoemde categorieën 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.

b. Chassis

1. Het voertuig moet, wat materialen, constructie en afwerking betreft, voldoen aan eisen, welke uit technisch oogpunt aan goed en degelijk werk zijn te stellen.
2. Geen der dragende delen van het chassis mag uit hout zijn vervaardigd.
3. In de langsliggers mogen, door anderen dan de chassisfabrikant geen gaten worden aangebracht. Tevens mag, door anderen dan de chassisfabrikant, op een afstand van minder dan 2,5 cm van de rand, aan de flenzen van de langsliggers niet zijn gelast. Deze verbodsbepalingen gelden evenwel niet:

PARTIE IV: REMORQUES ET SEMI-REMORQUES

CHAPITRE 1er

Généralités

a. Catégorie de véhicules faisant l'objet de la partie IV.

1. On entend par véhicule, au sens de l'article, tout véhicule destiné à circuler sur route, avec ou sans carrosserie, à l'exception de véhicules qui se déplacent sur rails, des tracteurs et machines agricoles, ainsi que des engins de travaux publics, et qui entre dans une des catégories internationales suivantes:

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

- Catégorie O1: remorques à un essieu, à l'exclusion des semi-remorques, dont le poids total maximal autorisé n'excède pas 750 kg.
 - Catégorie O2: remorques, à l'exclusion de celles de la catégorie O1, ayant un poids total maximal autorisé n'excédant pas 3,5 tonnes.
 - Catégorie O3: remorques ayant un poids total maximal autorisé excédant 3,5 tonnes, mais n'excédant pas 10 tonnes.
 - Catégorie O4: remorques ayant un poids total maximal autorisé excédant 10 tonnes.
2. En ce qui concerne la catégorie O, dans le cas d'une semi-remorque, le poids maximal dont il doit être tenu compte pour la classification du véhicule est le poids maximal autorisé sous l'essieu ou les essieux de la semi-remorque.

b. Châssis

1. Au point de vue des matériaux, de la construction et de la finition, le véhicule doit posséder les qualités techniques qu'on est en droit d'exiger d'une fabrication bonne et soignée.
2. Aucune des parties portantes du châssis ne peut être en bois.
3. Aucun trou ne peut être foré dans les longerons et aucune soudure ne peut être effectuée aux ailes des longerons, à moins de 2,5 cm de leur bord extérieur, par une personne autre que le constructeur. Toutefois, ces interdictions ne concernent pas:

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

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

c. Chassis- en identificatienummer

1. Het chassisnummer moet op het chassis of het frame of op een gelijkwaardige constructie zijn aangebracht op een goed zichtbare en toegankelijke plaats door middel van een bepaald procédé, zoals hameren of ponsen zodat wordt voorkomen dat het wordt uitgewist of gewijzigd.
2. 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 en maximaal zeventien letters of cijfers moet bestaan.
3. Deze tekens moeten tenminste 7 mm hoog zijn en zodanig van alle andere aanduidingen gescheiden zijn dat geen twijfel mogelijk is.
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. Het chassisnummer moet steeds goed zichtbaar zijn en mag nimmer verborgen worden door een latere inrichting van het voertuig.
7. Indien naar het oordeel van de betrokken administratie een nummer in het chassis aanleiding tot misverstand kan geven, dan wel meer dan één nummer op of nabij de goedgekeurde plaats is ingeslagen, kan die administratie voorschrijven dat een bepaald chassisnummer wordt ingeslagen dan wel één of meer nummers worden verwijderd.
8. Voertuigen die voor wat betreft het chassisnummer voldoen aan het gestelde in Richtlijn 76/114/EG van de Raad van 18 december 1975, zoals aangevuld bij de Richtlijn 78/507/EG van de Commissie van 19 mei 1978 inzake het identificatienummer van het voertuig, worden geacht te voldoen aan het gestelde in de leden c.1. tot en met c.7.

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

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

c. Numéro de châssis et d'identification

1. Le numéro de châssis doit être marqué sur le châssis, ou le cadre ou une autre structure analogue, à un endroit bien apparent et facilement accessible, par un procédé déterminé comme le martèlement ou le poinçonnage, de manière à éviter qu'il ne s'efface ou ne s'altère.
2. 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 doit être composé d'au moins trois et de maximum dix-sept lettres ou chiffres.
3. 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.
4. Le numéro de châssis doit être frappé lisiblement par le constructeur ou par son mandataire dans un longeron ou, à défaut de longeron, 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. Le numéro de châssis doit rester parfaitement visible et ne peut être caché par l'aménagement ultérieur du véhicule.
7. Si de l'avis de l'administration intéressée, un numéro inscrit sur le châssis peut amener une confusion ou si plus d'un numéro est inscrit à la place agréée ou près de celle-ci, cette administration peut prescrire qu'un numéro de châssis déterminé soit inscrit ou qu'un ou plusieurs numéros soient effacés.
8. Les véhicules qui répondent en ce qui concerne le numéro de châssis, aux dispositions de la Directive 76/114/CE du Conseil du 18 décembre 1975, telle que complétée par la Directive 78/507/CE de la Commission du 19 mai 1978 relative au numéro d'identification du véhicule, sont réputés à satisfaire aux dispositions des alinéas c.1. à c.7.

d. Identificatie

Elke administratie mag voorschrijven:

- de aanduiding van het merk van het voertuig;
- een identificatieplaat op het voertuig;
- de aan te brengen kenmerken op als type goedgekeurde onderdelen.

HOOFDSTUK 2

Afmetingen

a. Maximale afmetingen

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

	Lengte (m)	Breedte (2) (m)	Hoogte (m)
Twee- en meer-assige aanhangwagens (opleggers uitgezonderd)	12,0 (1)	2,5/ 2,60	4,0
Eén-assige aanhangwagens (opleggers uitgezonderd)	8,0 (1) (4)	2,5/ 2,60	4,0
Trekker met oplegger (3)	15,5	2,5/ 2,60	4,0
Trekker met aanhangwagen al dan niet geleed	18,0	2,5/ 2,60	4,0

- (1) Gemeten met trekrichting.
- (2) De maximum breedte van 2,60 m geldt alleen voor bedrijfsvoertuigen met een maximum toegestane massa van meer dan 10.000 kg.
- (3) Een uitbouw aan de voorzijde van de oplegger is toegelaten op voorwaarde dat het voertuig voldoet aan de bepalingen betreffende de bestreken baan. Hieraan wordt geacht te zijn voldaan als deze uitbouw valt binnen het ingesloten gebied van het in bijlage bijgesloten polygoon ABCDE (de maten tussen haken gelden voor voertuigen met een toegelaten breedte van 2,60 m).
- (4) 11 m voor zover de max. toelaatbare massa meer dan 8000 kg bedraagt 10 m voor zover de max. toelaatbare massa tussen 3500 kg en 8000 kg bedraagt 8 m voor zover de max. toelaatbare massa minder dan 3500 kg bedraagt en voor zover de betrokken voertuigen tot het verkeer zijn toegelaten na datum van inwerkingtreding van deze beschikking.

d. Identification.

Chaque administration peut imposer:

- l'indication de la marque du véhicule;
- une plaque d'identification sur le véhicule;
- les caractéristiques à mentionner sur les pièces agréées.

CHAPITRE 2

Dimensions

a. Dimensions maximales

Les véhicules doivent satisfaire aux dimensions reprises au tableau ci-après:

	Longueur (m)	Largeur (2) (m)	Hauteur (m)
Remorques à deux ou plusieurs essieux (à l'exclusion des remorques)	12,0 (1)	2,5/ 2,60	4,0
Remorques à un essieu (à l'exclusion des semi-remorques)	8,0 (1) (4)	2,5/ 2,60	4,0
Tracteur avec semi-remorque (3)	15,5	2,5/ 2,60	4,0
Tracteur avec remorque, articulé ou non	18,0	2,5/ 2,60	4,0

- (1) Mesurée avec timon.
- (2) La largeur maximale de 2,60 m ne s'applique qu'aux véhicules utilitaires dont la masse maximale autorisée est supérieure à 10.000 kg.
- (3) Un prolongement de l'avant de la semi-remorque est toléré à la condition que le véhicule soit conforme aux dispositions concernant la couronne de roulement. Il est réputé y être conforme si ce prolongement ne dépasse pas les limites de la surface du polygone ABCDE figurant en annexe (les dimensions figurant entre parenthèses s'appliquent aux véhicules où la largeur autorisée est de 2,60 m).
- (4) 11 m pour autant que la masse maximale autorisée soit supérieure à 8.000 kg, 10 m pour autant que la masse maximale autorisée se situe entre 3.500 et 8.000 kg, 8 m pour autant que la masse maximale autorisée soit inférieure à 3.500 kg et que les véhicules concernés aient été admis dans la circulation après la date d'entrée en vigueur de cette décision.

DEEL IV

HOOFDSTUK 3

Motor

Dit hoofdstuk is niet van toepassing voor aanhangwagens.

HOOFDSTUK 4

Krachtoverbrenging

Dit hoofdstuk is niet van toepassing voor aanhangwagens.

HOOFDSTUK 5

As(sen)

a. Assen en meervoudige asconstructies

1. Assen en meervoudige asconstructies moeten behoren tot een goedgekeurd type, tenzij de gehele aanhangwagen als type is goedgekeurd.
2. Een schommelconstructie moet zodanig zijn dat in een verticaal vlak loodrecht op de lengteas van het voertuig, de as tijdens het rijden zich over een grotere hoek dan 25° vanuit de horizontale stand kan instellen.
3. De inslag van de voorwielen of van de vooras moet naar elke zijde ten minste 45° bedragen.

b. 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.

HOOFDSTUK 6

Ophanging

a. Wielen en banden

1. Wielen en banden moeten onder alle belastingsomstandigheden en in elke mogelijke stand geheel vrij lopen van enig voertuigdeel.
2. Het voertuig moet van luchtbanden van voldoende draagvermogen zijn voorzien. Het draagvermogen wordt in onderling overleg tussen de drie administraties vastgelegd.

CHAPITRE 3

Moteur

Le présent chapitre ne s'applique pas aux remorques.

CHAPITRE 4

Transmission du mouvement

Le présent chapitre ne s'applique pas aux remorques.

CHAPITRE 5

Essieux

a. Essieux et groupes d'essieux

1. Les essieux et groupes d'essieux doivent être d'un type agréé, sauf si l'ensemble de la remorque est d'un type agréé.
2. Un essieu oscillant doit être construit de manière telle que, pendant la marche du véhicule, le débattement dans le sens vertical ne puisse dépasser 25° par rapport à l'horizontale.
3. L'angle de braquage des roues avant ou de l'essieu avant doit être d'au moins 45° de chaque côté.

b. 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.

CHAPITRE 6

Organes de suspension

a. Roues et bandages pneumatiques

1. Les roues et les bandages pneumatiques ne peuvent, quelle que soit leur orientation et quelles que soient les conditions de charge du véhicule, toucher les autres parties du véhicule.
2. Le véhicule doit être équipé de bandages pneumatiques ayant une capacité de charge suffisante. Les capacités sont fixées de commun accord entre les trois administrations.

DEEL IV

b. Banden

Met ingang van 1 januari 1990 dienen de banden te zijn goedgekeurd conform de voorschriften van Reglement 30 van de Economische Commissie voor Europa te Genève van 1 april 1975, zoals dit volgens amendement 02 van 15 maart 1981 werd herzien, alsmede de voorschriften van Reglement 54 van de Economische Commissie voor Europa te Genève van 1 maart 1983.

HOOFDSTUK 7

Stuurinrichting

a. Voorwaarden tot het vormen van samenstellen

Aanhangwagens moeten zich zodanig t.o.v. de trekkende voertuigen kunnen bewegen dat de voertuigen in hun uiterste standen niet worden begrensd door: de reminrichtingen, de wielen, de elektrische inrichtingen, andere vitale onderdelen en eventueel de hulpkoppeling.

HOOFDSTUK 8

Reminrichting

a. Remvoorschriften

1. De voertuigen moeten aan de voorschriften voldoen die opgenomen zijn in bijlage I t/m VIII van Richtlijn 71/320/EEG van de Raad van 26 juli 1971 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten betreffende de reminrichtingen van bepaalde categorieën motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan. Meerassige aanhangwagens met een maximum totaal gewicht van minder dan 750 kg moeten voldoen aan de eisen in deze Richtlijn gesteld aan voertuigcategorie 02.
2. De voertuigen moeten eveneens voldoen aan Richtlijn 75/524/EEG van de Commissie van de Europese Gemeenschappen van 25 juli 1975, en Richtlijn 79/489/EEG van de Commissie van de Europese Gemeenschappen van 18 april 1979 die een wijziging van de in lid a.1. genoemde Richtlijn 71/320/EEG beogen.
3. De bepalingen in de leden a.1., a.2. gelden niet indien het voertuig voldoet aan de reminrichtingsvoorschriften voorzien in Reglement 13 van de Economische Commissie voor Europa te Genève van 1 juni 1970, zoals dit volgens amendement 04 van 11 augustus 1981 werd herzien.

HOOFDSTUK 9

Carrosserie

a. Zijdelingse afscherming

1. In de zijkanen van het voertuig mogen geen uitsparingen aanwezig zijn waarvan de lengte meer dan 200 cm, de diepte meer dan 30 cm en de vrije hoogte boven de grond meer dan 130 cm bedragen.

b. Pneumatiques

A dater du 1er janvier 1990, les pneumatiques doivent être agréés conformément aux prescriptions du Règlement 30 de la Commission économique pour l'Europe à Genève du 1er avril 1975, tel qu'il a été révisé suivant le texte de l'amendement 02 du 15 mars 1981, et aux prescriptions du Règlement 54 de la Commission économique pour l'Europe à Genève du 1er mars 1983.

CHAPITRE 7**Dispositif de direction****a. Conditions pour la formation de trains**

Les remorques doivent pouvoir s'orienter par rapport aux véhicules tracteurs de façon que les positions extrêmes des véhicules ne soient pas limitées par: des dispositifs de freinage, les roues, l'installation électrique, d'autres organes vitaux et éventuellement l'attache secondaire.

CHAPITRE 8**Freinage****a. Prescriptions relatives au freinage**

1. Les véhicules doivent satisfaire aux prescriptions figurant aux annexes I à VIII de la Directive 71/320/CE du Conseil 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.
Les remorques à plusieurs essieux ayant un poids total maximum autorisé inférieur à 750 kg, doivent satisfaire aux exigences posées dans la présente Directive pour la catégorie de véhicules 02.
2. Les véhicules doivent également satisfaire aux dispositions de la Directive 75/524/CE de la Commission des Communautés européennes, du 25 juillet 1975, et de la Directive 79/489/CE de la Commission des Communautés européennes, du 18 avril 1979, qui ont modifié la Directive 71/320/CE, visée au paragraphe 8.a.1.
3. Les dispositions figurant aux paragraphes a.1., a.2. sont sans objet si le véhicule satisfait aux prescriptions en matière de freinage consignées au Règlement 13 de la Commission économique pour l'Europe à Genève du 1er juin 1970, tel qu'il a été révisé conformément à l'amendement 04 du 11 août 1981.

CHAPITRE 9**Carrosserie****a. Protection latérale**

1. Les faces latérales du véhicule ne peuvent présenter de creux dont la longueur soit supérieure à 200 cm, la profondeur supérieure à 30 cm et la hauteur libre au-dessus du sol supérieure à 130 cm.

Bovendien moeten zijwaarts uitstekende voertuigdelen, in het bijzonder de wielen, doelmatig zijn afgeschermd wanneer ze gevaar voor de overige weggebruikers kunnen opleveren.

2. De drie administraties mogen t.a.v. de sub. 1 bedoelde bepalingen ontheffingen verlenen voor onderstellen, bestemd voor het vervoer van boten voor zover het hoogst toegelaten totaalgewicht 2500 kg niet overschrijdt.

b. Spatscherm

Aanhangwagens moeten zodanig zijn gebouwd of ingericht dat het achterwaarts spatten ingevolge van het draaien van de wielen op doelmatige wijze wordt beperkt.

HOOFDSTUK 10

Verlichtings- en lichtsignaalinrichtingen

Dit hoofdstuk wordt gereserveerd voor eventuele toekomstige bepalingen.

HOOFDSTUK 11

Verbindingen tussen trekker/vrachtwagen en aanhangwagens/oplegger

a. Koppelingsdruk

1. De verticale last onder de koppeling van een zich in rust en in horizontale stand bevindende éénassige aanhangwagen dient onder alle toegestane beladingsomstandigheden:
 - als resultante een neerwaartse gerichte verticale kracht te doen optreden in het kogelpunt
 - niet minder te bedragen dan 1% van de massa van de aanhangwagen, doch behoeft niet meer te zijn dan 50 kg
 - niet meer te bedragen dan 10% van de maximum toelaatbare massa van de aanhangwagen met een maximum van 1000 kg.
2. De toegepaste koppeling en de bevestigingsdelen aan de voertuigen dienen geschikt te zijn voor de optredende statische en dynamische lasten.

b. Koppeling

1. De onderlinge verbinding tussen trekkende en getrokken voertuigen mag slechts geschieden door een enkele, voldoende stijve en sterke koppeling.

D'autre part, les saillies latérales notamment les roues, doivent être efficacement protégées lorsqu'elles peuvent présenter un danger pour les autres usagers de la route.

2. Les trois administrations peuvent accorder des dérogations aux dispositions visées au point 1. pour les remorques nautiques dont le poids maximum autorisé ne dépasse pas 2500 kg.

b. Garde-boue

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

CHAPITRE 10

Dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse

Le présent chapitre est réservé aux dispositions susceptibles d'être prises à l'avenir.

CHAPITRE 11

Liaisons entre véhicules tracteurs/camions et remorques/semi-remorques

a. Force exercée au point d'appui

1. La charge verticale exercée au point d'appui d'une remorque à un essieu se trouvant à l'arrêt sur un plan horizontal doit en toutes conditions de chargement autorisées
 - produire au point d'attelage une force résultante verticale dirigée vers le bas
 - être égale au moins à 1% de la masse de la remorque sans toutefois nécessairement dépasser 50 kg
 - être inférieure à 10% de la masse maximale autorisée de la remorque sans toutefois dépasser 1.000 kg.
2. Le point d'appui utilisé et les éléments de fixation aux véhicules doivent être appropriés aux charges statiques et dynamiques qui se produisent.

b. Accouplement

1. La liaison entre le véhicule tiré et le véhicule tracteur ne peut se faire qu'au moyen d'un seul accouplement, suffisamment rigide et résistant.

2. De koppeling moet behoren tot een goedgekeurd type.
 3. De koppeling moet zijn voorzien van een sluitinrichting met een borging. Deze inrichting dient zodanig te zijn uitgevoerd dat de koppeling tijdens het rijden gesloten en geborgd blijft en niet kan losraken. De borging mag slechts kunnen worden aangebracht indien de koppeling is gesloten. Bovendien dient de sluitinrichting zodanig te zijn uitgevoerd dat wanneer de koppeling niet geborgd is, deze tijdens het rijden deugdelijk gesloten blijft.
 4. Indien het maximum toelaatbaar totaal gewicht van de aanhangwagen meer dan 3.500 kg bedraagt moet bij het aankoppelen de onder 3. bedoelde sluitinrichting automatisch werken. In onderlinge overeenstemming tussen de drie administraties kan hiervan voor opleggerkoppelingen worden afgeweken.
 5. De bevestiging van de koppeling aan het trekkend voertuig dient te geschieden aan de langsliggers, dan wel aan hetgeen deze vervangt, of aan dwarsbalken of andere chassisdelen mits deze daartoe zijn bestemd of geschikt gemaakt en deugdelijk met de langsliggers zijn verbonden.
 6. Het hart van de opleggerkoppeling mag zich niet achter de hartlijn van de achterste achteras van de trekker bevinden. Ter plaatse van de bevestiging van deze koppeling op het chassis van het trekkend voertuig moet het chassis in dwarsrichting zijn versterkt.
 7. Koppelingen mogen niet meer dan 15 cm buiten de omtrek van het trekkend voertuig uitsteken.
 8. Bij ontkoppelen mogen geen delen van de koppeling of het oog de grond kunnen raken.
- c. Trekdriehoek of trekboom
1. De trekdriehoek of trekboom moet behoren tot een goedgekeurd type, tenzij de gehele aanhangwagen als type is goedgekeurd.
 2. De constructie en de bevestiging van de trekdriehoek of trekboom moeten zodanig zijn dat de optredende krachten te allen tijde zonder gevaar voor breuk of blijvende vervorming kunnen worden opgenomen.
 3. Elke aanhangwagen waarvan de vooras met een draaikrans is uitgerust moet van een trekdriehoek zijn voorzien.
 4. De trekdriehoek mag niet van buis of ander gesloten profiel zijn vervaardigd.

2. L'accouplement doit être d'un type agréé.
 3. L'accouplement doit être pourvu d'un dispositif de fermeture muni d'une sécurité. Ce dispositif doit être conçu et réalisé de manière que, pendant la marche, l'accouplement reste enclenché et verrouillé et qu'aucun désaccouplement ne puisse se produire. La sécurité ne doit pouvoir être mis en place que lorsque l'accouplement est enclenché. En outre, le dispositif de fermeture doit être conçu, et réalisé de manière que, pendant la marche, l'accouplement reste enclenché en cas de défaillance de la sécurité.
 4. Lorsque le poids maximum autorisé de la remorque excède 3.500 kg, le dispositif de fermeture visé au point 3. doit fonctionner automatiquement lors de l'accrochage. De commun accord entre les trois administrations il peut être dérogé à cette disposition pour l'accouplement de semi-remorques.
 5. L'accouplement du côté du véhicule tracteur doit être fixé soit aux longerons ou à ce qui en tient lieu, soit à des traverses ou autres éléments du châssis, spécialement conçus ou aménagés à cette fin, et reliés solidement aux longerons.
 6. Le centre de l'accouplement de la semi-remorque ne peut se trouver en arrière de l'axe de l'essieu arrière ou de l'axe médian des essieux arrières du véhicule tracteur. A l'endroit où cet accouplement est fixé au châssis du véhicule tracteur, le châssis doit être renforcé dans le sens transversal.
 7. Les accouplements ne peuvent dépasser de plus de 15 cm le gabarit du véhicule tracteur.
 8. Lors du désaccouplement, aucune partie de l'accouplement ou de l'anneau d'accrochage ne peut toucher le sol.
- c. Timon (triangulaire ou central)
1. Le timon triangulaire ou central doit être d'un type agréé, à moins que la remorque n'ait été agréée dans son ensemble.
 2. Le timon triangulaire ou central doit être construit et fixé de façon à pouvoir résister en toutes circonstances sans rupture ou déformation permanente aux efforts auxquels il est soumis.
 3. Toute remorque dont l'essieu avant est pourvu d'une couronne à billes, doit être équipée d'un timon triangulaire.
 4. Le timon triangulaire ne peut pas être constitué de tubes ou d'éléments formant caisson.

d. Hulpkoppeling

1. Aanhangwagens met een losbreekrem mogen niet voorzien zijn van een hulpkoppeling.
2. Eénassige aanhangwagens waarvan het maximum toelaatbaar totaalgewicht niet meer dan 1500 kg bedraagt en die niet zijn voorzien van een losbreekrem moeten met een hulpkoppeling zijn uitgerust.
3. De hulpkoppeling mag bestaan uit één of twee kabels of kettingen en moet zo dicht mogelijk bij een mediaan vlak der voertuigen zijn aangebracht. De hulpkoppeling moet voldoende sterk zijn om de tot zijn maximum toelaatbaar totaalgewicht belaste aanhangwagen aan het trekkend voertuig gekoppeld te houden.
4. Voor aanhangwagens met een bedrijfsrem mag de hulpkoppeling de werking van de reminrichting niet belemmeren.
5. De hulpkoppeling mag slechts in werking treden na het losraken van de koppeling.
6. De hulpkoppeling moet zodanig zijn bevestigd dat bij het losraken van de koppeling de trekboom niet met de grond in aanraking kan komen.

e. Draaikrans

De draaikrans moet behoren tot een goedgekeurd type.

HOOFDSTUK 12

Diversen

Dit hoofdstuk wordt gereserveerd voor eventuele toekomstige bepalingen.

Schema trekhaak

d. Attache secondaire

1. Les remorques équipées d'un dispositif assurant le freinage automatique en cas de rupture de l'accouplement, ne peuvent être pourvues d'une attache secondaire.
2. Les remorques à essieu, dont le poids maximum n'excède pas 1.500 kg et qui ne sont pas pourvues d'un dispositif assurant le freinage automatique en cas de rupture de l'accouplement, doivent être pourvues d'une attache secondaire.
3. L'attache secondaire peut être constituée d'un ou de deux câble(s) ou chaîne(s) et doit être placée le plus près possible du plan longitudinal médian des véhicules. L'attache secondaire doit permettre de maintenir la remorque, chargée à son poids maximum autorisé, accouplée au véhicule tracteur.
4. Pour les remorques équipées d'un frein de service, l'attache secondaire ne peut entraver le fonctionnement du dispositif de freinage.
5. L'attache secondaire ne peut entrer en action qu'en cas de rupture de l'accouplement.
6. L'attache secondaire doit être fixée de manière que le timon ne puisse toucher le sol en cas de rupture de l'accouplement.

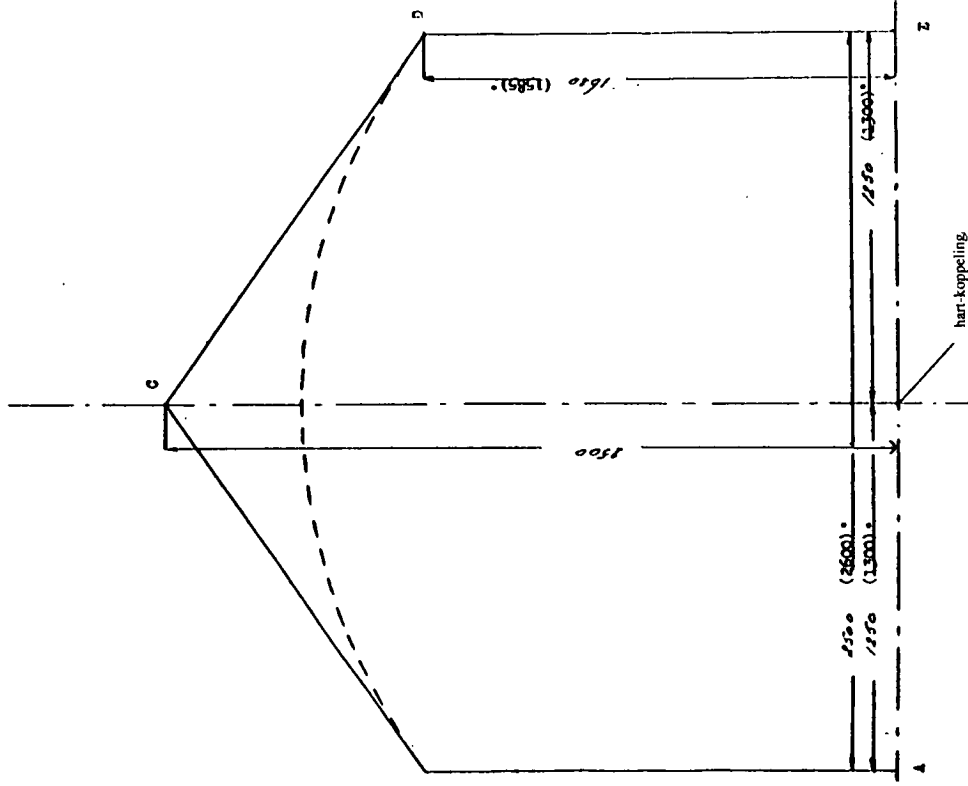
e. Couronne à billes

La couronne à billes doit être d'un type agréé.

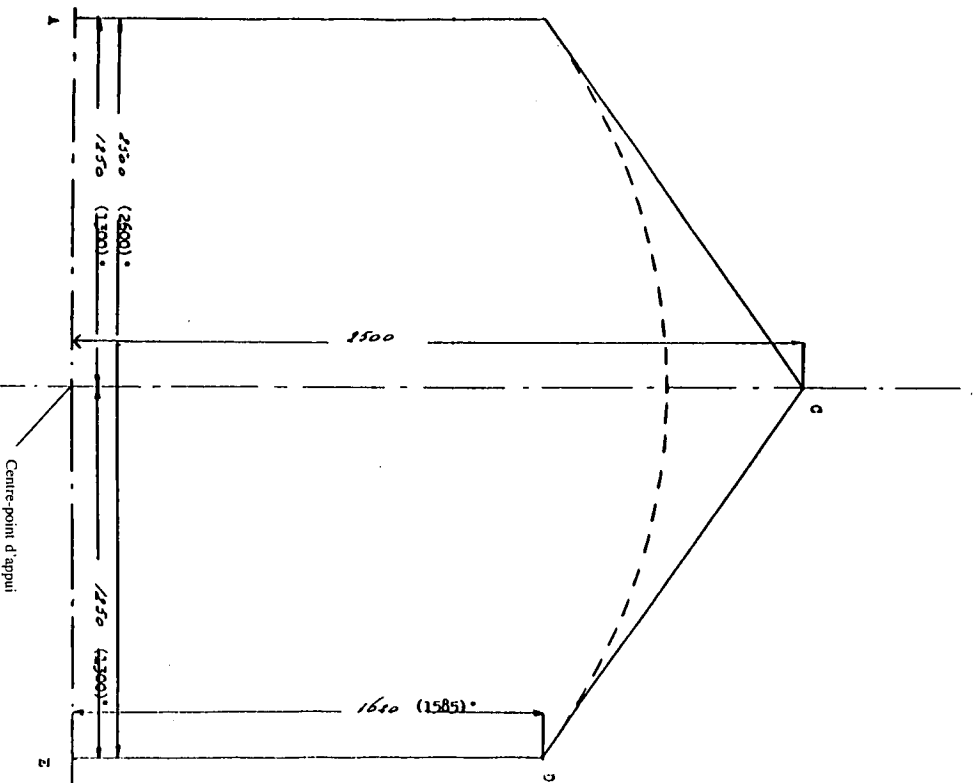
CHAPITRE 12

Divers

Le présent chapitre est réservé aux dispositions susceptibles d'être prévues à l'avenir.



* De maten tussen haken gelden voor voertuigen met een toegelaten breedte van 2,60 m.



* Les dimensions entre parenthèses s'appliquent aux véhicules dont la largeur autorisée est de 2,60 m.

DEEL V: MOTORRIJWIELEN EN ZIJSpanNEN**HOOFDSTUK 1****Algemene gegevens****a. Categorie van voertuigen waarop dit deel V betrekking heeft**

1. Deel V betreft de motorrijwielen; onder motorrijwielen worden verstaan d.m.v. een motor voortbewogen voertuigen op 2 wielen met of zonder zijspanwagen, niet zijnde brom- of snorfietsen.
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 de wielen gemonteerde banden niet meer bedraagt dan de grootste breedte van één in dezer banden in normale spannings-toestand.
3. Dit deel V is niet van toepassing op de motorvoertuigen bestemd voor bijzonder gebruik welke in de respectievelijke landen onder een uitzonderingsbepaling vallen.

b. Identificatie

1. Het voertuig moet van een nummer zijn voorzien dat als framenummer wordt beschouwd, hetwelk voor elk voertuig van hetzelfde merk verschillend moet zijn en dat uit tenminste drie en maximaal zeventien letters of cijfers moet bestaan.
2. Deze tekens moeten tenminste 5 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 framenummer mag worden aangegeven. Het moet er in zijn geheel op voorkomen.
4. Het framenummer moet door de fabrikant of zijn gemachtigde goed leesbaar in het frame zo zijn ingeslagen dat het nummer ten gevolge van een gering ongeval niet kan verdwijnen.
5. Het framenummer 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.

PARTIE V: MOTOCYCLES ET SIDE-CAR

CHAPITRE 1er

Généralités

- a. Catégorie de véhicules faisant l'objet de la présente décision.
 1. La présente décision concerne les motocycles: par motocycles on désigne les véhicules à 2 roues avec ou sans side-car pourvus d'un moteur à propulsion à l'exception des cyclomoteurs et des vélomoteurs.
 2. Afin de déterminer le nombre de roues, deux roues juxtaposées de mêmes dimensions sont comptées pour une seule lorsque la distance entre les pneus ne dépasse pas la plus grande largeur d'un de ces pneus à pression normale.
 3. Cette décision n'est pas applicable aux véhicules à usage spécial faisant l'objet d'une réglementation d'exception dans les pays respectifs.

b. Identification

1. Le véhicule doit être pourvu d'un numéro, considéré comme numéro de cadre. Celui-ci doit être différent pour chaque véhicule d'une même marque et ne peut être composé de moins de trois ou de plus de 17 lettres ou chiffres.
2. Ces signes doivent avoir une hauteur d'au moins 5 mm et 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 cadre". Il doit y être repris en entier.
4. Le numéro de cadre doit être frappé lisiblement dans le cadre par le constructeur ou par son mandataire de manière que ce numéro ne puisse disparaître en cas d'accident léger.
5. Le numéro de cadre doit rester parfaitement lisible 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.

HOOFDSTUK 2**Afmetingen****a. Maximale afmetingen**

De breedte van motorrijwielen zonder zijspanwagen mag niet meer bedragen dan 1 m.

HOOFDSTUK 3**Motor****a. Startinrichting**

Het voertuig moet van een inrichting zijn voorzien waarmede de motor bij stilstand van het voertuig kan worden gestart.

b. Uitlaat

1. De uitmonding van de uitlaatinrichting mag niet naar de rechterzijde van het voertuig zijn gericht. Zij moet zich bevinden op een normale hoogte die voor de andere weggebruikers geen hinder oplevert.
2. De uitlaatinrichting moet zodanig zijn ontworpen en gebouwd dat deze niet gemakkelijk kan worden gewijzigd en de werking van de knaldemper niet kan worden onderbroken.

HOOFDSTUK 4**Krachtoverbrenging****a. Versnellingsbak**

1. De versnellingsbak moet gemakkelijk te zijn bedienen en onder het onmiddellijk bereik van de bestuurder zijn gelegen.
2. Bij een versnellingsbak welke direct wordt bediend moet de versnellingshefboom zich in elke stand automatisch vastzetten.

b. Snelheidsmeter en kilometerteller

Er moet, 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.

CHAPITRE 2

Dimensions

a. Dimensions maximales

La largeur des motocycles sans side-car ne peut pas dépasser 1 m.

CHAPITRE 3

Moteur

a. Démarreur

Le véhicule doit être pourvu d'un dispositif permettant le démarrage du moteur, lorsque le véhicule est arrêté.

b. Echappement

1. L'extrémité du tuyau d'échappement ne peut pas être orientée vers la droite du véhicule. Elle doit se trouver à une hauteur normale de façon à ne pas incommoder les autres usagers de la route.
2. Le dispositif d'échappement doit être conçu et réalisé de manière qu'il ne puisse pas être modifié aisément et que le fonctionnement du silencieux ne puisse pas être interrompu.

CHAPITRE 4

Transmission du mouvement

a. Boîte de vitesses

1. Le dispositif de changement de vitesse doit être facile à manier et se trouver à portée immédiate du conducteur.
2. Le verrouillage automatique de chaque vitesse doit être assuré pour toute boîte de vitesse à commande directe.

b. Indicateur de vitesse et compteur kilométrique

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.

HOOFDSTUK 5**Assen**

Dit hoofdstuk wordt gereserveerd voor eventuele toekomstige bepalingen.

HOOFDSTUK 6**Ophanging****a. Banden**

1. Het voertuig moet van luchtbanden van voldoende draagvermogen zijn voorzien. Het draagvermogen wordt in onderling overleg tussen de drie nationale administraties vastgesteld.
2. Het draagvermogen van de banden dient voldoende te zijn bij de maximum snelheid van het voertuig.

HOOFDSTUK 7**Stuurinrichting****a. Stuurinrichting**

1. Een goede bestuurbaarheid van het voertuig moet zijn gewaarborgd; hierbij mogen geen ongewenste reactiekrachten van het of de gestuurde wiel(en) op de stuurinrichting worden overgebracht.
2. Aan de stuurorganen mag, behalve door de fabrikant zelve, niet zijn gelast.
3. Indien de stuurinrichting voorzien is van verbindingsstangen met kogelgewrichten moeten deze laatste 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.

HOOFDSTUK 8**Reminrichting****a. Reminrichtingen**

1. Het motorrijwiel moet zijn voorzien van twee reminrichtingen met onafhankelijke bedieningsorganen, waarmee zowel het voor- als het achterwiel beremd kunnen worden. Het wiel van een zijspan behoeft niet te worden beremd.
2. Wanneer één der reminrichtingen onklaar wordt moet de andere reminrichting nog steeds doelmatig kunnen werken.

CHAPITRE 5

Essieux

Le présent chapitre est réservé aux dispositions susceptibles d'être prévues à l'avenir.

CHAPITRE 6

Suspension

a. Pneumatiques

1. Le véhicule doit être équipé de bandages pneumatiques ayant une capacité de charge suffisante. Les capacités sont fixées de commun accord entre les trois administrations nationales.
2. La capacité de charge des pneumatiques doit être suffisante pour la vitesse maximale du véhicule.

CHAPITRE 7

Dispositif de direction

a. Direction

1. Une bonne maniabilité de la direction du véhicule doit être garantie; de plus là où les roue(s) directrice(s) ne peut (peuvent) pas transmettre des réactions indésirables à la direction.
2. Seul le conducteur peut effectuer des soudures aux organes de direction.
3. Si la direction comprend des barres de connexions avec joints à rotules ceux-ci doivent être tels que, ni l'usure peu prononcée des rotules ou des cuvettes, ni les bris des ressorts assurant leur serrage n'aient pour conséquence que les rotules sortent des cuvettes.

CHAPITRE 8

Freinage

a. Dispositifs de freinage

1. Le motorcycle doit être équipé de deux dispositifs de freinage avec commandes indépendantes, qui permettent de freiner tant la roue avant que la roue arrière. La roue d'un side-car ne doit pas être freinée.
2. En cas de défaillance d'un des dispositifs de freinage, l'autre doit pouvoir fonctionner efficacement.

3. Alle delen van de reminrichtingen moeten ruim bemeten zijn en voor onderhoud gemakkelijk toegankelijk zijn.
4. De bedieningsorganen moeten zich onder het onmiddellijk bereik van de bestuurder bevinden.
5. Beide reminrichtingen moeten werken op remoppervlakken die, hetzij vast, hetzij door middel van voldoende sterke onderdelen met de wielen verbonden zijn.
6. De slijtage van de remmen moet op eenvoudige wijze met de hand of automatisch bijgesteld kunnen worden.

b. Bepaling van de remdoelmatigheid.

1. De werking van de reminrichtingen moet zodanig zijn, dat op een nage-noeg 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:

- 5 m/sec² voor motorrijwielen zonder zijspanwagen;
- 4,6 m/sec² voor motorrijwielen met zijspanwagen.

b) Bij gebruik van de reminrichting welke op het voorwiel werkt:

- 3,9 m/sec² voor motorrijwielen zonder zijspanwagen.

c) Bij gebruik van de reminrichting welke op het achterwiel werkt

- 3,1 m/sec² voor motorrijwielen zonder zijspanwagen.

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

- 50 dN op een pedaal;
- 20 dN aan een handgreep.

- c. De bepalingen in de leden a en b gelden niet indien het voertuig voldoet aan de remvoorschriften, voorzien in Reglement 13 voor de categorieën L3 en L4 van de Economische Commissie voor Europa te Genève van 1 juni 1970.

3. Toutes les parties des dispositifs de freinage doivent être de dimensions largement calculées et facilement accessibles pour l'entretien.
 4. Les organes de commande doivent se trouver à la portée immédiate du conducteur.
 5. Les deux dispositifs de freinage doivent agir sur des surfaces freinées fixées aux roues de façon rigide ou par l'intermédiaire de pièces non susceptibles de défaillance.
 6. L'usure des freins doit pouvoir être aisément compensée par un système de réglage manuel ou automatique.
- b. Détermination de l'efficacité de freinage
1. L'efficacité des dispositifs de freinage doit être telle que sur route quasi horizontale et sèche, les freins étant à froid et le moteur débrayé, la décélération moyenne de freinage en régime obtenue ne soit jamais inférieure quelles que soient les conditions de charge ou de vitesse, aux maxima ci-après:
 - a) lors de l'emploi simultané des deux dispositifs de freinage :
 - 5 m/sec² pour les motocycles sans side-car ;
 - 4,6 m/sec² pour les motocycles avec side-car ;
 - b) lors de l'emploi du dispositif de freinage agissant sur la roue avant :
 - 3,9 m/sec² pour les motocycles sans side-car ;
 - c) lors de l'emploi du dispositif de freinage agissant sur la roue arrière :
 - 3,1 m/sec² pour les motocycles sans side-car.
 2. Les décélérations doivent pouvoir être obtenues sans que les forces exercées sur les commandes dépassent:
 - 50 kg dN sur une commande à pied;
 - 20 kg dN sur une commande à main.
- c. Les dispositions des alinéas a et b ne s'appliquent pas si le véhicule répond aux normes de freinage prévues pour les catégories L3 et L4 dans le Règlement 13 de la Commission économique pour l'Europe à Genève du 1er juin 1970.

HOOFDSTUK 9

Carrosserie

a. Scherp uitstekende delen

Het voertuig mag niet voorzien zijn van ornamenten en uit technisch oogpunt onnodige delen of toebehoren 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 aanzienlijk kunnen vergroten.

b. 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 linkerkant 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 lengte-as 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.

c. Spatborden

Het voertuig moet van spatborden zijn voorzien.

d. Aantal plaatsen

1. Het motorrijwiel mag ten hoogste van twee zitplaatsen zijn voorzien, het zijspan niet-meegerekend.
2. Wanneer het motorrijwiel is voorzien van een zitting, ontworpen voor twee personen, moet de lengte daarvan meer dan 50 cm bedragen.

e. Windscherm

Indien een windscherm aanwezig is mag dit bij breuk niet in scherpe scherven uiteenvallen.

CHAPITRE 9

Carrosserie

a. Eléments dangereux

Le véhicule ne peut comporter 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.

b. 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 cm².
3. Le champ de vision du rétroviseur doit être tel que le conducteur puisse avoir 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.

c. Garde-boue

Le véhicule doit être équipé de garde-boue.

d. Nombre de places

1. Le motorcycle ne peut comporter au maximum que deux places assises, side-car non compris.
2. Lorsque le motorcycle est équipé d'un siège unique conçu pour le transport de deux personnes, la longueur de celui-ci doit être supérieure à 50 cm.

e. Coupe-vent

Au cas où le véhicule est équipé d'un coupe-vent, celui-ci ne peut produire des éclats coupants en cas de bris. La déformation éventuelle des objets vus par transparence ne peut en aucun cas constituer une gêne pour la conduite du véhicule.

f. Voetrusten

Wanneer het voertuig niet van een vloer is voorzien moeten per zitplaats twee voetrusten aanwezig zijn, die zodanig ten opzichte van de bedieningsorganen van de remmen zijn aangebracht dat niet onbewust een reminrichting in werking kan worden gesteld.

HOOFDSTUK 10

Verlichtings- en lichtsignaalinrichting

a. Lichten en reflectoren.

1. a) Het motorrijwiel moet altijd voorzien zijn van de hieronder vermelde lichten en reflector zijn voorzien:
groot licht,
dimlicht
breedtelicht achter,
stoplicht,
achterkentekenplaatverlichting,
achterreflector.
- b) De zijspanwagen moet altijd van de hieronder vermelde lichten en reflector zijn voorzien:
breedtelicht voor,
breedtelicht achter,
achterreflector.
2. a) Bovendien mag het motorrijwiel van de hieronder vermelde lichten en reflectoren zijn voorzien:
breedtelicht voor,
parkeerlicht(en),
mistlicht voor en achter,
voorreflector,
zijreflector(en).
- b) Bovendien mag de zijspanwagen van de hieronder vermelde lichten en reflectoren zijn voorzien:
stoplicht,
parkeerlicht(en),
voorreflector,
zijreflector.
3. Lichten en reflectoren welke niet zijn genoemd in de onderhavige beschikking mogen hier niet worden aangebracht.
Een uitzondering kan worden gemaakt voor lichten en reflectoren bestemd voor een bijzonder gebruik welke in de respectievelijke landen onder uitzonderingsbepalingen vallen.

f. Repose-pieds

Si le véhicule n'est pas pourvu d'un plancher, il doit être équipé par place assise de deux repose-pieds dont l'emplacement par rapport aux commandes de freinage doit être tel qu'un dispositif de freinage ne puisse être actionné par inadvertance.

CHAPITRE 10

Dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse

a. Feux et catadioptres

- 1.a) Le motorcycle doit être muni en permanence des feux et catadioptres suivants:
 - feu route,
 - feu de croisement,
 - feu de position arrière,
 - feu stop,
 - feu d'éclairage plaque arrière,
 - catadioptre arrière.
- b) Le side-car doit être muni en permanence des feux et catadioptres suivants:
 - feu de position avant,
 - feu de position arrière,
 - catadioptre arrière.
- 2.a) Le motorcycle peut en outre être muni des feux et des catadioptres suivants:
 - feu de position avant,
 - feu(x) de stationnement,
 - feu de brouillard avant et arrière,
 - catadioptre avant,
 - catadioptre(s) latéral(aux).
- b) Le side-car peut en outre être muni des feux et catadioptres suivants:
 - feu stop,
 - feu(x) de stationnement,
 - catadioptre avant,
 - catadioptre latéral.
3. Des feux et des catadioptres dont il n'est pas fait mention dans la présente décision ne peuvent être montés.

Une exception peut être faite pour des feux et des catadioptres destinés à un usage spécial faisant l'objet de dispositions particulières dans les pays respectifs.

DEEL V

4. De lichten en reflectoren moeten voldoen aan de voorschriften die in bijlage zijn gesteld.
5. Elke combinatie van twee of meer lichten, hetzij gelijk of niet, doch van dezelfde functie en dezelfde kleur, zal als een enkel licht worden aange-merkt indien de projecties van hun lichtdoorlatende oppervlakken op een vertikaal vlak loodrecht op het mediaanvlak van het voertuig niet minder bedragen dan 60% van de kleinste rechthoek omschreven om de projecties van de genoemde lichtdoorlatende oppervlakken. Deze combinatie-mogelijkheid is niet van toepassing op groot licht, dimlicht en mistlichten voor.
6. Onder minimum hoogte van een licht resp. reflector wordt verstaan de afstand tussen de grond en de onderzijde van het lichtdoorlatend gedeelte, resp. reflecterend gedeelte.

Onder maximum hoogte van een licht resp. reflector wordt verstaan de afstand tussen de grond en de bovenzijde van het lichtdoorlatend gedeelte, resp. reflecterend gedeelte.

b. Schakelvoorschrift inzake verlichting

1. Het breedtelicht achter van het motorrijwiel, de verlichting van de ken-tekenplaat alsmede de breedtelichten van de zijspanwagen moeten auto-matisch worden ontstoken wanneer een licht aan de voorzijde van het motorrijwiel wordt ingeschakeld.
2. Het stoplicht moet in werking treden bij bediening van de rem die op het achterwiel werkt.

c. Richtingaanwijzers

1. Het motorrijwiel mag zijn voorzien van:
 - hetzij twee richtingaanwijzers aan de voorzijde en twee aan de achterzijde;
 - hetzij één richtingaanwijzer aan elke zijkant.
2. De knipperfrequentie moet 90 per minuut zijn met een tolerantie van ± 30 .
3. De kleur van de richtingaanwijzers moet oranje zijn.
4. a. Motorrijwielen (zonder zijspanwagen) :

De richtingaanwijzers moeten symmetrisch zijn aangebracht ten opzichte van het median vlak van het motorrijwiel.

4. Les feux et catadioptres doivent satisfaire aux dispositions prévues en annexe.
5. Sera considérée comme un seul feu toute combinaison de deux ou plusieurs feux, identiques ou non, mais ayant la même fonction et la même couleur, dont les projections des plages éclairantes sur un plan vertical perpendiculaire au plan longitudinal médian du véhicule occupent au moins 60% de la surface du plus petit rectangle circonscrit aux projections des plages éclairantes précitées. Cette possibilité de combinaison n'est pas applicable aux feux de route, aux feux de croisement et aux feux de brouillard.
6. Est considéré respectivement comme hauteur minimum d'un feu ou d'un réflecteur, la distance entre le sol et le bord inférieur de la plage éclairante ou de la plage réfléchissante.

Est considérée respectivement comme hauteur maximum d'un feu ou d'un réflecteur, la distance entre le sol et le bord supérieur de la plage éclairante ou de la plage réfléchissante.

b. Commande des feux

1. Le feu de position arrière du motorcycle, 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 motorcycle.
2. Le feu stop doit s'allumer lorsque le frein sur la roue arrière est actionné.

c. Indicateurs de direction

1. Le motorcycle doit être pourvu:
 - 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.a Motorcycles (sans side-car) :

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

DEEL V

b. Motorrijwielen met zijspanwag en:

De richtingaanwijzer(s) voor het aangeven van één richting moet(en) zijn aangebracht op het motorrij wiel aan de kant afgewend van de zijspanwag en de richtingaanwijzer(s) voor het aangeven van de andere richting moet(en) zijn aangebracht op de zijspanwag, ten hoogste 40 cm binnenwaarts van de verst van het motorrij wiel verwijderde zijkant.

5. De onderlinge afstand tussen een linker en een rechter richtingaanwijzer moet, gemeten tussen de dichtst bijzijnde randen van de lichtdoorlatende gedeelten, tenminste bedragen:
 - a) aan de voorzijde: 34 cm
 - b) aan de achterzijde: 24 cm
 - c) aan de zijkanten: 56 cm.
6. De hoogte van een richtingaanwijzer boven de grond moet minimum 40 cm bedragen; onder minimum hoogte van een richtingaanwijzer wordt verstaan de afstand tussen de grond en de onderzijde van het lichtdoorlatende gedeelte.
7. De aanduiding van richtingverandering door middel van richtingaanwijzers moet steeds waarneembaar zijn voor een waarnemer die zich in het mediaanvlak van het motorrij wiel bevindt op een afstand van 10 m voor respectievelijk achter het voertuig.

HOOFDSTUK 11

Verbindingen tussen trekker en aanhangwag en of opleggers

a. Koppelingsdruk

De toegepaste koppeling en de bevestigingsmiddelen aan de voertuigen dienen geschikt te zijn voor de optredende statische en dynamische lasten.

HOOFDSTUK 12

Diversen

a. Hoorn

1. Elk voertuig moet uitgerust zijn met een hoorn die een ononderbroken geluid met vaste toonhoogte kan voortbrengen.
2. Het niveau van de geluidssterkte moet hoger zijn dan of gelijk aan 93 dB (A) en lager dan 104 dB (A) zijn voor de op het voertuig gemonteerde hoorns. De bovengrens is echter niet van toepassing bij hoorns voorzien van een EEG-goedkeuringsmerk.
3. Het niveau van de geluidssterkte wordt bepaald overeenkomstig de methode van de Europese Gemeenschappen voor op het voertuig gemonteerde hoorns.

b. Motocycles avec side-car:

L'(les) indicateur(s) de direction pour l'indication d'une direction doit (doivent) être placé(s) sur le motocycle du côté opposé au side-car et l'(les) indicateur(s) de direction pour l'indication de l'autre direction doit (doivent) être placé(s) sur le side-car, au maximum à 40 cm du côté latéral le plus éloigné 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 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 de l'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.

CHAPITRE 11**Liaisons entre véhicules tracteurs et remorques ou semi-remorques****a. Force exercée au point d'appui**

Le point d'appui ainsi que les points d'attache aux véhicules doivent être susceptibles de supporter les charges statiques et dynamiques.

CHAPITRE 12**Divers****a. Avertisseur acoustique**

1. Tout véhicule doit être équipé d'un avertisseur acoustique ayant un son continu et uniforme.
2. Le niveau de pression acoustique doit être supérieur à ou égal à 93 dB (A) et inférieur à 104 dB (A) pour les avertisseurs montés sur le véhicule. La limite maximum n'est toutefois pas applicable lorsqu'il s'agit d'un avertisseur ayant reçu l'agrégation C.E.E.
3. Le niveau de pression acoustique est déterminé suivant la méthode des Communautés européennes applicables aux avertisseurs montés sur le véhicule.

**Eisen inzake lichten en reflectoren toepasselijk
op de in Hoofdstuk I, a.1.
genoemde voertuigen**

Groot licht**Aantal:**

motorrijwiel	1
zijspanwagen	0

Kleur wit of geel

Max. afstand tot zijkant -

Min. hoogte -

Max. hoogte

Bijzondere voorwaarden Goedgekeurd volgens reglementen 1, 2, 6, 8 of 20 van Genève (1) of N1.

Moeten 's nachts bij helder weer de weg over een afstand van tenminste 100 m voor het voertuig doeltreffend verlichten.

Dimlicht**Aantal:**

motorrijwiel	1
zijspanwagen	0

Kleur wit of geel

Max. afstand tot zijkant -

Min. hoogte 50

Max. hoogte 120

(1) Onder reglement van Genève wordt in deze bijlage verstaan de reglementen die de bijlage vormen van de Overeenkomst van 1968 betreffende het aannemen van eenvoudige goedkeuringsvoorwaarden en de wederzijdse erkenning van goedkeuring van uitrustingsstukken en onderdelen van motorrijtuigen.

**Prescriptions relatives aux feux et catadioptrés
applicables aux véhicules visés au
Chapitre I, a.1.**

Feu route

Nombre:

motocycle . 1

side-car 0

Couleur blanc ou jaune

Dist. max. du bord extérieur

Haut. min. -

Haut. max. -

Conditions spéciales Agréés suivant règlements 1, 2, 6, 8, ou
20 de Genève (1) ou N1.
Doivent éclairer la route la nuit par
temps clair sur une distance d'au moins
100 m en avant du véhicule.

Feu de croisement

Nombre:

motocycle 1

side-car 0

Couleur blanc ou jaune

Dist. max. du bord extérieur -

Haut min. 50

Haut max. 120

(1) Par règlement de Genève on entend dans cette annexe les règlements annexés de 1968 concernant l'adoption de conditions uniformes d'homologation et la reconnaissance réciproque de l'homologation des équipements et pièces de véhicules à moteur.

Bijzondere voorwaarden: Goedgekeurd volgens reglementen 1, 2, 6, 8 of 20 van Genève of NI.
 Moeten 's nachts bij helder weer de weg over een afstand van 10 m voor het voertuig doeltreffend verlichten

Breedtelicht voor**Aantal:**

motorrij wiel 1

zijspanwagen 1

Kleur wit (1)

Max. afstand tot zijkant 40

Min. hoogte 40

Max. hoogte 160

Bijzondere voorwaarden: Moeten 's nachts bij helder weer op 300 m zichtbaar zijn.
 (1) het breedtelicht voor mag geel zijn indien dit licht ingebouwd is in het grootlicht of in het dimlicht en de kleur van dat licht geel is.

Breedtelicht achter**Aantal:**

motorrij wiel 1

zijspanwagen 1

Kleur rood

Max. afstand tot zijkant -

Min. hoogte 40

Max. hoogte 160

Bijzondere voorwaarden: Moeten 's nachts bij helder weer op 300 m zichtbaar zijn.

Conditions spéciales : Agréé suivant règlements 1, 2, 6, 8 ou 20 de Genève ou NI.
Doivent éclairer efficacement la route la nuit par temps clair, sur une distance d'au moins 10 m en avant du véhicule.

Feu de position avant

Nombre:

motocycle 1

side-car 1

Couleur blanc (1)

Dist. max. du bord extérieur 40

Haut min. 40

Haut max. 160

Conditions spéciales: Doivent être visibles la nuit à 300 m par temps clair.

(1) Le feu de position avant peut être de couleur jaune lorsqu'il est incorporé dans le feu de route ou le feu de croisement et que ce feu est de couleur jaune.

Feu de position arrière

Nombre:

motocycle 1

side-car 1

Couleur rouge

Dist. max. du bord extérieur -

Haut min. 40

Haut max. 160

Conditions spéciales: Doivent être visibles la nuit à 300 m par temps clair.

Stoplicht**Aantal:**

motorrijwiel 1

zijspanwagen 1

Kleur rood

Max. afstand -

Min. hoogte 40

Max. hoogte 160

Bijzondere voorwaarden: Moet overdag bij zonnig weer op 30 m en 's nachts bij helder weer op 300 m zichtbaar zijn.

Achterkentekenplaatverlichting

Aantal onbepaald

Kleur wit

Max. afstand tot zijkant -

Min. hoogte -

Max. hoogte -

Min. afstand tussen lichten -

Bijzondere voorwaarden: De kentekenplaat moet 's nachts op een afstand van 20 m achter het voertuig gelezen kunnen worden waarbij de lichtbron van achteren niet mag worden waargenomen.

Achterreflector**Aantal:**

motorrijwiel 1

zijspanwagen 1

Feu stop

Nombre:

. motorcycle 1

side-car 1

Couleur rouge

Dist. max. du bord extérieur -

Haut min. 40

Haut max. 160

Conditions spéciales: Doit être visible à 30 m le jour par temps ensoleillé et à 300 m la nuit par temps clair.

Feu déclirage plaque arrière

Nombre: non défini

Couleur: blanc

Dist. max. du bord extérieur -

Haut min. -

Haut max. -

Dist. min. entre feux -

Conditions spéciales: La plaque doit pouvoir être lue la nuit à 20 m de l'arrière du véhicule, la source lumineuse ne peut être vue de l'arrière.

Catadiopre arrière

Nombre:

motorcycle 1

side-car 1

Kleur	rood
Max. afstand tot zijkant	40 (1)
Min. hoogte	40
	(1) Alleen voor zijspanwagens - deze afstand wordt gemeten tot de verste van het motorrijwiel verwijderde zijkant.
Max. hoogte	120
Bijzondere voorwaarden: of	Goedgekeurd volgens reglement n° 3 (klasse 1) van Genève of 13 (Klasse 1 11)
	Moet 's nachts bij helder weer voor de bestuurder van een voertuig zichtbaar zijn op een afstand van 160 m indien beschenen door de grote lichten van het voertuig.
	Aangebracht op een vast deel van het voertuig in een vlak, loodrecht op de lengte-as van het voertuig.
	Niet driehoekig.
Parkeerlicht	
Aantal: motorrijwiel	Eén links of één links en één rechts
zijspanwagen	Eén aan de verste van het motorrijwiel verwijderde zijkant.
Kleur	Wit of oranje naar voren, rood of oranje naar achteren.
Max. afstand tot zijkant	40 (1)
Min. hoogte	40
Max. hoogte	

Couleur	rouge
Dist. max. du bord extérieur	40 (1)
Haut min.	40
	(1) Uniquement pour le side-car - cette distance doit être mesurée jusqu'à la face latérale la plus éloignée du motocycle.
Haut max.	120
Conditions spéciales:	Agréé suivant règlement n° 3 (classe 1) de Genève ou 13 (Classe 1 ou 11).

Doit être valable la nuit par temps clair par le conducteur d'un véhicule situé à une distance de 150 m lorsqu'il est éclairé par les feux de route de véhicule.

Monté sur une partie fixe du véhicule et dans un plan perpendiculaire à l'axe longitudinal du véhicule.

Forme non triangulaire.

Feu de stationnement

Nombre:

motocycle Un à gauche ou un à gauche et un à droite.

side-car Un sur la face latérale la plus éloignée du motocycle.

Couleur: Vers l'avant blanc ou jaune auto, vers l'arrière rouge ou jaune-auto.

Dist. max. du bord extérieur 40 (1)

Haut min. 40

Haut max. -

Bijzondere voorwaarden:

Moet 's nachts bij hōlder weer op 300 m zichtbaar zijn.

Moet waarneembaar zijn voor een persoon die zich op 10 m afstand zowel voor als achter het licht en op 1 m naast de buitenste zijkant van het voertuig bevindt.

Het parkeerlicht kan eventueel worden vervangen door een licht aan de voorzijde en een licht aan de achterzijde.

Verlichtingssterkte: 4 tot 60 cd naar voren en 2 tot 12 cd naar achteren.

- (1) Het parkeerlicht aan de zijkant kan eventueel worden vervangen door een wit of oranje licht aan de voorzijde en een rood of oranje licht aan de achterzijde.

Mistlicht voor**Aantal:**

motorrijwiel	1
zijspanwagen	0

Kleur wit of geel

Max. afstand tot zijkant -

Min. hoogte -

Max. hoogte (1)

Bijzondere voorwaarden

Goedgekeurd volgens reglement n° 19 van Genève.

- (1) De bovenzijde van het lichtdoorlatende gedeelte mag niet hōger zijn gelegen dan dat van het dimlicht

Mistlicht achter**Aantal:**

motorrijwiel	1
zijspanwagen	0

Conditions spéciales:

Doit être visible la nuit à 300 m par temps clair.

Doit être visible pour un observateur placé à une distance de 10 m devant ou derrière le feu et à 1 m du côté extérieur du véhicule.

Le feu de stationnement peut éventuellement être remplacé par un feu à l'avant et un feu à l'arrière.
Intensité lumineuse: 4 à 60 cd vers l'avant et 2 à 12 cd vers l'arrière.

(1) Le feu latéral de stationnement peut éventuellement être remplacé par un feu blanc ou jaune auto à l'avant et un feu rouge ou jaune auto à l'arrière.

Feu de brouillard avant

Nombre:

 motocycle

1

 side-car

0

Couleur

blanc ou jaune

Dist. max. du bord extérieur

-

Haut min.

-

Haut max.

(1)

Conditions spéciales

Agréé suivant le règlement de Genève.

(1) Le point le plus haut de la plage éclairante ne peut se trouver plus haut que celui du feu de croisement.

Feu de brouillard arrière

Nombre:

 motocycle

1

 side-car

0

Kleur	rood
Max. afstand tot zijkant	-
Max. hoogte	80
Bijzondere voorwaarden	<p>Oppervlakte lichtdoorlatend gedeelte max. 140 cm². Moet geplaatst zijn in het midden van het voertuig op tenminste 10 cm van het stoplicht. Bediend door een afzonderlijke schakelaar. Het ontstoken licht moet d.m.v. een voortdurend brandend oranje verklipperlichtje, aangebracht op een voor de bestuurder in het oog vallende plaats, kenbaar worden gemaakt dan wel moet de schakelaar op een voor de bestuurder in het oog vallende plaats zijn aangebracht en zijn voorzien van duidelijke aanwijzingen waaruit blijkt in welke afstand van de schakelaar het licht is ingeschakeld. Lichtsterkte tenminste 150 cd en ten hoogste 300 cd.</p>

Voorreflector

Aantal:

motorrijwiel	1
zijspanwagen	1
Kleur	wit
Max. afstand tot zijkant	10 (1)
Min. hoogte	40
Max. hoogte	120

Bijzondere voorwaarden:	(1) Alleen voor zijspanwagen - deze afstand wordt gemeten tot de verste van het motorrijwiel verwijderde zijkant.
-------------------------	---

Couleur	rouge
Dist. max. du bord extérieur	-
Haut max.	80
Conditions spéciales:	<p>Surface de plage éclairante: 140 cm² au maximum.</p> <p>Doit être placé au milieu ou dans la moitié gauche du véhicule, à 10 cm au moins du feu stop. Mis en marche par un interrupteur distinct.</p> <p>Le fonctionnement du feu doit être signalé au conducteur au moyen d'une lampe-témoin orange à intensité fixe, placée en un endroit nettement apparent ou bien l'interrupteur doit être placé en un endroit nettement apparent pour le conducteur et être pourvu d'indications permettant de savoir dans quelle position le feu est allumé.</p> <p>L'intensité lumineuse min. 150 cd et maximum 300 cd.</p>

Catadioptré avant

Nombre:	
motocycle	1
side-car	1
Couleur	blanc
Dist. max. du bord extérieur	10 (1)
Haut min.	40
Haut max.	120
Conditions spéciales:	(1) Uniquement pour le side-car. Cette distance doit être mesurée jusqu'à la face latérale la plus éloignée du motocycle.

Doivent être visibles la nuit par temps clair par le conducteur d'un véhicule situé à une distance de 150 m lorsqu'ils sont éclairés par les feux de route de ce véhicule.

Monté sur une partie fixe du véhicule et dans un plan perpendiculaire à l'axe longitudinal du véhicule - Forme non triangulaire.

Catadioptré latéral

Nombre:

 motocycle

illimité

 side-car

illimité

Couleur:

orange

Dist. max. du bord extérieur

-

Haut min.

40

Haut max.

120

Conditions spéciales:

Agréés suivant règlement n° 3 de Genève. Doivent être visibles la nuit par temps clair à une distance de 150 m lorsqu'ils sont éclairés par des feux route.

DEEL VI : MOTORVOERTUIGEN OP DRIE WIELEN**HOOFDSTUK I****Algemene gegevens****a. Categorie van voertuigen waarop dit deel VI betrekking heeft****1. Deel VI betreft de navolgende voertuigen:****a) *In België***

Motorvoertuigen op drie wielen met een maximum toelaatbaar totaal gewicht kleiner dan 1.000 kg. Hieronder worden niet verstaan motorrijwielen met zijspanwagen en niet zijnde bromfietsen uit de Belgische klassen A en B en bromfietsen op meer dan twee wielen.

b) *In Nederland*

Motorvoertuigen op drie wielen met een maximum toelaatbaar totaal gewicht kleiner dan 1.000 kg. Hieronder worden niet verstaan motorrijwielen met zijspanwagen en niet zijnde brom- of snorfietsen.

c) *In Luxemburg*

Motorvoertuigen op drie wielen vallend onder de Luxemburgse categorie moto coupé.

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. Dit deel VI is niet van toepassing op de motorvoertuigen bestemd voor bijzonder gebruik welke in de respectievelijke landen onder een uitzonderingsbepaling vallen.

b. Identificatie

1. Het voertuig moet van een nummer zijn voorzien dat als framenummer wordt beschouwd hetwelk voor elk voertuig van hetzelfde merk verschillend moet zijn en dat uit tenminste drie en maximaal zeventien letters of cijfers moet bestaan.

2. Deze tekens moeten tenminste 5 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 framenummer mag worden aangegeven. Het moet er in zijn geheel op voorkomen.

PARTIE VI : VEHICULES A TROIS ROUES

CHAPITRE 1er

Généralités

a. Catégorie de véhicules faisant l'objet de la présente décision.

1. Partie VI concerne les véhicules suivants:

a. *En Belgique*

Les véhicules à moteur comportant trois roues et dont le poids total maximum autorisé n'atteint pas 1.000 kg. Sont exclus non seulement les motocycles à side-car ne faisant pas partie des cyclomoteurs des classes belges A ou B mais aussi les cyclomoteurs à plus de deux roues.

b. *Aux Pays-Bas*

Les véhicules à moteur comportant trois roues et dont le poids total maximum autorisé n'atteint pas 1.000 kg. Sont exclus non seulement les motocycles à side-car mais aussi les cyclomoteurs et vélomoteurs.

c. *Au Luxembourg*

les véhicules à moteur à trois roues relevant de la catégorie luxembourgeoise des motocoupés.

2. Afin de déterminer le nombre de roues, deux roues juxtaposées de mêmes dimensions sont comptées pour une seule lorsque la distance entre leurs pneus ne dépasse pas la plus grande largeur d'un de ces pneus à pression normale.

3. Cette décision n'est pas applicable aux véhicules à usage spécial faisant l'objet d'une réglementation d'exception dans les pays respectifs.

b. Identification

1. Le véhicule doit être pourvu d'un numéro, considéré comme numéro de cadre. Celui-ci doit être différent pour chaque véhicule d'une même marque et ne peut être composé 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 5 mm et 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 cadre". Il doit y être repris en entier.

DEEL VI

4. Het framenummer moet door de fabrikant of zijn gemachtigde goed leesbaar in het frame zo zijn ingeslagen dat het nummer ten gevolge van een gering ongeval niet kan verdwijnen.
5. Het framenummer 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.

HOOFDSTUK 2

Afmetingen

a. Maximale afmetingen

Het voertuig moet wat de maximale afmetingen betreft voldoen aan de eisen welke voor de motorvoertuigen op 4 wielen gelden.

HOOFDSTUK 3

Motor

a. Startinrichting.

Het voertuig moet van een inrichting zijn voorzien waarmee de motor bij stilstand van het voertuig kan worden gestart.

b. Brandstofleidingen en -reservoir voor andere brandstoffen dan LPG of aardgas

1. Het motorbrandstofreservoir moet zo zijn geplaatst, dat eventuele lekbrandstof rechtstreeks op de grond valt.
2. De onderzijde van het brandstofreservoir en de brandstofleidingen moeten in onbelaste toestand tenminste 25 cm boven de grond zijn gelegen, tenzij de dragende delen van chassis, frame of carrosserie lager zijn gelegen en voldoende bescherming voor het reservoir en de leidingen bieden.

c. Uitlaat

1. De uitmonding van de uitlaatinrichting mag niet naar de rechterzijde van het voertuig zijn gericht. Zij moet zich bevinden op een normale hoogte die voor de andere weggebruikers geen hinder oplevert.
2. De uitlaatinrichting moet zodanig zijn ontworpen en gebouwd dat deze niet gemakkelijk kan worden gewijzigd en de werking van de knaldemper niet kan worden onderbroken.

4. Le numéro de cadre doit être frappé lisiblement dans le cadre par le constructeur ou par son mandataire de manière que ce numéro ne puisse disparaître en cas d'accident léger.
5. Le numéro de cadre doit rester parfaitement lisible 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.

CHAPITRE 2

Dimensions

a. Dimensions maximales

Le véhicule doit en ce qui concerne les dimensions maximales répondre aux conditions prévues pour les véhicules automoteurs à 4 roues.

CHAPITRE 3

Moteur

a. Démarreur.

Le véhicule doit être pourvu d'un dispositif permettant le démarrage du moteur lorsque le véhicule est arrêté.

b. Canalisations et réservoir à carburant destinés à d'autres carburants que le LPG ou le gaz naturel

1. Le réservoir à carburant doit être placé de façon à permettre l'évacuation directe vers le sol des fuites éventuelles de carburant.
2. La hauteur libre sous le réservoir et les canalisations à carburant ne peut, le véhicule étant à vide, être inférieure à 25 cm, à moins que des parties portantes du châssis, du cadre ou de la carrosserie soient situées plus bas et constituent une protection suffisante pour le réservoir et les canalisations.

c. Echappement

1. L'extrémité du tuyau d'échappement ne peut pas être orientée vers la droite du véhicule. Elle doit se trouver à une hauteur normale de façon à ne pas incommoder les autres usagers de la route.
2. Le dispositif d'échappement doit être conçu et réalisé de manière qu'il ne puisse pas être modifié aisément et que le fonctionnement du silencieux ne puisse être interrompu.

HOOFDSTUK 4

Krachtoverbrenging

a. Versnellingsbak

1. De versnellingshefboom moet gemakkelijk zijn te bedienen en onder het onmiddellijk bereik van de bestuurder zijn gelegen.
2. Bij een versnellingsbak welke direct wordt bediend moet de versnellingshefboom zich in elke stand automatisch vastzetten.

b. Snelheidsmeter en kilometerteller

Er moet, 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.

HOOFDSTUK 5

Assen

Dit hoofdstuk wordt gereserveerd voor eventuele toekomstige bepalingen.

HOOFDSTUK 6

Ophanging

a. banden voor voertuigen met een ledige massa van ten hoogste 400 kg.

1. Het voertuig moet van luchtbanden van voldoende draagvermogen zijn voorzien. Het draagvermogen wordt in onderling overleg tussen de drie nationale administraties vastgesteld.
2. Het draagvermogen van de banden dient voldoende te zijn bij de maximum snelheid van het voertuig.

b. Vering voor voertuigen met een ledige massa van meer dan 400 kg.

Het voertuig moet uitgerust zijn met goed werkende veren. Bij toepassing van bladveren, schroefveren of torsieveren moet het voertuig bovendien van goed werkende schokdempers zijn voorzien.

c. Banden van voertuigen met een ledige massa van meer dan 400 kg.

Het voertuig moet van luchtbanden van voldoende draagvermogen zijn voorzien. Het draagvermogen wordt in onderling overleg tussen de drie administraties vastgesteld.

Met ingang van 1 januari 1990 dienen de banden te zijn goedgekeurd conform de voorschriften van Reglement 30 van de Economische Commissie voor Europa te Genève van 1 april 1975, zoals dit volgens amendement 02 van 15 maart werd herzien.

CHAPITRE 4

Transmission du mouvement

a. Boîte de vitesses

1. Le dispositif de changement de vitesse doit être facile à manier et se trouver à portée immédiate du conducteur.
2. Le verrouillage automatique de chaque vitesse doit être assuré pour toute boîte de vitesses à commande directe.

b. Indicateur de vitesse et compteur kilométrique

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.

CHAPITRE 5

Essieux

Le présent chapitre est réservé aux dispositions susceptibles d'être prévues à l'avenir.

CHAPITRE 6

Suspension

a. Pneumatiques pour véhicules dont la masse à vide est de 400 kg maximum

1. Le véhicule doit être équipé de bandages pneumatiques ayant une capacité de charge suffisante. Les capacités sont fixées de commun accord entre les trois administrations nationales.
2. La capacité de charge des pneumatiques doit être suffisante pour la vitesse maximale du véhicule.

b. Suspension pour véhicules dont la masse à vide est supérieure à 400 kg.

Le véhicule doit être équipé d'une suspension en bon état de fonctionnement. En cas de ressorts à lames, hélicoïdaux ou à barres de torsion, le véhicule doit également être pourvu d'amortisseurs en bon état de fonctionnement.

c. Pneumatiques pour véhicules dont la masse à vide est supérieure à 400 kg.

Le véhicule doit être équipé de bandages pneumatiques ayant une capacité de charge suffisante. Les capacités sont fixées de commun accord entre les trois administrations.

A dater du 1er janvier 1990, les pneumatiques doivent être agréés conformément aux prescriptions du Règlement 30 de la Commission économique pour l'Europe à Genève du 1er avril 1975, tel qu'il a été révisé conformément à l'amendement 02 du 15 mars 1981.

HOOFDSTUK 7

Stuurinrichting

- a. Stuurinrichting voor voertuigen met een ledige massa van ten hoogste 400 kg.
 1. Een goede bestuurbaarheid van het voertuig moet zijn gewaarborgd; hierbij mogen geen ongewenste reactiekrachten van het of de gestuurde wiel(en) op de stuurinrichting worden aangebracht.
 2. Aan de stuurorganen mag, behalve door de fabrikant zelve, niet zijn gelast.
 3. Indien de stuurinrichting voorzien is van verbindingsstangen met kogelgewrichten moeten deze laatste 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.
- b. Stuurinrichting voor voertuigen met een ledige massa van meer dan 400 kg.

1. 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.

2. Kracht aan het stuurwiel

De voertuigen moeten voldoen aan Richtlijn 70/311/EG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 27 juli 1970.

3. Gedrag van het stuurwiel bij botsingen

De voertuigen moeten met ingang van 1 januari 1990 voldoen aan de voorschriften van Richtlijn 74/297/EG van de Raad van 4 juni 1974 dan wel aan Reglement 12 van de Economische Commissie voor Europa te Genève van 1 juli 1969, zoals dit volgens amendement 02 van 14 november 1982 werd herzien.

CHAPITRE 7

Dispositif de direction

- a. Direction pour les véhicules dont la masse à vide est de 400 kg maximum
1. Une bonne maniabilité de la direction du véhicule doit être garantie; de plus là ou les roue(s) directrice(s) ne peut (peuvent) pas transmettre des réactions indésirables à la direction.
 2. Seul le constructeur peut effectuer des soudures aux organes de direction.
 3. Si la direction comprend des barres de connexions avec joints à rotules ceux-ci 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.
- b. Dispositif de direction pour véhicules dont la masse à vide est supérieure à 400 kg.

1. Direction

La direction et ses organes doivent être de construction robuste. Les joints à rotules des barres de connexion doivent être tels, que ni l'usure peu prononcée des rotules ou des cuvettes, ni le bris des ressorts assurant leur serrage, n'aient pour conséquence que les rotules sortent des cuvettes. Une bonne maniabilité de la direction du véhicule automoteur doit être assurée: de plus les effets indésirables des réactions provenant des roues directrices ne peuvent être transmis au volant. Seul le constructeur peut effectuer des soudures aux organes de direction.

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

2. Effort à la commande

Les véhicules doivent être conformes à la Directive 70/311/CEE du Conseil des Communautés européennes du 27 juillet 1970.

3. Comportement du volant en cas de collision

A dater du 1er janvier 1990, les véhicules doivent être conformes aux prescriptions de la Directive 74/297/CEE du Conseil du 4 juin 1974 ou au Règlement 12 de la Commission économique pour l'Europe à Genève du 1er juillet 1969, tel qu'il a été révisé conformément à l'amendement 02 du 14 novembre 1982.

HOOFDSTUK 8

Reminrichting

- a. Reminrichtingen voor voertuigen met een ledige massa van ten hoogste 400 kg.
 1. Het voertuig moet zijn voorzien van twee 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.
 4. Beide onder 5.a.1. genoemde reminrichtingen moeten werken op remoppervlakken die hetzij vast, hetzij door middel van voldoende sterke onderdelen met de wielen verbonden zijn.
 5. Wanneer één der onder 5 a.1. genoemde 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.
 8. De werking van de onder 1. bedoelde reminrichtingen 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.

CHAPITRE 8

Freinage

- a. Dispositifs de freinage pour véhicules dont la masse à vide est de 400 kg maximum
 1. Le véhicule doit être équipé de deux dispositifs de freinage 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 rester 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. Les deux dispositifs de freinage visés sous 5.a.1. doivent agir sur des surfaces freinées fixées aux roues de façon rigide ou par l'intermédiaire de pièces non susceptibles de défaillance.
 5. En cas de défaillance d'un des dispositifs de freinage visés sous 5.a.1. et 5.a.2. le ou les autres dispositifs doivent encore pouvoir fonctionner efficacement.
 6. Toutes les parties des dispositifs de freinage doivent être de dimensions largement calculées et être facilement accessibles pour l'entretien.
 7. L'usure des freins doit pouvoir être aisément compensée par un système de réglage manuel ou automatique.
 8. L'efficacité des dispositifs de freinage visés sous 1. doit être telle que sur route quasi horizontale et sèche, les freins étant à froid et le moteur débrayé, la décélération moyenne de freinage en régime obtenu, quelles que soient les conditions de charge ou de vitesse ne soit jamais inférieure au minima ci-après:
 - a) lors de l'emploi simultané de deux dispositifs de freinage $4,6 \text{ m/sec}^2$;
 - b) lors de l'emploi de chacun des dispositifs de freinage $1,9 \text{ m/sec}^2$.

DEEL VI

9. De onder 2. bedoelde reminrichting 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.

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

- 50 dN op een pedaal;
- 20 dN aan een handgreep.

- b. Remeisen voor voertuigen met een ledige massa van meer dan 400 kg. Deze remeisen dienen te voldoen aan de eisen als voorzien in de categorie M1 van de - EG. en E.C.E. - wetgeving.
- c. De bepalingen in de leden a. en c. gelden niet indien het voertuig voldoet aan de remvoorschriften, voorzien in Reglement 13 voor de categorie L5 van de Economische Commissie voor Europa te Genève van 1 juni 1970.

HOOFDSTUK 9

Carrosserie

- a. Scherp uitstekende delen

Het voertuig mag niet zijn voorzien van ornamenten en uit technisch oogpunt onnodige delen of toebehoren 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 aanzienlijk kunnen vergroten.

- b. Deuren

Indien het voertuig is voorzien van deuren in de zijwanden die om een verticale as draaien mogen deze alleen om de voorste deurstijl scharnieren.

- c. Uitzicht van de bestuurder

1. De bestuurder moet voldoende uitzicht naar voren en opzij hebben.

9. Le dispositif de freinage visé sous 2. doit pouvoir maintenir à l'arrêt le véhicule en charge sur une pente ascendante ou descendante de 18%.

Cette prescription est considérée comme satisfaite si le dispositif de freinage de stationnement permet d'obtenir, sur une route quasi-horizontale et sèche, le véhicule étant en charge et le moteur débrayé, une décélération moyenne de freinage en régime de $1,5 \text{ m/sec}^2$, les freins étant à froid et la vitesse initiale de 15 km/h.

10. Les décélération doivent pouvoir être obtenues sans que les forces exercées sur les commandes dépassent:
- 50 dN pour une commande à pied;
 - 20 dN pour une commande à main.
- b. Freinage pour véhicules dont la masse à vide est supérieure à 400 kg. Ce freinage doit satisfaire aux exigences prévues pour la catégorie M1 du Règlement ECE.
- c. Les dispositions des alinéas a et c ne s'appliquent pas si le véhicule répond aux normes de freinage prévues pour la catégorie L5 dans le Règlement 13 de la Commission économique pour l'Europe à Genève du 1er juin 1970.

CHAPITRE 9

Carrosserie

a. Eléments dangereux

Le véhicule ne peut comporter 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.

b. Portières

Si le véhicule est équipé de portières latérales pivotant autour d'un axe vertical, celles-ci doivent avoir leurs charnières à l'avant.

c. Champ visuel du conducteur

1. Le champ visuel du conducteur tant à sa gauche qu'à sa droite que vers l'avant, doit être bien dégagé.

DEEL VI

2. De bestuurder moet, ziende uit een punt gelegen op 80 cm loodrecht boven het midden van zijn zitplaats, het wegdek op een afstand van 10 m en meer vóór het voertuig kunnen waarnemen.

d. Ruiten

Indien het voertuig van ruiten is voorzien moeten ze aan de volgende eisen voldoen:

- a) De voorruit of -ruiten moeten bestaan uit gelaagd of gehard, duurzaam glas, dat bij breuk niet in scherpe scherven uiteenvalt. De voorwerpen, er doorheen gezien mogen niet vervormd schijnen.
- b) De onmiddellijk zowel rechts als links naast de bestuurder gelegen ruiten moeten bestaan uit duurzaam materiaal dat bij breuk niet in scherpe scherven uiteenvalt. Eventuele beeldvertekening mag in geen geval hinder bij de besturing van het voertuig opleveren. Wanneer deze ruiten uit glas bestaan moet dit glas gelaagd of gehard zijn.
- c) Alle andere ruiten en doorschijnende of doorzichtige panelen moeten bestaan uit duurzaam materiaal dat bij breuk niet in scherpe scherven uiteenvalt.

e. Ruitenwisser

1. Wanneer het voertuig is uitgerust met een voorruit, moet de voorruit zijn voorzien van één of meer doelmatige ruitenwisser(s), waarmee voor de bestuurder een voldoende uitzicht wordt verkregen.
2. Deze ruitenwissers moeten kunnen werken zonder dat zij voortdurend door de bestuurder behoeven te worden bediend.
3. 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.

f. Ruitensproeier

Elk voertuig dat met een voorruit is uitgerust moet van een ruitensproeier zijn voorzien.

g. Verwarming

Indien een voertuig met gesloten carrosserie van een verwarmingsinstallatie is voorzien moet deze aan de volgende eisen voldoen:

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

2. D'un point situé verticalement à 80 cm au-dessus du milieu de son siège, le conducteur doit pouvoir observer la route à une distance de 10 m et plus devant le véhicule.

d. Vitrage

Si le véhicule est équipé de vitres, celles-ci doivent répondre aux conditions suivantes:

- a) Le ou les pare-brise(s) doivent être en verre lamellé ou trempé inaltérable et non susceptibles de produire des éclats coupants en cas de bris. Les objets vus par transparence ne peuvent pas apparaître déformés.
- b) Les panneaux situés directement à côté du conducteur, tant à sa droite qu'à sa gauche, doivent être en un produit inaltérable et non susceptible de produire des éclats coupants en cas de bris. La déformation éventuelle des objets vus par transparence ne peut en aucun cas constituer une gêne pour la conduite du véhicule.
Lorsque les panneaux sont en verre, celui-ci doit être lamellé ou trempé.
- c) Toutes les autres vitres et panneaux translucides ou transparents doivent être en un produit inaltérable et non susceptible de produire des éclats coupants en cas de bris.

e. Essuie-glaces

1. Lorsque le véhicule est équipé d'une pare-brise, celui-ci doit être muni d'un ou de plusieurs essuie-glaces efficace(s) permettant au conducteur d'avoir une visibilité suffisante.
2. Ces essuie-glaces doivent pouvoir fonctionner sans intervention constante du conducteur.
3. Un seul essuie-glace suffit, s'il est construit de façon à ce qu'il agisse efficacement sur une surface permettant au conducteur d'avoir une visibilité suffisante.

f. Lave-glaces

Tout véhicule pourvu d'un pare-brise doit être muni d'un lave-glace.

g. Chauffage

Si un véhicule avec une carrosserie fermée est équipé d'un système de chauffage, celui-ci doit satisfaire aux conditions suivantes:

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

DEEL VI

2. Een verwarmingsinstallatie door rechtstreekse afgifte van warmte door de uitlaatleiding zelf is slechts toegestaan bij voertuigen met dieselmotor;
3. Een uitlaatverwarmingsinstallatie met warmtewisselaar mag bij een voertuig met benzinemotor worden toegepast, indien het deel van de uitlaatleiding dat door de warmtewisselaar wordt omsloten van staal is, een wanddikte van tenminste 2 mm heeft en zodanig is geconstrueerd dat aan het bepaalde onder a) wordt voldaan;
4. Een verwarmingsinstallatie die voldoet aan de voorschriften die zijn opgenomen in bijlage I 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 g.1., g.2 en g.3.

h. Ventilatie

Van een voertuig met gesloten carrosserie moet de personenruimte voldoende geventileerd kunnen worden.

i. 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. De bestuurder moet van zijn zitplaats af eveneens elk voertuig op het gedeelte van de weg dat rechts achter hem gelegen is kunnen waarnemen. Hieraan moet zo nodig worden voldaan door middel van een spiegel aan de rechterzijde van het voertuig.
3. Elke spiegel moet regelbaar zijn en een oppervlakte van tenminste 50 cm² hebben.
4. Het zichtveld van de linker buitenspiegel 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 lengte-as 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.
5. Het zichtveld van de rechter buitenspiegel moet zodanig zijn dat de bestuurder tenminste een vlak en horizontaal weggedeelte met een breedte van 3,50 m kan overzien, welk gedeelte links wordt begrensd door het aan de lengte-as evenwijdige verticale vlak door het meest linkse-rechtse

2. une installation de chauffage fonctionnant par chaleur récupérée directement sur la tubulure d'échappement elle-même, n'est admise que pour les véhicules équipés d'un moteur diesel;
3. une installation de chauffage fonctionnant par chaleur récupérée sur la tubulure d'échappement par l'intermédiaire d'un échangeur de chaleur, peut être admise pour un véhicule équipé d'un moteur à essence, à condition que la partie de la tubulure d'échappement entourée par l'échangeur de chaleur soit en acier, qu'elle ait une épaisseur minimale de 2 mm et soit construite de telle façon que la condition reprise au point a) soit remplie;
4. Une installation de chauffage qui satisfait aux prescriptions figurant à l'annexe I de la Directive 78/548 du Conseil des Communautés européennes du 12 juin 1978 concernant le chauffage à l'intérieur des véhicules moteurs est considérée comme répondant aux exigences mentionnées sous g.1., g.2. et g.3.

h. Aération

L'habitacle d'un véhicule avec carrosserie fermée doit pouvoir être aéré d'une manière suffisante.

i. 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. De son siège le conducteur doit également pouvoir apercevoir tout véhicule qui le suit sur la droite de la voie publique, il doit être satisfait à cette prescription au besoin au moyen d'un miroir rétroviseur placé sur le côté droit du véhicule.
3. Chaque miroir rétroviseur doit être réglable et avoir une surface d'au moins 50 cm².
4. Le champ de vision du rétroviseur extérieur gauche 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.
5. Le champ de vision du rétroviseur extérieur droit doit être tel que le conducteur puisse voir au moins une portion de route plane et horizontale de 3,50 m de largeur, limitée à gauche par le plan parallèle au plan vertical longitudinal médian passant par l'extrémité droite de la largeur hors tout

punt van de totale breedte, en wel vanaf een punt gelegen op 30 meter afstand achter de oogpunten van de bestuurder tot aan de horizon. Voorts moet de weg over een breedte van 0,75 m vanaf een afstand van 4 meter achter het verticale vlak door de oogpunten van de bestuurder zichtbaar worden.

j. Spatborden

Het voertuig moet van spatborden zijn voorzien.

k. Plaatsruimte

1. Vrije ruimten van de zitplaatsen moeten aan de navolgende afmetingen voldoen:

Voor de bestuurder:

- een breedte van tenminste 0,55 m; in motorvoertuigen die niet zijn ingericht voor het vervoer van goederen, een breedte van tenminste 0,40 m tot een hoogte van 0,27 m vanaf de zitting van de zitplaats en daarboven een breedte van tenminste 0,55 m; de helft van de respectieve breedte dient zich aan weerszijden van het midden van het stuurwiel te bevinden.
- een hoogte van tenminste 0,65 m
- een diepte van tenminste 0,40 m

Voor de naast of achter de bestuurder gezeten personen:

- een breedte van tenminste 0,40 m
- een hoogte van tenminste 0,65 m
- een diepte van tenminste 0,40 m.

Voor personen beneden de leeftijd van 12 jaar, in andere motorvoertuigen dan autobussen en motorvoertuigen ingericht voor het vervoer van goederen:

- een breedte van tenminste 0,30 m
- een hoogte van tenminste 0,65 m
- een diepte van tenminste 0,40 m

2. De onder 1. voorgeschreven vrije ruimten van zitplaatsen van motorvoertuigen worden gemeten voor wat betreft de breedte over de gehele vrije ruimte, voor wat betreft de hoogte vanaf de zitting van de zitplaatsen naar boven en voor wat betreft de diepte vanaf de voorzijde van de rugleuning naar voren. De plaats van het stuurwiel wordt bij de meting buiten beschouwing gelaten.

et s'étendant de 30 m en arrière des points oculaires du conducteur à l'horizon. En outre, le conducteur doit pouvoir commencer à voir la route sur une largeur de 0,75 m à partir de 4 m en arrière du plan vertical passant par les points oculaires du conducteur.

j. Garde-boue

Le véhicule doit être équipé de garde-boue.

k. Nombre de places

1. Les emplacements réservés aux sièges doivent présenter les dimensions suivantes:

- une largeur d'au moins 0,55 m; dans les véhicules à moteur non aménagés pour le transport de marchandises, une largeur d'au moins 0,40m jusqu'à une hauteur de 0,27 m à partir du coussin du siège et au-delà une largeur d'au moins 0,55 m; la moitié des largeurs restrictives doit se trouver de part et d'autre du centre du volant.

- une hauteur d'au moins 0,65 m
- une profondeur d'au moins 0,40 m.

Pour les personnes assises à côté ou en arrière du conducteur:

- une largeur d'au moins 0,40 m
- une hauteur d'au moins 0,65 m
- une profondeur d'au moins 0,40 m

Pour les personnes âgées de moins de 12 ans, dans d'autres véhicules à moteur que les autobus et les véhicules à moteur aménagés pour le transport de marchandises:

- une largeur d'au moins 0,30 m
- une hauteur d'au moins 0,65 m
- une profondeur d'au moins 0,40 m.

2. Les emplacements réservés aux sièges de véhicules à moteur prescrits sous 1. sont mesurés en largeur sur l'ensemble de l'espace réservé, en hauteur à partir du coussin des sièges vers le haut et en profondeur à partir de la face antérieure du dossier vers l'avant. L'emplacement du volant n'est pas pris en considération pour la mesure.

DEEL VI

3. Onverminderd het hiervoor onder 2. bepaalde wordt de vrije ruimte voor de plaatsen naast de bestuurder gemeten vanaf de begrenzing van de plaatsruimte van de bestuurder of vanaf de voor de naast de bestuurder gezeten personen ongunstigste stand van de handremhefboom dan wel versnellingshefboom, met dien verstande dat de aldus gemeten kleinste waarde maatgevend is.
4. Wanneer het voertuig evenwel is voorzien van een motorrijwielzitting, ontworpen voor twee personen moet de lengte daarvan meer dan 50 cm bedragen.

l. Windscherm

Indien een windscherm aanwezig is moet dit uit volkomen doorzichtig materiaal bestaan dat bij breuk niet in scherpe scherven uiteenvalt. Eventuele beeldvertekening mag in geen geval hinder bij de besturing van het voertuig opleveren.

m. Voetrusten

Wanneer het voertuig niet van een vloer is voorzien moeten per zitplaats twee voetrusten aanwezig zijn die zodanig ten opzichte van de bedieningsorganen van de remmen zijn aangebracht dat niet onbewust een reminrichting in werking kan worden gesteld.

HOOFDSTUK 10

Verlichtings- en lichtsignaalinrichtingen

a. Lichten en reflectoren

1. De lichten en reflectoren moeten voldoen aan de eisen die voor motorvoertuigen op meer dan 3 wielen gelden.
2. In afwijking hiervan mag:
 - a) een voertuig met één voorwiel zijn uitgerust met:
 - een breedtelicht voor indien de grootste breedte niet meer bedraagt dan 75 cm.
 - één groot licht en één dimlicht indien de grootste breedte niet meer bedraagt dan 1,30 m.
 - b) een voertuig met één achterwiel zijn uitgerust met:
 - één breedtelicht achter, een reflector en één stoplicht indien de grootste breedte niet meer bedraagt dan 75 cm.

3. Sans préjudice des dispositions sous 2., l'emplacement réservé aux sièges à côté du conducteur 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 pour les personnes assises à côté du conducteur, étant entendu que la valeur la plus petite ainsi mesurée est prise en considération.
4. Toutefois, lorsque le véhicule est équipé d'un siège de motorcycle conçu pour le transport de deux personnes, la longueur de celui-ci doit être supérieure à 50 cm.

l. Coupe-vent

Au cas où le véhicule est équipé d'un coupe-vent, celui-ci doit être en un produit parfaitement transparent et non susceptible de produire des éclats coupants en cas de bris. La déformation éventuelle des objets vus par transparence ne peut en aucun cas constituer une gêne pour la conduite du véhicule.

m. Repose-pieds

Si le véhicule n'est pas pourvu d'un plancher, il doit être équipé par place assise de deux repose-pieds dont l'emplacement par rapport aux commandes de freinage doit être tel qu'un dispositif de freinage ne puisse être actionné par inadvertance.

CHAPITRE 10

Dispositif d'éclairage et de signalisation lumineuse

a. Feux et catadioptres

1. Les feux et catadioptres doivent satisfaire aux prescriptions applicables aux véhicules automoteurs de plus de 3 roues.
2. Par dérogation:
 - a) Un véhicule à une roue avant peut être équipé:
 - d'un seul feu de position avant lorsque la plus grande largeur ne dépasse pas 75 cm;
 - d'un seul feu de route et d'un seul feu de croisement lorsque la plus grande largeur ne dépasse pas 1,30 cm.
 - b) Un véhicule à une roue arrière peut être équipé:
 - d'un seul feu de position arrière, un seul catadioptre et un seul feu stop lorsque la plus grande largeur ne dépasse pas 75 cm.

b. Schakelvoorschrift inzake verlichting

1. Het (de) breedtelicht(en) achter alsmede de verlichting van de kentekenplaat moeten automatisch worden ontstoken wanneer een licht aan de voorzijde wordt ingeschakeld.
2. Indien het voertuig met een achteruitversnelling en een achteruitrijlicht is uitgerust mag dit laatste alleen kunnen branden wanneer de achteruitversnelling is ingeschakeld.
3. Het stoplicht moet in werking treden bij bediening van een der in hoofdstuk 8 genoemde reminrichtingen.

c. Richtingaanwijzers

Het voertuig moet van richtingaanwijzers zijn voorzien overeenkomstig de eisen die gelden voor motorvoertuigen op meer dan 3 wielen.

HOOFDSTUK 11**Verbindingen tussen trekker en aanhangwagens of opleggers****a. Koppelingsdruk**

De toegepaste koppeling en de bevestigingsdelen aan de voertuigen dienen geschikt te zijn voor de optredende statische en dynamische lasten.

HOOFDSTUK 12**Diversen****a. Hoorn**

1. Elk voertuig moet uitgerust zijn met een hoorn die een ononderbroken geluid met vaste toonhoogte kan voortbrengen.
2. Het niveau van de geluidssterkte moet hoger dan of gelijk aan 93 dB (A) en lager dan 104 dB (A) zijn voor de op het voertuig gemonteerde hoorns. De bovengrens is echter niet van toepassing bij hoorns voorzien van een E.E.G.-goedkeuringsmerk.
3. Het niveau van de geluidssterkte wordt bepaald overeenkomstig de methode van de Europese Gemeenschappen voor op het voertuig gemonteerde hoorns.

b. Commande des feux

1. Le(s) feu(x) de position arrière, ainsi que le feu d'éclairage de la plaque d'immatriculation, doivent s'allumer automatiquement dès qu'un feu quelconque est allumé à l'avant du véhicule.
2. Si le véhicule est équipé d'un dispositif de marche arrière et d'un feu de marche arrière, celui-ci ne doit pouvoir s'allumer que lorsque la marche arrière est enclenchée.
3. Le feu stop doit s'allumer lorsque un des freins visés au chapitre 8 est actionné.

c. Indicateurs de direction

Le véhicule doit être équipé d'indicateurs de direction conformément aux prescriptions applicables aux véhicules automoteurs de plus de 3 roues.

CHAPITRE 11**Liaison entre véhicules tracteurs et remorques ou semi-remorques****a. Force exercée au point d'appui**

Le point d'appui ainsi que les points d'attache aux véhicules doivent être susceptibles de supporter les charges statiques et dynamiques.

CHAPITRE 12**Divers****a. Avertisseur acoustique**

1. Tout véhicule doit être équipé d'un avertisseur acoustique ayant un son continu et uniforme.
2. Le niveau de pression acoustique doit être supérieur à ou égal à 93 dB (A) et inférieur à 104 dB (A) pour les avertisseurs montés sur le véhicule. La limite maximum n'est toutefois pas applicable lorsqu'il s'agit d'un avertisseur ayant reçu l'agrément C.E.E.
3. Le niveau de pression acoustique est déterminé suivant la méthode des Communautés européennes applicables aux avertisseurs montés sur le véhicule.

WIJZIGINGSBLADEN
van reeds vroeger verschenen afleveringen
der Basisteksten

FEUILLETS MODIFIES
des suppléments aux Textes de base
parus antérieurement

BENELUX-GERECHTSHOF
Zaak A 82/5
inzake
HENRI JULLIEN B.V.
tegen
VERSCHUERE

COUR DE JUSTICE BENELUX
Affaire A 82/5
en cause
HENRI JULLIEN B.V.
contre
VERSCHUERE

20.V.1983

Procestaal : Nederlands - langue de la procédure : le néerlandais

I

**Verzoek om een prejudiciële beslissing,
gedaan bij arrest van het Hof van Cassatie van België,
inzake Henri Jullien B.V. tegen Verschuere Norbert
(zaak A 82/5)**

Het Hof van Cassatie van België, Eerste Kamer, heeft bij arrest van 11 juni 1982 – ontvangen ter griffie van het Benelux-Gerechtshof op 25 juni 1982 – gewezen in de zaak van de vennootschap naar Nederlands recht HENRI JULLIEN B.V., waarvan de maatschappelijke zetel gevestigd is te Purmerend (Nederland), eiseres tot cassatie van een door het Hof van Beroep te Gent op 9 juni 1980 gewezen arrest, tegen VERSCHUERE NORBERT, wonende te Gent, verweerder in cassatie, het Benelux-Gerechtshof verzocht om uitspraak te doen over de navolgende vraag van uitlegging van de artikelen 3, 13A. en 14B. van de Eenvormige Beneluxwet op de Warenmerken :

« In welke zin dient het woord “overeenstemmend” in de artikelen 3, 13A. en 14B. van de Eenvormige Beneluxwet op de Warenmerken te worden uitgelegd ?

- a. Volstaat het dat een woordmerk dat naar het oordeel van de rechter onderscheidend is (bijvoorbeeld Union), gecombineerd wordt met een ander woord (bijvoorbeeld Soleure) of met een grafiek (bijvoorbeeld cirkels, anker en letters), opdat er wettelijk geen overeenstemming meer zou bestaan ?
- b. Zo niet, kan de rechter, na vastgesteld te hebben dat een woordmerk (bijvoorbeeld Union) een onderscheidend vermogen heeft, toch, zonder de voormelde artikelen te schenden, beslissen dat een ander merk dat bestaat uit datzelfde woord (bijvoorbeeld Union), doch gecombineerd met een ander woord (bijvoorbeeld Soleure) of met een grafiek (cirkels, anker en letters) niet overeenstemmend is met het eerstgenoemde merk (bijvoorbeeld Union). »

* *
*

II

**ARREST
van 20 mei 1983**

COUR DE JUSTICE BENELUX
Affaire A 84/4
en cause
M.P. et MEEUWS
contre
LLOYD-WIGHAM

BENELUX-GERECHTSHOF
Zaak A 84/4
inzake
O.M. en MEEUWS
tegen
LLOYD-WIGHAM

17.III.1986

langue de la procédure : le français - processtaal : Frans

VERTALING

HET BENELUX-GERECHTSHOF in de zaak A 84/4

Gezien de brief van de Procureur-Generaal bij het Hof van Beroep te Luik van 22 mei 1984 met een daarbij gevoegd, voor eensluidend gewaarmerkt afschrift van het op 14 december 1983 door dat Hof gewezen arrest in de zaak nr. 2263 van Anne-Marie Meeuws, weduwe van Joël Houbion, wonende te Vencimont, handelende zowel voor zich persoonlijk als in hoedanigheid van wettelijke beheerster over de goederen van haar minderjarig kind David, tegen de naamloze vennootschap Lloyd Londen en Wigham Poland Belgium, verzekeringsmaatschappij, gevestigd te Else- ne, Livornostraat 45, waarbij overeenkomstig artikel 6 van het Verdrag betreffende de instelling en het statuut van een Benelux-Gerechtshof een vraag van uitleg van de Gemeenschappelijke Bepalingen behorende bij de Benelux-Overeenkomst van 24 mei 1966 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen aan het Hof wordt gesteld :

...

Overwegende dat het Hof van Beroep te Luik ... het Benelux-Gerechtshof heeft verzocht:

“een uitlegging te geven van de artikelen 3, paragrafen 1 en 2, en 4, paragraaf 1 van de Gemeenschappelijke Bepalingen behorende bij de Overeenkomst betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, in onderling verband gelezen, en met name te beslissen of artikel 3 van evengenoemde Gemeenschappelijke Bepalingen, waarin onder meer wordt bepaald - in paragraaf 1 - dat de verzekering de burgerrechtelijke aansprakelijkheid moet dekken van iedere houder of van iedere bestuurder van het verzekerde motorrijtuig, en - in paragraaf 2 - dat de verzekering moet omvatten de schade, toegebracht aan personen die onder welke titel ook worden vervoerd door het rijtuig dat de schade heeft veroorzaakt, aan de verzekeringsmaatschappij van de incidentele bestuurder van het bij het ongeval betrokken rijtuig de verplichting oplegt de aan de verzekeringsnemer berokkende schade te vergoeden wanneer hijzelf, zijn echtgenoot of zijn bloed- en aanverwanten in de rechte linie, mits dezen bij hen inwonen en door hen worden onderhouden, bij het ongeval inzittende van het rijtuig was, dan wel of, integendeel, de uitsluiting van het recht op een uitkering, als bepaald in artikel 4, paragraaf 1, van meergenoemde Gemeenschappelijke Bepalingen, door de verzekeraar van de incidentele bestuurder kan worden ingeroepen tegen diezelfde personen, die bij het ongeval inzittenden van het motorrijtuig waren ?”;

...

Uitspraak doende op de door het Hof van Beroep te Luik bij arrest van 14 december 1983 gestelde vraag ;

Gelet op de conclusie van de Advocaat-Generaal Krings ;

LA COUR DE JUSTICE BENELUX dans l'affaire A 84/4

Vu la lettre du 22 mai 1984 du Procureur général près la Cour d'appel de Liège, portant en annexe une copie certifiée conforme de l'arrêt rendu le 14 décembre 1983 par ladite Cour, dans la cause n° 2263 d'Anne-Marie Meeuws, veuve de Joël Houbion, domiciliée à Vencimont, agissant tant en nom personnel qu'en qualité d'administratrice légale des biens de son enfant mineur prénommé David, contre la société anonyme Lloyd London et Wigham Poland Belgium, compagnie d'assurance ayant son siège à Ixelles, rue de Livourne, 45, arrêt soumettant à la Cour Benelux, conformément à l'article 6 du Traité relatif à l'institution et au statut d'une Cour de Justice Benelux, une question d'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 ;

...

Attendu que ... la Cour d'appel de Liège ... a invité la Cour de Justice Benelux :

"à donner l'interprétation des articles 3, paragraphes 1er et 2, et 4, paragraphe 1er, confondus, des Dispositions communes annexées à la Convention relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs et à décider spécialement : l'article 3 des Dispositions communes annexées à la Convention Benelux en son paragraphe 1er, disposant notamment que l'assurance doit couvrir la responsabilité civile de tout détenteur ou de tout conducteur du véhicule assuré et, en son paragraphe 2, disposant que l'assurance doit comprendre les dommages causés aux personnes transportées à quelque titre que ce soit par le véhicule ayant occasionné le dommage, oblige-t-il la compagnie d'assurance du conducteur occasionnel du véhicule accidenté de couvrir les dommages causés au preneur d'assurance lorsque lui-même, son conjoint ou ses parents et alliés en ligne directe, à la condition qu'ils habitent sous leur toit et soient entretenus de leurs deniers, était, lors de l'accident passager du véhicule accidenté, ou bien, au contraire, l'exclusion du bénéfice de l'assurance prévue à l'article 4, paragraphe 1er desdites Dispositions communes peut-elle être invoquée par l'assureur du conducteur occasionnel à l'encontre de ces mêmes personnes qui, lors de l'accident, avaient la qualité de passagers du véhicule accidenté ?" ;

...

Statuant sur la question posée par la Cour d'appel de Liège dans son arrêt du 14 décembre 1983 ;

Vu les conclusions de Monsieur l'Avocat général Krings ;

VERKLAART VOOR RECHT :

De Gemeenschappelijke Bepalingen behorende bij de Benelux-Overeenkomst betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen zijn niet van toepassing op de in de vraag bedoelde "verzekering van de incidentele bestuurder" en bevatten geen voorschrift betreffende de rechtsgevolgen van een uitsluiting als bepaald in artikel 4 van die bepalingen, voor een andersoortige verzekering.

Aldus gewezen door de Heren Mr. Ch.M.J.A. Moons, president, R. Thiry, eerste vice-president, R. Janssens, tweede vice-president, Mr. H.E. Ras, R. Soetaert, F. Hess, O. Stranard, Mr. S.K. Martens, rechters en P. Kayser, plaatsvervangend rechter ;

en uitgesproken door de heer R. Thiry, voornoemd, ter openbare zitting te Brussel op 17 maart 1986, in aanwezigheid van de heer E. Krings, advocaat-generaal, hoofd van het Parket, en de heer C. Dejonge, waarnemend hoofdgriffier.

BESCHIKKING
VAN HET COMITE VAN MINISTERS
VAN 21 MEI 1962
INZAKE DE AFMETINGEN EN GEWICHTEN
VAN BEDRIJFSVOERTUIGEN, WELKE IN
HET INTRA-BENELUX-VERKEER ZIJN
TOEGELATEN

M (62) 7

(in werking getreden op 1 oktober 1962)

*(gewijzigd bij Beschikkingen : M (67) 17 van 22.9.1967, blz. 750 ;
M (74) 16 van 18.3.1975, blz. 1931 ; M (78) 3 van 31 mei 1978,
blz. 2286 ; M (85) 7 van 26 september 1985, blz. 2675 en
M (86) 5 van 21 maart 1986, blz. 2691)*

*(vervallen krachtens art. 5 van Beschikking M (87) 11 van
24 november 1987, zie blz. 2764)*

DECISION
DU COMITE DE MINISTRES
DU 21 MAI 1962
RELATIVE AUX POIDS ET DIMENSIONS
DES VEHICULES UTILITAIRES
ADMIS DANS LA
CIRCULATION INTRA-BENELUX

M (62) 7

(entrée en vigueur le 1er octobre 1962)

*(modifiée par les Décisions : M (67) 17 du 22.9.1967, p. 750 ;
M (74) 16 du 18.3.1975, p. 1931 ; M (78) 3 du 31 mai 1978, p. 2286 ;
M (85) 7 du 26 septembre 1985, p. 2675 et M (86) 5 du 21 mars 1986,
p. 2691)*

*(abrogée en vertu de l'art. 5 de la Décision M (87) 11
du 24 novembre 1987, voir p. 2764)*

BESCHIKKING
VAN HET COMITE VAN MINISTERS
VAN 18 MAART 1975
TOT WIJZIGING VAN BESCHIKKING M (62) 7
VAN 21 MEI 1962 INZAKE AFMETINGEN EN
GEWICHTEN VAN BEDRIJFSVOERTUIGEN,
WELKE IN HET INTRA-BENELUX-VERKEER
ZIJN TOEGELATEN
M (74) 16

(2e wijzigingsbeschikking)

(inwerkingtreding op 18 september 1975)

*(gewijzigd bij Beschikking M (85) 7 van 26 september 1985,
zie blz. 2675)*

*(vervallen krachtens art. 5 van Beschikking M (87) 11 van
24 november 1988, zie blz. 2764)*

DECISION
DU COMITE DE MINISTRES
DU 18 MARS 1975
MODIFIANT LA DECISION M (62) 7 DU 21 MAI 1962
RELATIVE AUX POIDS ET DIMENSIONS
DES VEHICULES UTILITAIRES
ADMIS DANS LA CIRCULATION INTRA-BENELUX
M (74) 16

(2e décision modificative)

(entrée en vigueur le 18 septembre 1975)

*(modifiée par la Décision M (85) 7 du 26 septembre 1985,
voir p. 2675)*

*(abrogée en vertu de l'art. 5 de la Décision M (87) 11 du
24 novembre 1988, voir p. 2764)*

voor M (62) 7, zie blz. 121
voor M (67) 17, zie blz. 750
voor M (78) 3, zie blz. 2286

pour M (62) 7, voir p. 121
pour M (67) 17, voir p. 750
pour M (78) 3, voir p. 2286

BESCHIKKING
VAN HET COMITE VAN MINISTERS
VAN 14 MEI 1981
BETREFFENDE DE BENELUX-TARIEVEN
INZAKE HET GOEDERENVERVOER
OVER DE WEG
M (81) 9

(inwerkingtreding : 14 augustus 1981)

*(zie ook de Beschikkingen M (72) 19 van 18 oktober 1972, blz. 1563 en
M (77) 4 van 3 mei 1977, blz. 2161)*

(gewijzigd door Beschikking M (83) 4 van 6 mei 1983, zie blz. 2550)

*(vervallen krachtens art. 1 van Beschikking M (88) 3 van
10 mei 1988, zie blz. 2769)*

DECISION
DU COMITE DE MINISTRES
DU 14 MAI 1981
AU SUJET DE TARIFS BENELUX
EN MATIERE DE TRANSPORTS DE MARCHANDISES
PAR ROUTE
M (81) 9

(entrée en vigueur : le 14 août 1981)

*(voir aussi les Décisions M (72) 19 du 18 octobre 1972, p. 1563
et M (77) 4 du 3 mai 1977, p. 2161)*

(modifiée par la Décision M (83) 4 du 6 mai 1983, voir p. 2550)

*(abrogée en vertu de l'art. 1er de la Décision M (88) 3
du 10 mai 1988, voir p. 2769)*

BESCHIKKING
VAN HET COMITE VAN MINISTERS
VAN 6 MEI 1983
TOT WIJZIGING VAN DE BESCHIKKING M (81) 9
VAN 14 MEI 1981 BETREFFENDE BENELUX-TARIEVEN
INZAKE HET GOEDERENVERVOER OVER DE WEG
M (83) 4

(inwerkingtreding : 6 augustus 1983)

*(vervallen krachtens art. 1 van Beschikking M (88) 3 van 10 mei 1988,
zie blz. 2769)*

DECISION
DU COMITE DE MINISTRES
DU 6 MAI 1983
MODIFIANT LA DECISION M (81) 9 DU 14 MAI 1981
AU SUJET DE TARIFS BENELUX EN MATIERE DE
TRANSPORTS DE MARCHANDISES PAR ROUTE
M (83) 4

(entrée en vigueur : le 6 août 1983)

*(abrogée en vertu de l'art. 1er de la Décision M (88) 3
du 10 mai 1988, voir p. 2769)*

BESCHIKKING
VAN HET COMITE VAN MINISTERS
VAN 26 SEPTEMBER 1985
TOT INVOERING VAN EEN SANITAIRE REGELING
VOOR HET INTRA-BENELUX-VERKEER VOOR
INGEVOERDE GARNALEN OF VOEDINGSWAREN
WAARIN GARNALEN ZIJN VERWERKT

M (85) 4

(inwerkingtreding op de dag van ondertekening)
(gewijzigd bij Beschikkingen M (87) 8 van 24 november 1987,
zie blz. 2754 en M (88) 6 van 25 mei 1988, zie blz. 2772)

DECISION
DU COMITE DE MINISTRES
DU 26 SEPTEMBRE 1985
RELATIVE A L'INTRODUCTION D'UNE REGLEMENTATION
SANITAIRE POUR LES ECHANGES INTRA-BENELUX
DE CREVETTES IMPORTEES OU DE DENREES ALIMENTAIRES
CONTENANT DES CREVETTES

M (85) 4

(entrée en vigueur le jour de sa signature)
(modifiée par les Décisions M (87) 8 du 24 novembre 1987,
voir p. 2754 et M (88) 6 du 25 mai 1988, voir p. 2772)

BESCHIKKING
van het Comité van Ministers van de Benelux Economische Unie
tot invoering van een sanitaire regeling voor het intra-Benelux-verkeer
voor ingevoerde garnalen of voedingswaren waarin garnalen zijn verwerkt

M (85) 4

Het Comité van Ministers van de Benelux Economische Unie,

Gelet op artikel 1b 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 voor de uit derde landen in Benelux ingevoerde garnalen of voedingswaren waarin garnalen zijn verwerkt de controles en formaliteiten aan de binnengrenzen van Benelux dienen te worden opgeheven, zodat aan de buitengrenzen gecoördineerde maatregelen dienen te worden getroffen teneinde de volksgezondheid veilig te stellen,

Overwegende dat de invoer van garnalen of van voedingswaren waarin garnalen zijn verwerkt, afhankelijk dient te worden gesteld van bepaalde sanitaire voorwaarden,

Heeft het volgende beslist :

Artikel 1

De invoer in de Beneluxlanden van garnalen of van voedingswaren waarin garnalen zijn verwerkt is onderworpen aan de volgende voorwaarden :

1. Zij dienen afkomstig te zijn van een in een derde land gevestigd bedrijf dat, op voorstel van het Beneluxland waar de aanvraag tot erkenning is ingediend, is erkend door de Ministeriële Werkgroep van Volksgezondheid.
2. Zij dienen vergezeld te gaan van een gezondheidscertificaat, waarvan een model in bijlage is opgenomen.

Artikel 2

1. (gewijzigd door Art. 2 van Beschikking M (87) 8 van 24 november 1987, zie blz. 2756).

DECISION
du Comité de Ministres de l'Union économique Benelux
relative à l'introduction d'une réglementation sanitaire pour
les échanges intra-Benelux de crevettes importées ou de denrées alimentaires
contenant des crevettes
M (85) 4

Le Comité de Ministres de l'Union économique Benelux,

Vu l'article 1b 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 les contrôles et formalités aux frontières intérieures du Benelux doivent être supprimés pour les crevettes ou les denrées alimentaires contenant des crevettes provenant de pays tiers et importées dans le Benelux, de sorte que des mesures coordonnées doivent être prises aux frontières extérieures afin d'assurer la sécurité de la santé publique,

Considérant qu'il convient de soumettre l'importation de crevettes ou de denrées alimentaires contenant des crevettes à des conditions sanitaires déterminées, a pris la décision suivante :

Article 1er

(modifié par l'Art. 1er de la Décision M (87) 8 du 24 novembre 1987, voir p. 2755).

2. Elles doivent être accompagnées d'un certificat de salubrité dont un modèle est joint en annexe.

Article 2

1. *(modifié par l'Art. 2 de la Décision M (87) 8 du 24 novembre 1987, voir p. 2756).*

2. De onder punt 1. genoemde Bijzondere Commissie kan, indien nodig, daartoe strekkende inlichtingen inwinnen.

Artikel 3

1. *(gewijzigd door Art. 3 van Beschikking M (87) 8 van 24 november 1987, zie blz. 2756).*
2. Indien uit het in het vorige lid bedoeld onderzoek blijkt dat een erkend bedrijf waar garnalen of voedingswaren waarin garnalen zijn verwerkt, worden behandeld niet meer voldoet aan de hygiënische eisen, bedoeld in artikel 2 onder 1. van deze beschikking, kan de erkenning van dat bedrijf door de in artikel 1 genoemde Ministeriële Werkgroep worden ingetrokken.

Artikel 4

Indien bij het onderzoek als bedoeld in artikel 3 blijkt dat de garnalen of de voedingswaren waarin garnalen zijn verwerkt niet geschikt zijn voor menselijke consumptie; dienen zij te worden gedenatureerd, teruggezonden naar het land van oorsprong of te worden vernietigd.

De aan denaturering, terugzending of vernietiging verbonden kosten zijn voor rekening van de invoerder.

Artikel 5

De onderhavige beschikking is niet van toepassing voor de hieronder genoemde voedingswaren :

1. Conserven van garnalen of van voedingswaren waarin garnalen zijn verwerkt.
In de zin van deze beschikking wordt onder conserven van garnalen of van voedingswaren waarin garnalen zijn verwerkt verstaan de garnalen of de voedingswaren waarin garnalen zijn verwerkt verkregen door een hittebehandeling in een voor micro-organismen ondoordringbare verpakking, die in microbiologische zin bij kamertemperatuur langer dan 18 maanden houdbaar zijn.
2. Voedingswaren, waarin minder dan 10% garnalen zijn verwerkt, alsmede de voedingswaren, aangeduid met de benaming "kroepoek".
3. *(toegevoegd door art. 1 van Beschikking M (88) 6 van 25 mei 1988, zie blz. 2773).*

2. La Commission spéciale visée au point 1. peut si nécessaire recueillir des informations y afférentes.

Article 3

1. (modifiée par l'Art. 4 de la Décision M (87) 8 du 24 novembre 1987, voir p. 2756).

2. S'il ressort de l'examen visé à l'alinéa précédent qu'un établissement agréé s'occupant du traitement des crevettes ou denrées alimentaires contenant des crevettes ne satisfait plus aux exigences hygiéniques, visées à l'article 2 sous 1., de la présente décision, l'agrément pour cet établissement peut être retiré par le Groupe de travail ministériel visé à l'article 1er.

Article 4

S'il s'avère lors de l'examen visé à l'article 3 que les crevettes ou denrées alimentaires contenant des crevettes sont impropres à la consommation humaine, elles doivent être dénaturées, renvoyées dans le pays d'origine ou être détruites.

Les frais entraînés par la dénaturation, le renvoi ou la destruction sont à charge de l'importateur.

Article 5

La présente décision ne s'applique pas aux denrées alimentaires reprises ci-dessous :

1. Les conserves de crevettes ou denrées alimentaires contenant des crevettes.

Au sens de cette décision, on entend par conserves de crevettes ou conserves de denrées alimentaires contenant des crevettes, les crevettes ou les denrées alimentaires contenant des crevettes obtenues par un traitement thermique dans un emballage étanche aux micro-organismes, et qui se conservent au sens microbiologique du terme plus de 18 mois à température ambiante.

2. Les denrées alimentaires contenant moins de 10% de crevettes ainsi que la denrée alimentaire désignée comme "krupuk".

3. (ajouté par l'art. 1er de la Décision M (88) 6 du 25 mai 1988, voir p. 2773).

Artikel 6

1. Deze beschikking treedt in werking op de dag van haar ondertekening.
2. De Regeringen van de drie Beneluxlanden treffen de nodige maatregelen opdat de bepalingen van deze beschikking 15 maanden na het in het eerste lid bedoelde tijdstip in de nationale uitvoeringsmaatregelen zijn overgenomen en in werking treden.
3. Binnen zes maanden te rekenen vanaf die datum 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 26 september 1985.

De Voorzitter van het Comité van Ministers,

H. van den BROEK

BESCHIKKING
VAN HET COMITE VAN MINISTERS
VAN 26 SEPTEMBER 1985
TOT WIJZIGING VAN DE BESCHIKKINGEN M (62) 7,
M (64) 9, M (64) 17, M (69) 16, M (73) 28,
M (74) 15, M (74) 16 en M (81) 6
INZAKE TECHNISCHE EISEN VOOR MOTORVOERTUIGEN,
AANHANGWAGENS EN OPLEGGERS
M (85) 7

(20e wijzigingsbeschikking)

(inwerkingtreding op de dag van ondertekening)

*(gedeeltelijk vervallen krachtens art. 5 van Beschikking M (87) 11 van
24 november 1987, zie blz. 2764)*

DECISION
DU COMITE DE MINISTRES
DU 26 SEPTEMBRE 1985
MODIFIANT LES DECISIONS M (62) 7, M (64) 9,
M (64) 17, M (69) 16, M (73) 28, M (74) 15,
M (74) 16 et M (81) 6
CONCERNANT LES CONDITIONS TECHNIQUES APPLICABLES
AUX VEHICULES AUTOMOTEURS, AUX REMORQUES ET
SEMI-REMORQUES
M (85) 7

(20e décision modificative)

(entrée en vigueur le jour de sa signature)

*(abrogée partiellement en vertu de l'art. 5 de la Décision M (87) 11
du 24 novembre 1987, voir p. 2764)*

voor/pour M (62) 7 : voir/zie blz./p. 121
voor/pour M (64) 9 : voir/zie blz./p. 326
voor/pour M (64) 17 : voir/zie blz./p. 490
voor/pour M (69) 16 : voir/zie blz./p. 1115
voor/pour M (73) 28 : voir/zie blz./p. 1792
voor/pour M (74) 15 : voir/zie blz./p. 1925
voor/pour M (74) 16 : voir/zie blz./p. 1932
voor/pour M (81) 6 : voir/zie blz./p. 2427

BESCHIKKING

van het Comité van Ministers van de Benelux Economische Unie
tot wijziging van de Beschikkingen M (62) 7 van 21 mei 1962,
M (64) 9 van 25 mei 1964, M (64) 17 van 31 maart 1965, M (69) 16 van
8 april 1969, M (73) 28 van 26 november 1973, M (74) 15 van 18 maart 1975,
M (74) 16 van 18 maart 1975 en M (81) 6 van 14 mei 1981
inzake technische eisen voor motorvoertuigen, aanhangwagens en opleggers.
M (85) 7

Het Comité van Ministers van de Benelux Economische Unie,

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

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

Overwegende dat het wenselijk is gebleken bepaalde voorschriften van de Beschikkingen van het Comité van Ministers van 21 mei 1962, M (62) 7, van 25 mei 1964, M (64) 9, van 31 maart 1965, M (64) 17, van 8 april 1969, M (69) 16, van 26 november 1973, M (73) 28, van 18 maart 1975, M (74) 15 en van 18 maart 1975, M (74) 16 te wijzigen teneinde in te kunnen spelen op de ontwikkelingen op het vlak van het vervoer met wegvoertuigen,

Overwegende dat het wenselijk is gebleken om vanwege de verkeersveiligheid bepaalde regels te stellen ten aanzien van de gewichtsverdeling op de bestuurde as,

Overwegende dat het wenselijk is bepaalde eisen die gesteld worden aan de afmetingen van wegvoertuigen te verruimen om aldus in te kunnen spelen op de ontwikkelingen op het vlak van vervoermiddelen,

Overwegende dat het wenselijk is gebleken de inwerkingtreding van de voorschriften m.b.t. de remeisen voor de voertuigcategorieën M 1 en N 1, genoemd in artikel 7 van de Beschikking van het Comité van Ministers van 14 mei 1981 uit te stellen met één jaar,

Heeft het volgende beslist :

Artikel 1

De bepalingen met betrekking tot de maximale afmetingen van artikel 2 van de Beschikking van het Comité van Ministers van 25 mei 1964, M (64) 9 zoals gedeeltelijk gewijzigd door artikel 2 van de Beschikking van het Comité van Ministers van 26 november 1973, M (73) 28 en door artikel 2 van de Beschikking van het Comité van Ministers van 18 maart 1975, M (74) 15, vervallen en worden vervangen door het onderstaande :

"Article 2

Dimensions maximales

Les véhicules doivent satisfaire aux dimensions reprises au tableau ci-après :

	Longueur (m)	Largeur (2) (m)	Hauteur (m)
Véhicules automoteurs à 2 ou plusieurs essieux	12,0	2,5/2,60	4
Remorques à 2 ou plusieurs essieux (à l'excepti- on des semi-remorques)	12,0 (1)	2,5/2,60	4
Remorques à 1 essieu (à l'exception des semi-remorques)	8,0 (1) (4)	2,5/2,60	4
Tracteur avec semi-remorque (3)	15,5	2,5/2,60	4
Tracteur avec remorque articulé ou non	18,0	2,5/2,60	4

(1) Mesurée avec timon

(2) Pour mesurer la largeur, on ne prend toutefois pas en considération :
- les rétroviseurs extérieurs.

La largeur maximale de 2,60 m ne s'applique qu'aux véhicules utilitaires dont la masse maximale autorisée est supérieure à 10.000 kg, à l'exclusion des autocars et autobus.

Une largeur maximale de 2,5 m est prévue pour ces derniers.

(3) Un prolongement de l'avant de la semi-remorque est toléré à la condition que celui-ci ne dépasse pas les limites de la surface du polygone ABCDE figurant en annexe (les dimensions figurant entre parenthèses s'appliquent aux véhicules dont la largeur autorisée est de 2,60 m).

(4) 11 m pour autant que la masse maximale autorisée soit supérieure à 8000 kg, 10 m pour autant que la masse maximale autorisée se situe entre 3500 kg et 8000 kg., 8 m pour autant que la masse maximale autorisée soit inférieure à 3500 kg et que les véhicules concernés aient été admis dans la circulation après la date d'entrée en vigueur de cette décision."

Artikel 2

Artikel 2 van de Beschikking van het Comité van Ministers van 8 april 1969, M (69) 16, vervalt en wordt door het onderstaande vervangen :

“Artikel 2

De verticale last onder de koppeling van een zich in rust en in horizontale stand bevindende éénassige aanhangwagen dient onder alle toegestane beladingsomstandigheden

- als resultante een neerwaarts gerichte verticale kracht te doen optreden in het koppelpunt
- niet minder te bedragen dan 1% van de massa van de aanhangwagen, doch hoeft niet meer te zijn dan 50 kg
- niet meer te bedragen dan 10% van de maximum toelaatbare massa van de aanhangwagen met een maximum van 1000 kg.”

De toegepaste koppeling en de bevestigingsdelen aan de voertuigen dienen geschikt te zijn voor de in dit artikel genoemde lasten.

Artikel 3

De last onder de bestuurde as van een motorvoertuig moet onder alle toegestane beladingsomstandigheden tenminste 20% van de massa van dit motorvoertuig bedragen.

Artikel 4 ()*

Artikel 4, derde lid sub c. van de Beschikking van het Comité van Ministers van 21 mei 1962, M (62) 7, vervalt.

Artikel 5()*

Het gestelde onder 2.c. van artikel 4 van de Beschikking van het Comité van Ministers van 21 mei 1962, M (62) 7 zoals gedeeltelijk gewijzigd door artikel 1 van de Beschikking van het Comité van Ministers van 18 maart 1975, M (74) 16 alsmede het gestelde onder artikel 19 van de Beschikking van het Comité van Ministers van 31 maart 1965, M (64) 17 zoals gewijzigd door artikel 1 van de Beschikking van het Comité van Ministers van 18 maart 1975, M (74) 15 vervallen en worden door het onderstaande vervangen :

“Bij een motorvoertuig en bij een combinatie van een motorvoertuig met een aanhangwagen of een oplegger moet het motorvoertuig of de voertuigcombinatie zich zodanig kunnen bewegen dat bij het met de voorzijde van het voertuig of van het trekkend voertuig van een voertuigcombinatie in-, door- en uitrijden van een cirkelbaan met een buitenstraal van 12,50 m geen deel van het voertuig of voertuigcombinatie de raaklijn aan genoemde cirkelbaan, met meer dan 0,80 m zal overschrijden en de bestreken baan niet meer dan 7,20 m zal bedragen onder de volgende omstandigheden :

(*) (vervallen krachtens art. 5 van Beschikking M (87) 11 van 24 november 1987, zie blz. 2764).

Article 2

L'article 2 de la Décision du Comité de Ministres du 28 avril 1969, M (69) 16 est abrogé et remplacé par le texte suivant :

"Article 2

La charge verticale exercée au point d'appui d'une remorque à un essieu se trouvant à l'arrêt sur un plan horizontal doit en toutes conditions de chargement autorisées

- produire au point d'attelage une force résultante verticale dirigée vers le bas
- être égale au moins à 1% de la masse de la remorque sans toutefois nécessairement dépasser 50 kg
- être inférieure à 10% de la masse maximale autorisée de la remorque sans toutefois dépasser 1000 kg."

Le point d'appui utilisé et les éléments de fixation aux véhicules doivent être appropriés aux charges visées au présent article.

Article 3

La charge sous l'essieu directeur d'un véhicule automoteur doit représenter au moins 20% de la masse de ce véhicule quelles que soient les conditions de chargement.

Article 4()*

L'article 4, alinéa 3 c. de la Décision du Comité de Ministres du 21 mai 1962; M (62) 7 est abrogé.

Article 5()*

L'alinéa 2 c. de l'article 4 de la Décision du Comité de Ministres du 21 mai 1962, M (62) 7 partiellement modifié par l'article 2 de la Décision du Comité de Ministres du 18 mars 1975, M (74) 16 ainsi que les dispositions de l'article 19 de la Décision du Comité de Ministres du 31 mars 1965, M (64) 17 modifié par l'article 1 de la Décision du Comité de Ministres du 18 mars 1975, M (74) 15 sont abrogés et remplacés par le texte suivant :

"Pour un véhicule ou un ensemble avec remorque ou semi-remorque, le véhicule ou l'ensemble de véhicule doit pouvoir se mouvoir de telle manière que lorsque l'avant du véhicule ou de l'ensemble de véhicules amorce, poursuit et termine un virage sur une piste circulaire d'un rayon extérieur de 12,50 m, aucune partie du véhicule ou de l'ensemble de véhicules ne dépasse la tangente à ladite piste circulaire de plus de 0,80 m et que le cercle de roulement ne dépasse pas 7,20 m, et ce, dans les conditions suivantes :

(*) (abrogé en vertu de l'art. 5 de la Décision M (87) 11 du 24 novembre 1987, voir p. 2764).

1. het in- en uitrijden geschiedt met de buitenzijde van het voertuig of de voertuigcombinatie langs de binnenzijde van de raaklijn aan genoemde cirkelbaan en
2. het doorrijden van genoemde cirkelbaan geschiedt langs de binnenzijde van de buitenstraal van genoemde cirkelbaan en
3. het uitrijden geschiedt na het doorrijden van genoemde cirkelbaan over een hoek van 360 graden.

Voorts dient het voertuig dan wel de voertuigcombinatie zich na het doorrijden over een hoek van 120° van een cirkelbaan met een buitenstraal van 12,50 m geheel binnen de cirkelbaan te bevinden.

Artikel 6

Artikel 15 van de Beschikking van het Comité van Ministers van 25 mei 1964, M (64) 9, vervalt.

Artikel 18 van de Beschikking van het Comité van Ministers van 31 maart 1965, M (64) 17, vervalt.

Artikel 7

Artikel 7, punt 1 en 2 van de Beschikking van het Comité van Ministers van 14 mei 1981, M (81) 6 vervalt en wordt door het onderstaande vervangen :

“Artikel 7

1. Elk der drie landen neemt binnen een termijn van zes maanden de nodige maatregelen om de nationale voorschriften in overeenstemming te brengen met de bepalingen van art. 2 § 1 en 2 van genoemde Beschikking M (73) 27, zoals gewijzigd door art. 1 van onderhavige Beschikking en om de voorschriften van Richtlijn 75/524/EEG van de Commissie van de Europese Gemeenschappen van 25 juli 1975 van toepassing te verklaren op alle voertuigcategorieën als bedoeld in art. 1.1.A. van Beschikking M (73) 27, zoals laatstelijk gewijzigd bij Beschikking M (79) 13. Voor de categorieën M 1 en N 1 wordt de inwerkingtreding van deze voorschriften echter tot 1 oktober 1985 uitgesteld.
2. Elk der drie landen neemt vóór 1 oktober 1981 de nodige maatregelen om de voorschriften van Richtlijn 79/489/EEG van de Commissie van de Europese Gemeenschappen van 18 april 1979 van toepassing te verklaren op alle voertuigcategorieën als bedoeld in art. 1.1.A. van Beschikking M (73) 27, zoals laatstelijk gewijzigd bij Beschikking M (79) 13.

Voor de categorieën M 1 en N 1 wordt de inwerkingtreding van deze voorschriften echter tot 1 oktober 1985 uitgesteld.”

BESCHIKKING
VAN HET COMITE VAN MINISTERS
VAN 21 MAART 1986
INZAKE DE GEWICHTEN VAN BEDRIJFSVOERTUIGEN
WELKE IN HET INTRA-BENELUX-VERKEER ZIJN TOEGELATEN
M (86) 5

(in werking getreden op de dag van ondertekening)
*(vervallen krachtens art. 5 van Beschikking M (87) 11 van
24 november 1987, zie blz. 2764)*

DECISION
DU COMITE DE MINISTRES
DU 21 MARS 1986
CONCERNANT LES POIDS DES VEHICULES UTILITAIRES
ADMIS DANS LA CIRCULATION INTRA-BENELUX
M (86) 5

(entrée en vigueur le jour de sa signature)
*(abrogée en vertu de l'art. 5 de la Décision M (87) 11
du 24 novembre 1987, voir p. 2764).*

BESCHIKKING
VAN HET COMITE VAN MINISTERS
VAN 24 NOVEMBER 1987
TOT WIJZIGING VAN DE BESCHIKKING M (85) 4
VAN 26 SEPTEMBER 1985
TOT INVOERING VAN EEN SANITAIRE REGELING VOOR HET
INTRA-BENELUX-VERKEER VOOR INGEVOERDE GARNALEN
OF VOEDINGSWAREN WAARIN GARNALEN ZIJN VERWERKT
M (87) 8

(in werking getreden op de dag van ondertekening)
zie ook Beschikking M (88) 6 van 25 mei 1988, blz. 2772

DECISION
DU COMITE DE MINISTRES
DU 24 NOVEMBRE 1987
PORTANT MODIFICATION DE LA DECISION DU
26 SEPTEMBRE 1985, M (85) 4,
RELATIVE A L'INTRODUCTION D'UNE REGLEMENTATION
SANITAIRE POUR LES ECHANGES INTRA-BENELUX DE
CREVETTES IMPORTEES OU DE DENREES ALIMENTAIRES
CONTENANT DES CREVETTES
M (87) 8

(entrée en vigueur le jour de sa signature)
voir aussi Décision M (88) 6 du 25 mai 1988, p. 2772

BESCHIKKING
van het Comité van Ministers van de Benelux Economische Unie
tot wijziging van de beschikking van 26 september 1985 tot invoering van
een sanitaire regeling voor het intra-Benelux-verkeer voor ingevoerde garnalen
of voedingswaren waarin garnalen zijn verwerkt, M (85) 4

M (87) 8

Het Comité van Ministers van de Benelux Economische Unie,

Gelet op artikel 1b 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,

Gelet op de beschikking van 26 september 1985 tot invoering van een sanitaire regeling voor het intra-Benelux-verkeer voor ingevoerde garnalen of voedingswaren waarin garnalen zijn verwerkt, M (85) 4, dat voorschrijft dat er steekproefsgewijs sanitair onderzoek dient te worden gehouden op de in de Beneluxlanden ten invoer aangeboden garnalen, dan wel op de voedingswaren waarin garnalen zijn verwerkt en dat de Bijzondere Commissie voor de Volksgezondheid de modaliteiten van dit onderzoek moet vaststellen,

Overwegende dat deze modaliteiten vóór de datum van inwerkingtreding van de Beschikking M (85) 4, zijnde 26 december 1986, nog niet waren vastgesteld,

Overwegende dat de voorschriften voor de invoer van garnalen of van voedingswaren waarin garnalen zijn verwerkt en de dienovereenkomstige verklaringen van het gezondheidscertificaat dat de desbetreffende waren vergezelt, moesten worden aangepast aan richtlijnen van de "Code of Practice, General Principles of Food Hygiene" van de FAO/WHO,

Heeft het volgende beslist :

Artikel 1

De Franse tekst van artikel 1 van de beschikking M (85) 4 dient als volgt te worden gelezen :

" L'importation dans les pays du Benelux de crevettes ou de denrées alimentaires contenant des crevettes est soumise aux conditions suivantes :

1. Elles doivent provenir d'un établissement, situé dans un pays tiers, qui est reconnu par le Groupe de travail ministériel de la Santé publique sur proposition du pays Benelux à qui a été adressée la demande d'agrément.
2. Ongewijzigd".

E (86) 4*	22.4.86	Convention Coopération transfrontalière : Tome V/II.	
B (86) 5 *	21.3.86	Poids des véhicules utilitaires	2691
D (86) 6 *	22.4.86	Ovins et caprins (Prescript. san. vétér.) (2e déc. modif.)	2694
R (86) 7 *	22.4.86	Déchets toxiques et dangereux	2708
D (86) 8	22.4.86	Notification prescriptions techniques	2710
D (86) 9	25.7.86	Nomination juge et juge suppl. Cour : voir Tome IV, p. 258	
R (86) 10	25.6.86	Classification établissements d'hébergement	2713
D (86) 11	3.9.86	Nomination d'un juge suppl. Cour : Tome IV, p. 260	
D (86) 12 *	17.9.86	Tarif des Droits d'entrée (15e déc. modif.), voir Tomé V/II, p. 125	
(86) 13	25.11.86	Facilités douan. aux frontières intér. du Benelux .	2722
R (86) 14	25.11.86	Esquisse de structure globale Aménagement du Territoire	2724
D (87) 2	23.6.87	Chasse et protection des oiseaux (modif.) : voir Tome VI, p. 43	
D (87) 3*	23.6.87	Psittacidés (Prescript. vétér.)	2738
B (87) 4 *	24.11.87	Bière	2746
D (87) 5	31.8.87	Nomination Avocat général Cour : voir Tome IV, p. 262.	
D (87) 6	2.10.87	Nomination Juges suppl. et Avocat général suppl. Cour : voir Tome IV, p. 264.	
D (87) 8	24.11.87	Crevettes importées, etc.	2754
D (87) 9 *	24.11.87	Epaississants denrées alimentaires	2758
D (87) 10	24.11.87	Parc frontalier " Kalmthoutse Heide " : voir Tome V/II, Conservat. nature, p. 22	
D (87) 11 *	24.11.87	Dimensions et masses véhicules utilitaires	2761
D (87) 12 *	24.11.87	Tarif des Droits d'entrée (16e déc.modif.), voir Tome V/II, p. 132	

- B (88) 2 * 10.5.88 Liberalisatie **goederenvervoer over de weg** 2766
- B (88) 3 * 12.5.88 Tarieven **goederenvervoer over de weg** (5de wijz.) . . 2768
- B (88) 4 11.5.88 Benoeming **Advocaat-Generaal** en **plv. Advocaat-Generaal** Hof: zie Deel IV, blz. 266
- (88) 5 24.5.88 Douanefaciliteiten aan de Benelux-binnengrenzen . . 2770
- B (88) 6 * 25.5.88 Ingevoerde **garnalen**, enz. (2de wijz. besch.) 2772
- B (88) 7 * 25.5.88 In- en uitvoer **levensmiddelen** 2775
- B (88) 8 25.5.88 Bescherming **grondwater** in grensgebieden :
Deel V/II, Natuurbehoud : blz. 26
- B (88) 9 * 25.5.88 Technische eisen **motorrijtuigen** 2780
- B (88) 11 22.6.88 Benoeming **Rechter, plv. Rechters** en **plv. Advocaat-Generaal** Hof: zie Deel IV, blz. 268

- D (88) 2 * 10.5.88 Libéralisation **transports de marchandises par route** . . . 2766
- D (88) 3 * 10.5.88 Tarifs **transports de marchandises par route** (5e déc. modif.) 2768
- D (88) 4 11.5.88 Nomination **avocat général et avocat général suppl.**
Cour : voir Tome IV, p. 266
- (88) 5 24.5.88 Facilités douan. aux frontières intér. du Benelux . . . 2770
- D (88) 6 * 25.5.88 **Crevettes** importées, etc... (2e déc. modif.) 2772
- D (88) 7 * 25.5.88 Import. et export. **denrées alimentaires** 2775
- D (88) 8 25.5.88 Protection **eaux souterraines** dans les régions frontalières : Tome V/II, Conservation nature, p. 26
- D (88) 9 * 25.5.88 Conditions techniques **véhicules automoteurs** 2780
- D (88) 11 * 22.6.88 Nomination **juge, juges suppl. et avocat général suppl.**
Cour : voir Tome IV, p. 268

II. BESCHIKKINGEN VAN DE MINISTERIELE WERKGROEP VOOR HET PERSONENVERKEER

*(de tekst van deze beschikkingen is opgenomen in Deel I,
rubriek « Personenverkeer »)*

*(zie ook de beschikkingen van het Comité van Ministers
M (60) 13 en M (65) 11)*

Ref.	Datum	Titel	Blz.
M/P(60)4 *	20.6.60	Aanmeldingsplicht van vreemdelingen	28
M/P(61)1 *	28.12.61	Recht op terugkeer van werkende vluchtelingen	31
M/P(67)1 *	28.6.67	Verwijdering en overname van personen	34
M/P(67)2	28.6.67	Verkeer van vreemdelingen	41
M/P(67)3 *	28.6.67	Ongewenste vreemdelingen	44
M/P(69)1 *	8.12.69	Voorwaarden voor binnenkomst van vreemdelingen	48
M/P(71)1 *	30.6.71	Tijdelijke wederinstelling van de personencontrole aan de binnengrenzen	52
M/P(78)1 *	14.4.78	Uitoefening van de personencontrole aan de buiten- grenzen van het Beneluxgebied	55
M/P(82)1 *	14.4.82	Verkeer van vreemdelingen	61

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 F 500,- of f28,- (per nummer F 140,- of f8,-).

Voor de verkoopadressen raadplegen 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 F 500,- (le numéro F 140,-).

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 édité 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 1,60 (± 10 cent) per bedrukte bladzijde.

Facturering van abonnementen geschiedt per trimester.

Dit nummer kost f 21,- of F 336,-.

De volledige verzameling der **Benelux-Basisteksten** (t/m de 134^e aanvulling, losbladig, in 12 plastic banden) kost f 656,15 of F 10.498,-.

PRIX

Le **Bulletin Benelux** coûte F 1,60 la page imprimée.

Les abonnements sont facturés par trimestre.

Le présent numéro coûte F 336,-.

La collection complète des **Textes de base Benelux** (y compris le 134^e supplément, sur feuilles mobiles, 12 reliures en plastic) coûte F 10.498,-.

KANTOREN voor VERKOOP en ABONNEMENTEN

België

BELGISCH STAATSBLAD

Leuvensestraat 40, 1000 Brussel.

Uitsluitend door overschrijving van het verschuldigde bedrag op PCR 000-2005502-27 van het Bestuur van het Belgisch Staatsblad.

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.