

**DECISION**

**du Comité de Ministres de l'Union économique Benelux  
modifiant les décisions M (71) 61, M (73) 21, M (73) 27, M (74) 17 et M (79) 13  
concernant les conditions techniques applicables aux véhicules  
automoteurs, aux remorques et semi-remorques**

**M (81) 6**

Le Comité de Ministres de l'Union économique Benelux,

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

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

Considérant qu'il convient d'adapter certaines dispositions des Décisions du Comité de Ministres du 31 décembre 1971, M (71) 61, du 26 novembre 1973, M (73) 21, du 26 novembre 1973, M(73) 27 et du 18 mars 1975, M (74) 17, afin de tenir compte des dispositions de diverses directives des Communautés européennes.

A pris la décision suivante :

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

L'article 2 de la Décision du Comité de Ministres du 26 novembre 1973, M (73) 27, tel qu'il a été modifié en dernier lieu par l'article 3 de la Décision du Comité de Ministres du 18 mars 1975, M (74) 17, est abrogé et remplacé par la disposition suivante :

**« Article 2**

1. Les véhicules visés à l'article 1 doivent satisfaire aux prescriptions figurant aux annexes I à VIII de la Directive 71/320/CEE du Conseil des Communautés européennes du 26 juillet 1971 concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives au freinage de certaines catégories de véhicules à moteur et de leurs remorques.
2. Par dérogation au paragraphe 1, le point 2.2.1.20 de l'annexe I ainsi que les points 1.4 et 1.5 de l'annexe II de la directive précitée ne sont pas d'application.
3. A toutes les catégories de véhicules visées à l'article 1, 1.a) de la Décision précitée M (73) 27, tel qu'il a été modifié en dernier lieu par l'article 4 de la Décision M (79) 13 précitée, s'appliquent également la Directive 75/524/CEE de la Commission des Communautés européennes du 25 juillet 1975 et la Directive 79/489/CEE de la Commission des Communautés européennes du 18 avril 1979 qui ont modifié la Directive 71/320/CEE. »

*Article 2*

L'art. 2, § 2 de la Décision du Comité de Ministres du 31 décembre 1971, M (71) 61, est abrogé et remplacé par la disposition suivante :

2. « La surface réfléchissante d'un rétroviseur doit être plane ou sphérique convexe. Dans ce dernier cas, le rayon de courbure de la surface réfléchissante doit être au moins de 1.200 mm. »

*Article 3*

L'art. 2, § 9, 10 et 11 de la Décision du Comité de Ministres du 31 décembre 1971, M (71) 61 est abrogé et remplacé par la disposition suivante :

- « 9. Le champ de vision du rétroviseur intérieur doit être tel que le conducteur puisse voir au moins une portion de route plane et horizontale centrée sur le plan vertical longitudinal médian du véhicule, de l'horizon jusqu'à une distance de 60 m de l'arrière du véhicule et sur une largeur de 20 m (voir figure 1 en annexe). Une réduction du champ de vision due à la présence d'appuis-tête et de dispositifs tels que notamment pare-soleil, essuie-glace arrière, éléments chauffants, est autorisée pour autant qu'ils ne masquent pas plus de 15 % du champ de vision prescrit lorsqu'ils sont projetés sur un plan vertical normal au plan longitudinal médian du véhicule.
10. 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 (voir figure 2 en annexe).
11. 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 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 (voir figure 2 en annexe).
12. Dans les champs de vision prescrits ci-dessus, les obstructions occasionnées par les poignées de portières, les feux d'encombrement, les indicateurs de direction, les extrémités des pare-chocs arrière ainsi que les obstructions dues à la carrosserie ou similaires à celles occasionnées par les éléments susmentionnés, ne sont pas prises en considération. »

*Article 4*

L'art. 21 § 5 de la Décision du Comité de Ministres du 26 novembre 1973, M (73) 21, est abrogé et remplacé par la disposition suivante :

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-brouillard. »

#### *Article 5*

L'art. 25 de la Décision du Comité de Ministres du 26 novembre 1973, M (73) 21, tel qu'il a été modifié par l'art. 2 de la Décision du Comité de Ministres du 20 décembre 1979, M (79) 13, est abrogé et remplacé par la disposition suivante :

#### **« Article 25**

#### **Freinage**

Le véhicule doit :

- a. lorsque son poids total ne dépasse pas 1.000 kg :  
satisfaire aux exigences évoquées article 25a et 26;
- b. lorsque son poids total dépassé 1.000 kg :  
satisfaire aux exigences figurant aux Annexes I jusqu'à VIII de la Directive 71/320 du Conseil des Communautés européennes du 26 juillet 1971, concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux dispositifs de freinage de certaines catégories de véhicules à moteur et de leurs remorques, à l'exception du point 1.4 de l'annexe II. »

#### *Article 6*

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

#### *Article 7*

1. Chacun des trois pays prend dans un délai de six mois les mesures nécessaires pour mettre ses dispositions nationales en concordance avec les prescriptions de l'art. 2 § 1 et 2 de la Décision précitée M (73) 27, tel que modifié par l'art. 1 de la présente Décision et pour rendre les dispositions de la Directive 75/524/CEE de la Commission des Communautés européennes du 25 juillet 1975, applicables à toutes les catégories de véhicules visées à l'article 1, 1.a) de la Décision M (73) 27, tel qu'il a été modifié en dernier lieu par la Décision M (73) 13. Ces dispositions ne seront toutefois d'application aux catégories M 1 et N 1 qu'à partir du 1.10.1984.

2. Chacun des trois pays prend avant le 1.10.1981 les mesures nécessaires pour rendre les dispositions de la Directive 79/489/CEE de la Commission des Communautés européennes du 18 avril 1979 applicables à toutes les catégories de véhicules visées à l'article 1, 1.a) de la Décision M (73) 27, tel qu'il a été modifié en dernier lieu par la Décision M (79) 13.  
Ces dispositions ne seront toutefois d'application aux véhicules des catégories M 1 et N 1 qu'à partir du 1.10.1984.
3. Chacun des trois pays prend dans un délai de six mois les mesures nécessaires pour mettre ses dispositions nationales en concordance avec les prescriptions des articles 2 à 5 de la présente Décision.
4. Dans les six mois qui suivent l'expiration du délai prévu au § 1, chacun des trois gouvernements fait rapport au Comité de Ministres sur les mesures qui ont été prises pour l'exécution de cette Décision. Le texte des mesures d'exécution nationales sera joint à ce rapport.

FAIT à Bruxelles, le 14 mai 1981.

Le président du Comité de Ministres,

Dr. Chr.A. van der KLAAUW