

BESCHIKKING
VAN HET COMITE VAN MINISTERS
VAN DE BENELUX ECONOMISCHE UNIE
TER AANVULLING VAN BESCHIKKING
M (64) 9 VAN 25 MEI 1964 INZAKE
BEPAALTE TECHNISCHE EISEN VOOR
MOTORRIJTUIGEN, AANHANGWAGENS EN
OPLEGGERS
(M (64) 17)

Het Comité van Ministers van de Benelux Economische Unie,

Gelet op de artikelen 7, 8, 85, 86 en 87 van het Unieverdrag ;

Gelet op artikel 9 van het Uitvoeringsprotocol ;
Overwegende dat het, in afwachting van een eventuele overeenkomst in een meer internationaal kader, wenselijk gebleken is bepaalde technische eisen voor motorrijtuigen, aanhangwagens en opleggers welke in de landen van de Benelux zijn toegelaten, met elkaar in overeenstemming te brengen ;

Overwegende dat het noodzakelijk is gebleken de Beschikking M (64) 9 van 25 mei 1964 inzake bepaalde technische eisen voor motorrijtuigen, aanhangwagens en opleggers aan te vullen met bepalingen betreffende de reminrichtingen en met nieuwe bepalingen inzake de draaicirkel en de maximum lengten van combinaties gevormd door een trekker en een oplegger ;

Heeft het volgende beslist :

HOOFDSTUK I

Categorieën van voertuigen waarop de onderhavige Beschikking betrekking heeft

Artikel 1

De onderhavige beschikking heeft betrekking op de navolgende categorieën van voertuigen :

Categorie A : motorrijtuigen, ingericht voor het vervoer van meer dan acht personen, de bestuurder daaronder niet begrepen.

Categorie B : motorrijtuigen ingericht voor het vervoer van ten hoogste acht personen, de bestuurder daaronder niet begrepen.

Categorie C : motorrijtuigen niet behorende tot de categorieën A en B, met uitzondering evenwel van de rijwielen met hulpmotor, de motorrijwielen, de motorrijtuigen op drie of vier wielen, waarvan het ledig gewicht ten hoogste 400 kg bedraagt en de motorrijtuigen bestemd voor bijzonder gebruik, welke in de respectievelijke landen onder een uitzonderingsbepaling vallen.

HOOFDSTUK II

Technische eisen toepasselijk op reminrichtingen van voertuigen van de categorieën A, B en C als bedoeld in Artikel 1

Vereiste remmen

Artikel 2

De motorrijtuigen moeten voorzien zijn :

- a) van een bedrijfsrem, zodanig ingericht en uitgevoerd, dat de bestuurder deze vanaf zijn zitplaats en zonder de handen van het stuurwiel te nemen kan bedienen. De bediening moet geschieden door één enkel orgaan, waarmede de beweging van het voertuig kan worden beheerst en het onder alle omstandigheden op een veilige, snelle en doelmatige wijze tot stilstand kan worden gebracht, hoe ook de omstandigheden van snelheid en belading zijn en hoe de helling is waarop het voertuig zich bevindt. De werking ervan moet regelbaar zijn.
- b) van een noodrem, waarmede het mogelijk is, in het bijzonder wanneer de bedrijfsrem weigert, het voertuig binnen een redelijke afstand tot stilstand te brengen. Deze rem moet zodanig zijn ingericht en uitgevoerd, dat hij door de bestuurder vanaf zijn zitplaats kan worden bediend, waarbij deze tenminste één hand aan het stuurwiel moet kunnen houden. De werking ervan moet regelbaar zijn.
- c) van een parkeerrem, welke in staat is het voertuig op een helling in stilstand te houden, ook bij afwezigheid van de bestuurder. Deze rem 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.

Algemene constructie-eisen

Artikel 3

De bedrijfsrem, de noodrem en de parkeerrem mogen delen gemeenschappelijk hebben voor zover aan de voorschriften van deze beschikking wordt voldaan. Bovendien moeten de gemeen-

schappelijke delen van de bedrijfsrem en de noodrem ruim bemeten zijn, gemakkelijk toegankelijk zijn voor onderhoud en uit veiligheidsoogpunt tenminste een even grote zekerheid bieden als die van andere essentiële delen van het voertuig, zoals bv. de verbindingselementen van de stuurinrichting.

Evenwel mogen van de verschillende reminrichtingen de remmen zelf, de sleutels, de sleutelassen met de daarop aangebrachte hefbomen en de zuigerstangen steeds gemeenschappelijk zijn.

Het orgaan waarmede de parkeerrem in werking wordt gesteld moet onafhankelijk zijn van het orgaan waarmede de bedrijfsrem in werking wordt gesteld.

Artikel 4

De noodrem kan bestaan uit :

- a) hetzij de parkeerrem, mits deze het mogelijk maakt de voor de noodrem vereiste vertraging te bereiken, en zijn overbrenging onafhankelijk is van die van de bedrijfsrem ;
- b) hetzij de bedrijfsrem, wanneer deze zodanig is ingericht dat bij het falen van enig deel van de overbrenging tenminste één van de assen nog kan worden geremd door middel van het bedieningsorgaan van de bedrijfsrem en de overblijvende werking van deze niet minder bedraagt dan 30 % van de in artikel 15 voor de bedrijfsrem voorgeschreven waarde. Voor de toepassing van dit voorschrift, worden niet als delen van de overbrenging aangemerkt de delen welke de verbinding vormen tussen het bedieningsorgaan en de hoofdremcilinder of de remklep, mits

deze delen voldoen aan de eisen van artikel 3 ;

- c) hetzij een inrichting waarvan de bediening en de overbrenging onafhankelijk zijn van die van de overige reminrichtingen.

Geen andere inrichting die niet uitdrukkelijk in dit artikel is omschreven is toegelaten behoudens overeenstemming tussen de drie landen en voor zover deze tenminste gelijke waarborgen biedt.

Artikel 5

De slijtage van de remmen moet op eenvoudige wijze, met de hand of automatisch bijgesteld kunnen worden. Bovendien moeten het bedieningsorgaan, de overbrengingsorganen en de remmen een zodanige slagreserve bezitten, dat de remmen bij verwarming of na geringe slijtage van de remvoering een voldoende remwerking behouden zonder dat zij direct behoeven te worden bijgesteld.

Artikel 6

De remoppervlakken moeten vast zijn verbonden met de wielen, zonder mogelijkheid tot ontkoppeling ; zij moeten vast met de wielen zijn verbonden, danwel door tussenkomst van delen waarvan verwacht mag worden dat zij niet zullen falen. Bij de bedrijfsrem mogen deze delen geen tandwielen zijn. Remmen op de transmissies zijn niet toegestaan, indien de aangedreven as van een schakelbare overbrenging is voorzien.

Artikel 7

De bedrijfsrem moet op alle assen van het voertuig werken. De werking moet oordeelkundig

over de geremde assen zijn verdeeld. Bovendien moet de werking over de wielen van eenzelfde as, symmetrisch t.o.v. de lengte-as van het voertuig, gelijkelijk zijn verdeeld.

Bijzondere constructie-eisen

Artikel 8

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

b) Bij luchtdrukreminrichtingen moeten de ketels zijn voorzien van een aftapinrichting.

Artikel 9

Elk voertuig dat is uitgerust met een rem, die werkt door middel van een voorraadreservoir, moet — indien een voldoende remwerking onmogelijk is zonder hulp van energievoorraad — zijn voorzien van een waarschuwingssignaal dat de bestuurder zichtbaar of hoorbaar waarschuwt, dat de voorraad in enig deel van de reminrichting voor de regelklep is gedaald tot 70 % van de normale werkingswaarde. Dit waarschuwingssignaal moet rechtstreeks en vast met de leiding

zijn verbonden. Een manometer wordt niet als een waarschuwingsapparaat aangemerkt.

Artikel 10

Indien voor de werking van een reminrichting een hulpkrachtbron noodzakelijk is, moet deze hulpkrachtbron voldoende energiereserve bevatten om het voertuig bij stilstaande motor op de voorgeschreven wijze tot stilstand te kunnen brengen.

Artikel 11

Indien de spierkracht van de bestuurder op de parkeerrem wordt versterkt door een hulpkrachtbron, moet deze rem zodanig zijn ingericht en uitgevoerd dat zij in de aangezette stand blijft vergrendeld, ook bij uitvallen van de hulpkracht.

Artikel 12

Wanneer een rem door een afzonderlijke inrichting buiten werking kan worden gesteld, moet de werking van deze inrichting automatisch worden beëindigd zodra de normale werking van de rem is hersteld.

Artikel 13

Bij motorrijtuigen waarmede een aanhangwagen mag worden voortbewogen, waarvan de reminrichting door de bestuurder van het motorrijtuig wordt bediend, moet de bedrijfsrem van het motorrijtuig zijn voorzien van een inrichting, die zodanig is geconstrueerd, dat de rem niet buiten werking wordt gesteld door het falen van

de rem van de aanhangwagen of door het verbreken van de verbindingsleiding (luchtleiding of andere verbinding), tussen het motorrijtuig en de aanhangwagen als gevolg van een breuk of het losraken van de koppelstang.

Artikel 14

Apparaten niet behorende tot een reminrichting mogen alleen zodanig op het voorraadreservoir van een reminrichting zijn aangesloten, dat zij, bij het uitvallen van de krachtbron deze voorraad niet op gevaarlijke wijze kunnen doen verminderen.

Bepaling van de remdoelmatigheid

Artikel 15

De werking van de bedrijfs- en noodrem van nieuwe voertuigen moet zodanig zijn, dat op een nagenoeg horizontale en droge weg de gemiddelde remvertraging bij koude remmen en ontkoppelde motor, ongeacht belastingstoestand of snelheid, nimmer minder bedraagt dan :

a) voor de bedrijfsrem :

voertuigen behorende tot de categorie A :
5,— m/sec²,

voertuigen behorende tot de categorie B :
5,8 m/sec²,

voertuigen behorende tot de categorie C :
4,4 m/sec² ;

b) voor de noodrem van de voertuigen behorende tot de categorieën A, B, C :

50 % van het voor de bedrijfsrem voorgeschreven minimum, onverminderd het bepaald in artikel 4 b.

De onder a en b voorgeschreven waarden worden met 10 % verminderd voor voertuigen welke reeds in gebruik zijn.

De werking van warme remmen en de wijze van beproeving zowel voor koude als voor warme remmen zullen worden vastgesteld na overeenstemming tussen de 3 landen.

Artikel 16

De parkeerrem van de nieuwe voertuigen behorende tot de categorieën A, B, C moet in staat zijn het beladen voertuig op een helling van 16 % in beide richtingen staande te houden.

Aan deze voorwaarden wordt geacht te zijn voldaan, indien met de parkeerrem op een nagevoeg horizontale en droge weg, met beladen voertuig en ontkoppelde motor, met koude rem, uitgaande van een beginsnelheid van 15 km/h, een gemiddelde remvertraging van $1,3 \text{ m/sec}^2$ kan worden bereikt.

Deze waarden worden met 10 % verminderd voor voertuigen welke reeds in gebruik zijn.

Artikel 17

De kracht op het rempedaal mag voor de voertuigen behorende tot de categorie B niet meer bedragen dan 50 kg en voor de categorieën A en C niet meer dan 70 kg.

De uitgeoefende kracht op de handremhefboom mag voor de categorie B niet meer bedragen dan 40 kg en voor de categorieën A en C niet meer dan 60 kg.

HOOFDSTUK III

Technische eisen toepasselijk op de draaicirkel van voertuigen van de in artikel 1 genoemde categorie A

Artikel 18

In beweging zijnde motorrijtuigen moeten binnen een cirkelbaan met een buitenstraal van 12 m en een binnenstraal van 6,50 m kunnen blijven, wanneer het voorste buitenste punt van het motorrijtuig over de cirkel met een straal van 12 m wordt gevoerd, daarbij mag de uit-
zwaaiing niet meer bedragen dan 0,50 m.

HOOFDSTUK IV

Technische eisen toepasselijk op de combinaties gevormd door een trekker en een oplegger met uitzondering van de opleggers bestemd voor bijzonder gebruik welke in de respectievelijke landen onder een uitzonderingsbepaling vallen

Artikel 19

- a) De afstand gemeten in de lengterichting van het voertuig van het meest naar voren gelegen punt van de trekker tot de as of midden van het assenstel van de oplegger mag niet meer bedragen dan 12 m.
- b) De afstand gemeten in de lengterichting van het voertuig tussen het hart van de opleggerkoppeling van de trekker en de as of het midden van het assenstel van de oplegger mag niet meer bedragen dan 8 m.

Op de onder a en b bepaalde maximumlengten kunnen uitzonderingen worden toegestaan voor opleggers voorzien van bestuurbare assen, indien

de door een dergelijke oplegger beschreven bocht niet ongunstiger is dan die van de bovengenoemde voertuigen.

HOOFDSTUK V.

Slotbepalingen

Artikel 20

Ieder land neemt vóór 1 januari 1966 de nodige maatregelen om zijn nationale voorschriften in overeenstemming te brengen met de voorschriften van deze beschikking.

Artikel 21

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

Gedaan te Brussel, op 31 maart 1965.

De Voorzitter van het Comité
van Ministers,

(s.) H. FAYAT