

695

**Deuxième Décision
du Comité de Ministres
de l'Union Economique Benelux
modifiant les décisions du 25 mai 1964,
M (64) 9, et du 31 mars 1965, M (64) 17,
concernant certaines conditions techniques
relatives aux véhicules automoteurs,
remorques et semi-remorques,
M (67) 16**

Le Comité de Ministres de l'Union économique Benelux,

Vu les articles 7, 8, 85, 86 et 87 du Traité d'Union,

Vu l'article 9 du Protocole d'exécution,

Considérant qu'il est apparu nécessaire de modifier les articles 8 et 18 de la Décision M (64) 9 et l'article 8 de la Décision M (64) 17 pour tenir compte de l'évolution de la technique automobile,

A pris la décision suivante :

Article 1^{er}

L'article 8 de la Décision du Comité de Ministres du 25 mai 1964, M (64) 9, est abrogé et remplacé par la disposition suivante :

« Article 8

La mesure du niveau du bruit se fera conformément à la méthode indiquée à la recommandation n° R 362 de l'Organisation internationale de Normalisation (ISO).

Le bruit produit par un véhicule neuf d'un poids maximum autorisé inférieur ou égal à 3.500 kg ne peut excéder 83 dB (A) ;

696

le bruit produit par un véhicule neuf d'un poids maximum autorisé supérieur à 3.500 kg, ne peut excéder 88 dB (A).

Toutefois, pour un véhicule neuf, équipé d'un moteur diesel dont la puissance est supérieure à 200 CV DIN, la limite est portée à 92 dB (A).

Toutes les valeurs précitées peuvent être augmentées de 2 dB (A) pour les véhicules en service. »

Article 2

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

« Article 18 »

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

N = puissance du moteur exprimée en CV

PMA = poids maximum autorisé exprimé en tonnes

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

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

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

Article 3

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

« Article 8 »

a) Dispositifs de freinage à transmission hydraulique

1° Les orifices de remplissage des réservoirs de liquide doivent être aisément accessibles.

2° les réservoirs contenant la réserve de liquide doivent être construits et disposés sur le véhicule de manière à

permettre un contrôle aisé du niveau du liquide sans qu'il soit nécessaire de les ouvrir ; si cette condition n'est pas remplie, un signal avertisseur doit permettre au conducteur de se rendre compte de toute baisse de la réserve de liquide, susceptible d'entraîner une défaillance du dispositif de freinage. Ce signal doit en outre présenter une sécurité intrinsèque.

- 3° Il peut être dérogé aux dispositions prévues sous 2° si :
- le véhicule est pourvu d'un dispositif de freinage de service comportant deux circuits indépendants ayant chacun un réservoir de liquide, et pour autant qu'un signal avertisseur permette au conducteur de se rendre compte de la défaillance de chacun des circuits ; ce signal avertisseur doit être conçu de manière telle que le conducteur puisse contrôler son bon fonctionnement avant la mise en marche du véhicule ;
 - le véhicule est pourvu d'un autre dispositif offrant au moins les mêmes garanties. Une telle construction ne peut être acceptée que de commun accord entre les trois pays.

b) Dispositifs de freinage à air comprimé

Les réservoirs doivent être pourvus d'un purgeur. »

Article 4

Chaque pays prend avant le 1^{er} juillet 1967 les mesures nécessaires pour mettre ses dispositions nationales en concordance avec les prescriptions de la présente décision.

Article 5

Les véhicules qui auront été immatriculés ou enregistrés dans l'un des trois pays avant le 1^{er} juillet 1967 ne doivent pas satisfaire aux prescriptions de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 19 mai 1967.

Le Président du Comité de Ministres,
P. GREGOIRE.