

DECISION

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

M (68) 43

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 13 et 17 de la Décision M (64) 9 et l'article 12 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 13 de la Décision du Comité de Ministres du 25 mai 1964, M (64) 9, est abrogé et remplacé par la disposition suivante :

« Article 13

Pare-chocs arrière

- a) La hauteur sous toute la largeur arrière du châssis ou des parties essentielles de la carrosserie ne peut excéder 70 cm, lorsqu'il existe une distance de plus d'un mètre entre l'axe du dernier essieu et l'arrière du véhicule.
- b) S'il n'est pas satisfait à cette prescription, le véhicule doit être muni d'un pare-chocs arrière répondant aux conditions de montage ci-après.

- c) La partie inférieure du pare-chocs doit être située à moins de 70 cm du sol lorsque le véhicule est à vide.
- d) A l'endroit où le pare-chocs est placé, sa largeur ne peut être supérieure à la largeur du véhicule ni inférieure de plus de 10 cm de chaque côté à cette même largeur.
- e) Le pare-chocs doit être placé le plus près possible de l'arrière du véhicule sans qu'il puisse être éloigné de plus de 60 cm du point extrême arrière du véhicule.
- f) Les extrémités du pare-chocs ne peuvent pas être recourbées vers l'arrière.
- g) Le pare-chocs doit être relié solidement aux longerons ou à ce qui en tient lieu.
- h) Le pare-chocs doit avoir une résistance à la flexion au moins équivalente à celle d'une poutre en acier dont le module de résistance à la flexion est de 20 cm³. »

Article 2

L'article 12 de la Décision du Comité de Ministres du 31 mars 1965, M (64) 17, est abrogé et remplacé par la disposition suivante :

« Article 12

Lorsqu'il peut être mis fin à l'action d'un frein par l'intervention d'un dispositif spécial, l'action de ce dispositif doit cesser automatiquement dès que le fonctionnement normal du frein est rétabli.

Cette disposition n'est toutefois pas applicable si on ne peut mettre fin au fonctionnement de ce dispositif spécial qu'au moyen d'un outil. »

Article 3

L'article 17 de la Décision du Comité de Ministres du 25 mai 1964, M (64) 9, tel qu'il a été modifié par l'article 1^{er} de la Décision du Comité de Ministres du 17 octobre 1966,

M (66) 27, est abrogé et remplacé par la disposition suivante :

« Article 17

Freins (réservoirs à air)

Sur les véhicules automoteurs équipés d'un dispositif permettant de raccorder un dispositif de freinage à commande pneumatique d'une remorque ou semi-remorque, les réservoirs des dispositifs de freinage à commande pneumatique doivent avoir des dimensions telles qu'après X freinages, la pression dans les réservoirs ne soit pas inférieure à la moitié de la pression initiale.

Cet essai devra être effectué le moteur étant arrêté.

Le facteur X est égal à :

- a) pour les systèmes de freinage à air comprimé à simple conduit : 12
- b) pour les systèmes de freinage à air comprimé à double conduit : 8
- c) pour les systèmes de freinage à dépression à simple conduit : 7
- d) pour les systèmes de freinage à dépression à double conduit : 5. »

Article 4

Chaque pays prend avant le 1^{er} mars 1969 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} septembre 1969 ne doivent pas satisfaire aux prescriptions de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 9 novembre 1968.

Le Président du Comité de Ministres,

P. GREGOIRE