

1116

ZESDE BESCHIKKING

van het Comité van Ministers van de Benelux Economische Unie
tot aanvulling van Beschikking M (64) 9 van 25 mei 1964
inzake bepaalde technische eisen voor motorrijtuigen,
aanhangwagens en opleggers

M (69) 16

Het Comité van Ministers van de Benelux Economische Unie,
Gelet op de artikelen 85, 86 en 87 van het Unieverdrag ;

Gelet op de Beschikking van het Comité van Ministers van
25 mei 1964, M (64) 9, zoals gewijzigd en aangevuld door de
Beschikkingen van 31 maart 1965, M (64) 17, van 17 oktober
1966, M (66) 27, van 19 mei 1967, M (67) 16, van 22 september
1967, M (67) 23 en van 9 november 1968, M (68) 43 ;

Overwegende dat het, in afwachting van een eventuele overeenkomst in een meer internationaal kader, wenselijk gebleken is de 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 voornoemde Beschikkingen aan te vullen door harmonisatie tot stand te brengen tussen de thans nog afwijkende voorschriften betreffende aanhangwagens en opleggers ;

Heeft het volgende beslist :

Artikel 1

Definities

In de zin van deze beschikking wordt verstaan onder :

- a) *aanhangwagen* : elk voertuig bestemd om achter een motorvoertuig te worden gekoppeld ;
- b) *oplegger* : elke aanhangwagen bestemd om met een motorvoertuig te worden gekoppeld zodanig dat hij gedeeltelijk daarop rust en een aanzienlijk deel van zijn gewicht en van zijn lading door genoemd voertuig wordt gedragen ;

c) *éénassige aanhangwagen* : elke aanhangwagen, met uitzondering van opleggers slechts voorzien van :

1° één enkele as ;

2° 2 assen in elkaars verlengde ;

3° 2 assen op ten hoogste 1 m van elkaar ;

4° één meervoudige asconstructie waarvan alle bevestigings-elementen aan het chassis op één horizontale as loodrecht op de lengteas van het voertuig zijn gelegen ;

d) *geleed voertuig* : elk samenstel bestaande uit een motorvoertuig en een daaraan gekoppelde oplegger.

Artikel 2

Vertikale koppelingsdruk

1. Bij éénassige aanhangwagens moet, wanneer de aanhangwagen in rust is en zich in horizontale stand bevindt, de kracht die in de koppeling optreedt neerwaarts zijn gericht.
2. De grootte van deze kracht mag niet minder dan 2 % en niet meer dan 10 % bedragen van het maximum toelaatbaar totaalgewicht van de aanhangwagen. De toegepaste koppeling en de bevestigingsdelen aan de voertuigen dienen daarvoor geschikt te zijn.

Artikel 3

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.

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 achteras(sen) 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 ontkoppelen mogen geen delen van de koppeling de grond kunnen raken.

Artikel 4

Hulpkoppeling

1. Aanhangwagens met een losbreekrem mogen niet voorzien zijn van een hulpkoppeling.
2. Eénassige aanhangwagens waarvan het maximum toelaatbaar totaalgewicht niet meer dan 1.500 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 het mediaan vlak

1119

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.

Artikel 5

Trektriehoek of trekboom

1. De trektriehoek of trekboom moet behoren tot een goedgekeurd type, tenzij de gehele aanhangwagen als type is goedgekeurd.
2. De constructie en de bevestiging van de trektriehoek 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 trektriehoek zijn voorzien.
4. De trektriehoek mag niet van buis of ander gesloten profiel zijn vervaardigd.

Artikel 6

Draaikrans

De draaikrans moet behoren tot een goedgekeurd type.

Artikel 7

Chassis

1. Het voertuig moet, wat materialen, constructie en afwer-

king 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 :
 - 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 door de betrokken administratie voorafgaande toestemming is verleend.
4. Aan de langsliggers mag evenwel niet worden gelast wanneer zulks door de chassisfabrikant uitdrukkelijk is verboden.

Artikel 8

Chassisnummer

1. 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 letters of cijfers moet bestaan. Elke administratie mag het maximum aantal letters of cijfers vaststellen.
2. Deze tekens moeten tenminste 7 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 chassisnummer mag worden aangegeven. Het moet er in zijn geheel op voorkomen.
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 op een door de betrokken administratie goedgekeurde plaats 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. 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.

Artikel 9

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 typegoedgekeurde onderdelen.

Artikel 10

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 schommelascconstructie moet zodanig zijn dat in een verticaal vlak loodrecht op de lengteas van het voertuig, de as tijdens het rijden zich over geen grotere hoek dan 25° van uit de horizontale stand kan instellen.

3. De inslag van de voorwielen of van de vooras moet naar elke zijde ten minste 45° bedragen.

Artikel 11

Vereiste remmen

Aanhangwagens moeten zijn voorzien van :

- a) een bedrijfsreminrichting, zodanig ingericht en uitgevoerd :
- dat daarmee de beweging van het voertuig kan worden beheerst en dat het op een veilige, snelle en doelmatige wijze tot stilstand kan worden gebracht, hoe ook de omstandigheden van snelheid en belading zijn en hoe ook de helling is waarop het voertuig zich bevindt ;
 - dat daarmee alle wielen worden geremd ;
 - dat zij in werking treedt door het bedienen van de bedrijfsreminrichting van het trekkende voertuig en dat de werking ervan regelbaar is ;
 - dat zij in werking treedt, hetzij direct, hetzij indirect, door het bedienen van de noodrem van het trekkende voertuig, tenzij de aanhangwagen is voorzien van een andere reminrichting die naar het oordeel van de drie administraties tenminste gelijke waarborgen biedt en die in werking treedt, hetzij direct, hetzij indirect, door het bedienen van de noodreminrichting van het trekkende voertuig ;
- b) een losbreekreminrichting zodanig ingericht en uitgevoerd dat zij automatisch in werking treedt bij het verbreken van de verbinding met het trekkende voertuig ;
- c) een parkeerreminrichting zodanig ingericht en uitgevoerd dat zij alleen in staat is de aanhangwagen op een helling staande te houden, uitsluitend door middel van een geheel mechanisch werkende inrichting.

Artikel 12

Losbreekreminrichting

1. De losbreekreminrichting van de aanhangwagen moet bestaan uit de bedrijfsreminrichting, tenzij de aanhangwagen is voorzien van een andere reminrichting die naar

1123

het oordeel van de drie administraties tenminste gelijke waarborgen biedt en die in werking treedt bij het verbreken van de verbinding met het trekkende voertuig.

2. Bij aanhangwagens met een bedrijfsreminrichting van het oplooptype mag zij bestaan uit :

— hetzij de parkeerreminrichting ;

— hetzij een reminrichting welke in werking wordt gesteld door het neervallen van de trekdriehoek of trekboom.

Artikel 13

Parkeerreminrichting

1. De parkeerreminrichting moet van buiten af op gemakkelijke wijze door handbediening in werking kunnen worden gesteld en aangezet kunnen blijven door middel van een louter mechanisch werkende inrichting. Handbediening is niet vereist indien de parkeerreminrichting automatisch in werking treedt bij het uitvallen van de bedrijfsreminrichting.
2. Een reminrichting welke in werking wordt gesteld door het neervallen van de trekdriehoek of trekboom wordt niet als parkeerreminrichting aangemerkt.

Artikel 14

Uitzonderingen inzake reminrichtingen

1. Eénassige aanhangwagens waarvan het maximum toelaatbaar totaalgewicht niet meer bedraagt dan 750 kg behoeven niet van een bedrijfsrem- en van een parkeerreminrichting te zijn voorzien, tenzij het maximum toelaatbaar totaalgewicht daarvan meer bedraagt dan de helft van het ledige gewicht van het trekkende voertuig.
2. Eénassige aanhangwagens waarvan het maximum toelaatbaar totaalgewicht niet meer bedraagt dan 1.500 kg behoeven niet van een losbreekreminrichting te zijn voorzien.

3. Bij aanhangwagens, opleggers uitgezonderd, is een oplooper als bedrijfsreminrichting slechts toegestaan voorzover het maximum toelaatbaar totaalgewicht daarvan niet meer bedraagt dan 3.500 kg en tevens niet meer dan 75 % van het maximum toelaatbaar totaalgewicht van het trekkende voertuig.
4. Bij aanhangwagens waarvan de som van de maximum toegestane asdrukken meer bedraagt dan 16.000 kg moet de bedrijfsreminrichting met drukluchtbediening zijn uitgevoerd.

Artikel 15

Algemene constructie-eisen van reminrichtingen

1. De reminrichtingen mogen gemeenschappelijke delen hebben.
2. Alle delen van de reminrichting moeten ruim bemeten en voor onderhoud gemakkelijk toegankelijk zijn.
3. 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.
4. Het afstellen van de remmen moet voor elk wiel afzonderlijk kunnen geschieden.
5. De remoppervlakken moeten vast zijn verbonden met de wielen, zonder mogelijkheid tot ontkoppeling ; zij moeten vast met de wielen zijn verbonden, danwel door tussenkomen van delen waarvan verwacht mag worden dat zij niet zullen falen.
6. De werking van elke reminrichting moet oordeelkundig over de assen en wielen zijn verdeeld.

1125

Artikel 16

Voorraadketels van reminrichtingen

1. Bij pneumatische reminrichtingen moet de totale inhoud van de voorraadketels $n \times$ het volume van remleidingen, remcilinders en overige remapparatuur bedragen.

De factor n moet zijn begrepen tussen :

- a) 7 en 12 bij éénleiding drukluchtsystemen ;
 - b) 4 en 8 bij tweeleiding drukluchtsystemen ;
 - c) 5 en 8 bij éénleiding vacuümsystemen ;
 - d) 4 en 6 bij tweeleiding vacuümsystemen.
2. Hieraan wordt geacht te worden voldaan indien de drukverandering in kg/cm^2 in de voorraadketels bij één volledige remming begrepen is tussen :
 - a) 0,38 en 0,55 bij éénleiding drukluchtsysteem (werkdruk $4,5 \text{ kg/cm}^2$)
 - b) 0,60 en 1,20 bij tweeleiding drukluchtsystemen (werkdruk 6 kg/cm^2)
 - c) 0,03 en 0,05 bij éénleiding vacuümsystemen (werkdruk $0,3 \text{ kg/cm}^2$)
 - d) 0,04 en 0,08 bij tweeleiding vacuümsystemen (werkdruk $0,3 \text{ kg/cm}^2$).
 3. De voorraadketel moet zijn voorzien van een inrichting tot het aansluiten van een drukmeter.

Artikel 17

Remkrachtregelaar

1. Bij aanhangwagens waarvan het maximum toelaatbaar totaalgewicht meer bedraagt dan 3.500 kg moet de bedrijfsreminrichting zijn voorzien van een apparaat waarmee de remkrachten kunnen worden aangepast aan de beladings-toestand van het voertuig.

2. Indien dit apparaat niet automatisch is moet het op een voor de bediening behoorlijk toegankelijke plaats zijn aangebracht en van duidelijke opschriften, welke de bedrijfsstanden aangeven, zijn voorzien.
3. Alleen bij een bedrijfsreminrichting waarbij dit apparaat niet op de aanhangwagen kan worden aangebracht mag het op het trekkende voertuig aanwezig zijn.

Artikel 18

Bijzondere constructie-eisen van reminrichtingen

1. Bij hydraulische reminrichtingen moeten :
 - a) de vulopeningen van de vloeistofreservoirs gemakkelijk toegankelijk zijn ;
 - b) de voorraadreservoirs zodanig zijn ingericht en op het voertuig aangebracht, dat het peil van de vloeistof gemakkelijk en zonder het reservoir te openen kan worden gecontroleerd.
2. De ketels van de drukluchtreminrichtingen moeten zijn voorzien van een aftapinrichting.
3. Indien een reminrichting is voorzien van een apparaat waarmee de reminrichting buiten werking kan worden gesteld, moet dit apparaat op een in het oog vallende en voor de bediening behoorlijk toegankelijke plaats zijn aangebracht en van duidelijke opschriften, welke de bedrijfsstanden aangeven, zijn voorzien, tenzij dit apparaat automatisch werkend is uitgevoerd, zodanig dat bij het aansluiten van de reminrichting deze in de bedrijfsvaardige toestand terugkeert.
4. Apparaten, niet behorende tot de reminrichtingen mogen alleen via een overstroomklep op een overeenkomstige automatisch werkende inrichting op het voorraadreservoir van deze reminrichtingen zijn aangesloten.
5. De onder 4 bedoelde klep of inrichting moet zo dicht mogelijk bij het voorraadreservoir zijn aangebracht en moet zodanig zijn afgesteld dat de druk in het voorraadreservoir niet op gevaarlijke wijze kan verminderen.

6. De constructie van een oploopprem moet zodanig zijn, dat zij het achteruitrijden met de beladen aanhangwagen toelaat ; indien het hiertoe nodig is de rem buiten werking te stellen, moet deze bij het vooruit bewegen van de aanhangwagen vanzelf in de bedrijfsvaardige toestand terugkeren.

Artikel 19

Bepaling van de remdoelmatigheid

1. De werking van de bedrijfs- en losbreekreminrichtingen van nieuwe voertuigen moet zodanig zijn, dat op een nagenoeg horizontale en droge weg, bij koude remmen een nominale werkdruk, ongeacht belastingstoestand of snelheid, de som van de aan de omtrek van de wielen uitgeoefende krachten tenminste gelijk is aan 45 % van de som van de maximum toegestane asdrukken bij statische belasting.

2. De parkeerreminrichting van nieuwe voertuigen 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 parkeerreminrichting op een nagenoeg horizontale en droge weg, bij koude remmen, uitgaande van een beginsnelheid van 15 km/u en ongeacht de belastingstoestand, de som van de aan de omtrek van de wielen uitgeoefende krachten tenminste gelijk is aan 13 % van de som van de maximum toegestane asdrukken bij statische belasting.

3. Deze in 1. en 2. genoemde percentages worden met 10 % verminderd voor voertuigen die reeds in gebruik zijn.
4. De bedrijfsreminrichting van een aanhangwagen moet nagenoeg gelijk met en in gelijke mate met de bedrijfsrem van het trekkende motorvoertuig werken.
5. Bij aanhangwagens die van een bedrijfsreminrichting van het oplooptype zijn voorzien, moet de remdoelmatigheid kunnen worden bereikt zonder dat de oploopkracht aan de koppeling meer bedraagt dan :

- 9 % van het maximum toelaatbaar totaalgewicht bij éénassige aanhangwagens ;
- 6 % van het maximum toelaatbaar totaalgewicht bij de overige aanhangwagens.

Eerst bij een kracht aan de koppeling van 2 % van het maximum toelaatbaar totaalgewicht van de aanhangwagen mag de rem in werking treden.

6. De voor het bedienen van de parkeerreminrichting uit te oefenen kracht mag niet meer bedragen dan :
- 40 kg voor aanhangwagens met een maximum toelaatbaar totaalgewicht tot 3.500 kg ;
 - 60 kg voor de overige aanhangwagens.

Artikel 20

Zijdelingse afscherming

In de zijkanten 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.

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

Artikel 21

Spatscherm

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

Artikel 22

Wielen en banden

1. Wielen en banden moeten onder alle belastingsomstandigheden en in elke mogelijke stand geheel vrij lopen van enig voertuigdeel.

1129

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

Artikel 23

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.

Artikel 24

Smeerpunten

Voertuigdelen moeten waar nodig gemakkelijk kunnen worden gesmeerd.

Artikel 25

Inwerkingtreding

Elk land neemt binnen een termijn van 12 maanden de nodige maatregelen om zijn nationale voorschriften in overeenstemming te brengen met de voorschriften van deze beschikking.

Artikel 26

Overgangsbepaling

Voertuigen welke ten hoogste 24 maanden na de datum van ondertekening van deze beschikking in een der drie landen zijn ingeschreven, behoeven niet aan de in deze beschikking aangegeven voorschriften te voldoen.

Gedaan te Brussel, op 8 april 1969.

De Voorzitter van het Comité van Ministers,

J. LUNS