

## RICHTLINIE 96/63/EG DER KOMMISSION

vom 30. September 1996

zur Änderung der Richtlinie 76/432/EWG des Rates über die Bremsanlagen von land- und forstwirtschaftlichen Zugmaschinen auf Rädern

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 100a,

gestützt auf die Richtlinie 74/150/EWG des Rates vom 4. März 1974 über die Betriebserlaubnis für land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen auf Rädern<sup>(1)</sup>, zuletzt geändert durch die Richtlinie 88/297/EWG<sup>(2)</sup>, insbesondere auf die Artikel 12 und 13,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Die Bremsprüfungen lassen sich dadurch verbessern, daß die mittlere Verzögerung durch eine Formel ersetzt wird, in der der Bremsweg in Abhängigkeit von der Geschwindigkeit definiert wird. Dieser Änderung werden weitere Änderungen zur Verbesserung der Sicherheit der Zugmaschinen sowie der bei ihrer Benutzung zum Einsatz kommenden Bauteile folgen.

Die Bestimmungen dieser Richtlinie entsprechen der Stellungnahme des durch die Richtlinie 74/150/EWG eingesetzten Ausschusses für die Anpassung an den technischen Fortschritt —

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

### Artikel 1

Die Anhänge I und II der Richtlinie 76/432/EWG des Rates<sup>(3)</sup> werden entsprechend dem Anhang dieser Richtlinie geändert.

### Artikel 2

(1) Ab dem 1. Oktober 1997 dürfen die Mitgliedstaaten aus Gründen, die sich auf die Bremsanlagen beziehen,

— für einen Zugmaschinentyp weder die EG-Typgenehmigung, das Dokument nach Artikel 10 Absatz 1 letzter Gedankenstrich der Richtlinie 74/150/EWG oder die Betriebserlaubnis mit nationaler Geltung verweigern noch

— die Zulassung, den Verkauf oder die Inbetriebnahme von Zugmaschinen verbieten,

wenn die Zugmaschinen den Vorschriften der Richtlinie 76/432/EWG, in der Fassung dieser Richtlinie, entsprechen.

(2) Ab dem 1. März 1998 dürfen die Mitgliedstaaten für einen Zugmaschinentyp aus Gründen, die sich auf die Bremsanlagen beziehen,

— die EG-Typgenehmigung oder das Dokument nach Artikel 10 Absatz 1 letzter Gedankenstrich der Richtlinie 74/150/EWG nicht mehr erteilen und

— die Betriebserlaubnis mit nationaler Geltung verweigern,

wenn die Vorschriften der Richtlinie 76/432/EWG, in der Fassung dieser Richtlinie, nicht erfüllt sind.

### Artikel 3

(1) Die Mitgliedstaaten erlassen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie vor dem 1. Oktober 1997 nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

(2) Wenn die Mitgliedstaaten die Vorschriften nach Absatz 1 erlassen, nehmen sie in diesen Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten dieser Bezugnahme.

(3) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten innerstaatlichen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

### Artikel 4

Diese Richtlinie tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung in Kraft.

### Artikel 5

Diese Richtlinie ist an alle Mitgliedstaaten gerichtet.

Brüssel, den 30. September 1996

Für die Kommission

Martin BANGEMANN

Mitglied der Kommission

<sup>(1)</sup> ABl. Nr. L 84 vom 28. 3. 1974, S. 10.  
<sup>(2)</sup> ABl. Nr. L 126 vom 20. 5. 1988, S. 52.  
<sup>(3)</sup> ABl. Nr. L 122 vom 8. 5. 1976, S. 1.

*ANHANG*

Die Richtlinie 76/432/EWG wird wie folgt geändert:

1. In Anhang I wird am Ende des ersten Unterabsatzes unter 4.2.6 der folgende Satz angefügt:

„Bei normalerweise mehr als einer gebremsten Achse darf eine Achse ausgekuppelt werden, sofern diese Achse durch die Betätigung der Betriebsbremse automatisch wieder zugeschaltet wird und dies bei einem Ausfall der Zuschalteinrichtung automatisch erfolgt.“

2. In Anhang II wird unter Nummer 1.1.1 der erste Satz durch folgenden Satz ersetzt:

„Die Beurteilung einer Betriebsbremsanlage stützt sich auf den nach der Formel unter 2.1.1.1 berechneten Anhalteweg.“

Nummer 1.2.2.2 wird gestrichen.

Nummer 2.1.1.1 erhält folgende Fassung:

„2.1.1.1. unter Bedingungen der Bremsprüfung Typ 0 einen Anhalteweg gewährleisten, der wie folgt berechnet wird:

$$S_{\max} \leq 0,15 V + \frac{V^2}{116}$$

wobei ‚V‘ die bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit in km/h

und

‚S<sub>max</sub>‘ der maximale Anhalteweg in Metern ist.“

---