

DE

DE

DE



EUROPÄISCHE KOMMISSION

Brüssel, den 10.12.2010
KOM(2010) 729 endgültig

2010/0349 (COD)

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

über die Bremsanlagen von land- und forstwirtschaftlichen Zugmaschinen auf Rädern

(Kodifizierter Text)

BEGRÜNDUNG

1. Im Zusammenhang mit dem „Europa der Bürger“ ist es ein wichtiges Anliegen der Kommission, das Unionsrecht zu vereinfachen und klarer zu gestalten, damit es für die Bürger besser verständlich und zugänglich wird und sie die spezifischen Rechte, die es ihnen zuerkennt, besser in Anspruch nehmen können.

Dieses Ziel lässt sich so lange nicht erreichen, wie zahlreiche Vorschriften, die mehrfach und oftmals in wesentlichen Punkten geändert wurden, in verschiedenen Rechtsakten, vom ursprünglichen Rechtsakt bis zu dessen letzter geänderter Fassung, verstreut sind und es einer aufwendigen Suche und eines Vergleichs vieler Rechtsakte bedarf, um die jeweils geltenden Vorschriften zu ermitteln.

Soll das Recht verständlich und transparent sein, müssen häufig geänderte Rechtsakte also kodifiziert werden.

2. Die Kommission hat mit Beschluss vom 1. April 1987¹ ihre Dienststellen angewiesen, alle Rechtsakte spätestens nach der zehnten Änderung zu kodifizieren. Dabei hat sie jedoch betont, dass es sich um eine Mindestanforderung handelt, denn im Interesse der Klarheit und des guten Verständnisses der Rechtsvorschriften sollten die Dienststellen bemüht sein, die in ihre Zuständigkeit fallenden Rechtsakte in kürzeren Abständen zu kodifizieren.
3. Der Europäische Rat von Edinburgh hat sich im Dezember 1992 in seinen Schlussfolgerungen ebenfalls in diesem Sinne geäußert² und die Bedeutung der Kodifizierung unterstrichen, da sie hinsichtlich der Frage, welches Recht zu einem bestimmten Zeitpunkt auf einen spezifischen Gegenstand anwendbar ist, Rechtssicherheit biete.

Bei der Kodifizierung ist das übliche Verfahren für den Erlass der Rechtsakte der Union uneingeschränkt einzuhalten.

Da an den zu kodifizierenden Rechtsakten keine materiell-inhaltlichen Änderungen vorgenommen werden dürfen, haben sich das Europäische Parlament, der Rat und die Kommission in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 20. Dezember 1994 auf ein beschleunigtes Verfahren für die rasche Annahme kodifizierter Rechtsakte geeinigt.

4. Mit dem vorliegenden Vorschlag soll die Richtlinie 76/432/EWG des Rates vom 6. April 1976 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Bremsanlagen von land- und forstwirtschaftlichen Zugmaschinen auf Rädern³ kodifiziert werden. Die neue Richtlinie ersetzt die verschiedenen Rechtsakte, die Gegenstand der Kodifizierung sind⁴. Der Vorschlag behält den materiellen Inhalt der kodifizierten Rechtsakte vollständig bei und beschränkt sich darauf, sie in einem

¹ KOM(87) 868 PV.

² Siehe Anhang 3 zu Teil A dieser Schlussfolgerungen.

³ Durchgeführt im Einklang mit der Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat - Kodifizierung des Acquis communautaire, KOM(2001) 645 endgültig.

⁴ Anhang VI zu Teil A dieses Vorschlags.

Rechtsakt zu vereinen, wobei nur insoweit formale Änderungen vorgenommen werden, als diese aufgrund der Kodifizierung selbst erforderlich sind.

5. Der Kodifizierungsvorschlag wurde auf der Grundlage einer vorläufigen konsolidierten Fassung der Richtlinie 76/432/EWG und der sie ändernden Rechtsakte ausgearbeitet. Diese konsolidierte Fassung war zuvor vom Amt für Veröffentlichungen der Europäischen Union mit Hilfe eines Datenverarbeitungssystems in 22 Amtssprachen erstellt worden. Wenn die Artikel neu nummeriert wurden, werden die alte und die neue Nummerierung einander in der Entsprechungstabelle in Anhang VII der kodifizierten Richtlinie gegenübergestellt.



Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

über die Bremsanlagen von land- und forstwirtschaftlichen Zugmaschinen auf Rädern

(Kodifizierter Text)
(Text mit Bedeutung für die EUA)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION -

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel  114 ,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente, nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses⁵,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,


in Erwägung nachstehender Gründe:



- (1) Die Richtlinie 76/432/EWG des Rates vom 6. April 1976 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Bremsanlagen von land- und forstwirtschaftlichen Zugmaschinen auf Rädern⁶ ist mehrfach und in wesentlichen Punkten geändert worden⁷. Aus Gründen der Übersichtlichkeit und Klarheit empfiehlt es sich, die genannte Richtlinie zu kodifizieren.
-

↓ 76/432/EWG

Erwägungsgrund 1 (angepasst)

- (2)  Bei der Richtlinie 76/432/EWG handelt es sich um eine Einzelrichtlinie des durch die Richtlinie 74/150/EWG des Rates, ersetzt durch die Richtlinie 2003/37/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Mai 2003 über die Typgenehmigung für land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen, ihre Anhänger und die von ihnen gezogenen auswechselbaren Maschinen sowie für Systeme, Bauteile und selbständige technische Einheiten dieser Fahrzeuge und zur Aufhebung der

⁵ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

⁶ ABl. L 122 vom 8.5.1976, S. 1.

⁷ Siehe Anhang VI Teil A.

Richtlinie 74/150/EWG⁸ vorgesehenen EG-Typgenehmigungssystem; sie und enthält technische Vorschriften betreffend Bremsanlagen. Diese technischen Vorschriften betreffen die Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten, um die Anwendung des EG-Typgenehmigungsverfahrens, das durch die Richtlinie 2003/37/EG vorgesehen wird, für jede Zugmaschine zu ermöglichen. Daher finden die in der Richtlinie 2003/37/EG festgelegten Bestimmungen über land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen und die von ihnen gezogenen auswechselbaren Maschinen sowie für Systeme, Bauteile und selbständige technische Einheiten dieser Fahrzeuge auf die vorliegende Richtlinie Anwendung.



- (3) Diese Richtlinie sollte die Verpflichtung der Mitgliedstaaten hinsichtlich der Fristen für die Umsetzung in innerstaatliches Recht und für die Anwendung der in Anhang VI Teil B aufgeführten Richtlinien unberührt lassen -
-

↓ 76/432/EWG

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

(1) Als Zugmaschine (land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschine) gelten alle Kraftfahrzeuge auf Rädern oder Raupenkettensystemen mit wenigstens zwei Achsen, deren Funktion im wesentlichen in der Zugleistung besteht und die eigens zum Ziehen, Schieben, Tragen oder zur Betätigung bestimmter Geräte, Maschinen oder Anhänger eingerichtet sind, die zur Verwendung in land- oder forstwirtschaftlichen Betrieben bestimmt sind. Sie kann zum Transport einer Last und von Beifahrern ausgerüstet sein.

↓ Berichtigung 82/890/EWG
(Abl. L 118 vom 6.5.1988, S. 42)
(angepasst)
→₁ 97/54/EG Art. 1

(2) Diese Richtlinie gilt nur für die in Absatz 1 definierten Zugmaschinen mit Luftbereifung und einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit zwischen 6 und →₁ 40 km/h ←.

↓ 96/63/EG (angepasst)

Artikel 2

(1) Wenn die Zugmaschinen die Vorschriften dieser Richtlinie erfüllen dürfen die Mitgliedstaaten aus Gründen, die sich auf die Bremsanlagen beziehen,

- (a) weder für einen Zugmaschinentyp die EG-Typgenehmigung, oder die Betriebserlaubnis mit nationaler Geltung verweigern
-

⁸ ABl. L 171 vom 9.7.2003, S. 1.

(b) noch die Zulassung verweigern oder den Verkauf oder die Inbetriebnahme von Zugmaschinen verbieten.

(2) Die Mitgliedstaaten dürfen die Betriebserlaubnis mit nationaler Geltung für einen Zugmaschinentyp aus Gründen, die sich auf die Bremsanlagen beziehen, verweigern wenn die Vorschriften dieser Richtlinie nicht erfüllt sind.

↓ 76/432/EWG (angepasst)

Artikel 3

Die Mitgliedstaaten dürfen die Benutzung der Zugmaschinen nicht wegen deren Bremsanlagen verbieten, wenn diese Zugmaschinen mit den in den Anhängen I bis IV vorgesehenen Anlagen ausgestattet sind und wenn diese Anlagen den Vorschriften der Anhänge genügen.

Artikel 4

Der Mitgliedstaat, der die EG-Typgenehmigung Betriebserlaubnis erteilt hat, trifft die erforderlichen Vorkehrungen, damit er von jeder Änderung unterrichtet wird, die ein Bauteil oder ein Merkmal nach Anhang I Nummer 1.1 betrifft. Die zuständigen Behörden dieses Mitgliedstaats befinden darüber, ob der geänderte Zugmaschinentyp erneut geprüft und darüber ein neuer Prüfbericht erstellt werden muß. Die Änderung wird nicht genehmigt, wenn die Prüfung ergibt, daß die Vorschriften dieser Richtlinie nicht eingehalten werden.

Artikel 5

Änderungen, die zur Anpassung der Anhänge I bis V an den technischen Fortschritt notwendig sind, werden gemäß dem Verfahren des Artikels 20 Absatz 3 der Richtlinie 2003/37/EG erlassen.

Artikel 6

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



Artikel 7


Die Richtlinie 76/432/EEC, in der Fassung der in Anhang VI Teil A aufgeführten Richtlinien, wird unbeschadet der Verpflichtung der Mitgliedstaaten hinsichtlich der in Anhang VI Teil B genannten Fristen für die Umsetzung in innerstaatliches Recht und die Anwendungsfristen aufgehoben.

Bezugnahmen auf die aufgehobene Richtlinie gelten als Bezugnahmen auf die vorliegende Richtlinie und sind nach Maßgabe der Entsprechungstabelle in Anhang VII zu lesen.

Artikel 8

Diese Richtlinie tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Sie gilt mit Wirkung vom [...].

 76/432/EWG

Artikel 9

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu

In Namen des Europäischen Parlaments
Der Präsident

Im Namen des Rates
Der Präsident

↓ 76/432/EWG (angepasst)

ANHANG I

BEGRIFFSBESTIMMUNGEN, ANTRAG AUF EG-BETRIEBSERLAUBNIS, EG-BETRIEBSERLAUBNIS, BAUVORSCHRIFTEN

↓ 76/432/EWG

1. BEGRIFFSBESTIMMUNGEN

1.1. „Zugmaschinentyp hinsichtlich der Bremsanlage“

Als „Zugmaschinentyp hinsichtlich der Bremsanlage“ bezeichnet man die Zugmaschinen, die untereinander keine wesentlichen Unterschiede aufweisen; solche Unterschiede können insbesondere die folgenden sein:

↓ 76/432/EWG (angepasst)

- 1.1.1. ☒ Leermasse ☒ nach Nummer 1.18,
 - 1.1.2. ☒ Gesamtmasse ☒ nach Nummer 1.16,
 - 1.1.3. Verteilung ☒ der Masse ☒ auf die Achsen,
-

↓ 76/432/EWG

- 1.1.4. technisch zulässige Achslast je Achse,
- 1.1.5. bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit,
- 1.1.6. Bremsanlage anderer Bauart (insbesondere Vorhandensein oder Fehlen der Ausrüstungen für das Bremsen eines Anhängers),
- 1.1.7. Zahl und Anordnung der gebremsten Achsen,
- 1.1.8. Art der Antriebsmaschine,
- 1.1.9. Gesamtübersetzung der Kraftübertragung bei Höchstgeschwindigkeit,
- 1.1.10. Abmessungen der Reifen der gebremsten Achsen.

1.2. „Bremsanlage“

ist die Gesamtheit der Teile, deren Aufgabe es ist, die Geschwindigkeit einer fahrenden Zugmaschine zu verringern oder diese zum Stillstand zu bringen oder im Stillstand zu halten, wenn sie bereits hält. Diese Aufgaben sind in Nummer 4.1.2 aufgeführt. Die Bremsanlage besteht aus der Betätigungseinrichtung, der Übertragungseinrichtung und der eigentlichen Bremse.

1.3. „Abstufbare Bremsung“

ist eine Bremsung, bei der innerhalb des normalen Betätigungsbereichs der Bremsanlage, und zwar sowohl beim Anlegen als auch beim Lösen der Bremsen,

- 1.3.1. der Fahrer die Bremskraft zu jedem Zeitpunkt durch Einwirken auf die Betätigungseinrichtung erhöhen oder verringern kann,
- 1.3.2. die Bremskraft im gleichen Sinne wie die Einwirkung auf die Betätigungseinrichtung wirkt (gleichförmige Wirkung),
- 1.3.3. eine hinreichende Feinabstufung der Bremskraft leicht möglich ist.

1.4. „Betätigungseinrichtung“

ist der Teil, den der Führer unmittelbar betätigt, um die zur Bremsung erforderliche Energie zu steuern oder auf die Übertragungseinrichtung aufzubringen. Diese Energie kann die Muskelkraft des Führers oder eine andere vom Führer gesteuerte Energiequelle oder eine Kombination dieser verschiedenen Energiearten sein.

1.5. „Übertragungseinrichtung“

ist die Gesamtheit der Teile, die zwischen der Betätigungseinrichtung und der Bremse angeordnet sind und diese miteinander verbinden. Die Übertragungseinrichtung kann mechanisch, hydraulisch, pneumatisch, elektrisch oder gemischt sein. Wird die Bremsung durch eine Energiequelle erreicht oder unterstützt, die unabhängig vom Führer, aber von ihm gesteuert ist, so ist der Energievorratsbehälter ein Teil der Übertragungseinrichtung.

1.6. „Bremse“

ist die Einrichtung, in der die sich der Bewegung der Zugmaschine entgegensetzenden Kräfte erzeugt werden. Sie kann eine Reibungsbremse sein (wenn die Kräfte durch Reibung zwischen zwei zur Zugmaschine gehörenden Teilen, die sich gegeneinander bewegen, erzeugt werden), eine elektrische Bremse (bei der die Kräfte aus der elektro-magnetischen Wirkung zwischen zwei sich gegeneinander bewegend, sich aber nicht berührenden, zur Zugmaschine gehörenden Teilen entstehen), eine Flüssigkeitsbremse (bei der sich die Kräfte durch die Wirkung einer Flüssigkeit entwickeln, die sich zwischen zwei sich gegeneinander bewegend, zur Zugmaschine gehörenden Teilen befindet), eine Motorbremse (bei der die Kräfte aus der künstlichen Erhöhung der auf die Räder übertragenen Bremswirkung des Motors entstehen).

Eine Einrichtung, die den Antriebsstrang der Zugmaschine mechanisch blockiert, die jedoch nicht betätigt werden kann, wenn die Zugmaschine in Bewegung ist, wird als Feststellbremse bezeichnet.

1.7. „Verschiedenartige Bremsanlagen“

sind Bremsanlagen, die untereinander grundlegende Unterschiede aufweisen; solche Unterschiede können insbesondere die folgenden sein:

1.7.1. Anlagen mit einem oder mehreren untereinander verschiedenartigen Teilen, z. B. aus unterschiedlichen Werkstoffen, mit voneinander abweichender Form oder Größe,

1.7.2. Anlagen, bei denen die Teile verschiedenartig kombiniert sind.

1.8. „Teil einer Bremsanlage“

ist einer der Teile, die zusammen die vollständige Bremsanlage bilden.

1.9. „Durchgehende Bremsung“

ist die Bremsung miteinander verbundener Fahrzeuge mit einer Einrichtung folgender Merkmale:

1.9.1. eine einzige Betätigungseinrichtung, die vom Fahrersitz aus mit einer einzigen Bewegung abstufbar betätigt wird,

1.9.2. die zur Bremsung der Fahrzeuge erforderliche Energie wird von ein und derselben Energiequelle geliefert (die die Muskelkraft des Führers sein kann),

1.9.3. die Bremsanlage bewirkt die gleichzeitige oder richtig aufgeteilte Bremsung der einzelnen miteinander verbundenen Fahrzeuge ohne Rücksicht auf ihre gegenseitige Lage.

1.10. „Halbdurchgehende Bremsung“

ist die Bremsung miteinander verbundener Fahrzeuge mit einer Einrichtung folgender Merkmale:

1.10.1. eine einzige Betätigungseinrichtung, die vom Fahrersitz aus mit einer einzigen Bewegung abstufbar betätigt wird;

1.10.2. die zur Bremsung der miteinander verbundenen Fahrzeuge erforderliche Energie wird von mehreren getrennten Energiequellen geliefert (von denen die eine die Muskelkraft des Führers sein kann);

1.10.3. die Bremsanlage bewirkt die gleichzeitige oder richtig aufgeteilte Bremsung der einzelnen miteinander verbundenen Fahrzeuge ohne Rücksicht auf ihre gegenseitige Lage.

1.11. „Unabhängige Hilfskraftbremsung“

ist die Bremsung miteinander verbundener Fahrzeuge mit Einrichtungen folgender Merkmale:

1.11.1. die Betätigungseinrichtung der Zugmaschinenbremsanlage ist unabhängig von der Betätigungseinrichtung der Bremsanlage(n) der gezogenen Fahrzeuge; letztere Betätigungseinrichtung ist jedoch auf der Zugmaschine angebracht, damit sie vom Fahrersitz aus leicht betätigt werden kann;

1.11.2. die für die Bremsung der gezogenen Fahrzeuge verwendete Energie darf nicht die Muskelkraft des Führers sein.

1.12. „Unabhängige Bremsung“

ist die Bremsung miteinander verbundener Fahrzeuge mit Einrichtungen folgender Merkmale:

- 1.12.1. die Betätigungseinrichtung der Bremsanlage der Zugmaschine ist unabhängig von der Betätigungseinrichtung der Bremsanlage(n) für die gezogenen Fahrzeuge; letztere Betätigungseinrichtung ist jedoch auf der Zugmaschine angebracht, damit sie vom Fahrersitz aus leicht betätigt werden kann;
- 1.12.2. die für die Bremsung der gezogenen Fahrzeuge verwendete Energie ist die Muskelkraft des Führers.

1.13. „Selbsttätige Bremsung“

ist die Bremsung, bei der bei einer Trennung der miteinander verbundenen Fahrzeuge, auch infolge des Bruchs einer Verbindungseinrichtung, eine selbsttätige Bremsung des oder der gezogenen Fahrzeuge erfolgt, ohne daß dadurch die Bremswirkung des restlichen Teils der miteinander verbundenen Fahrzeuge aufgehoben wird.

1.14. „Auflaufbremsung“

ist die Bremsung, bei der die durch Auflaufen des gezogenen Fahrzeugs an das Zugfahrzeug entstehenden Kräfte ausgenutzt werden.

↓ 76/432/EWG (angepasst)

1.15. „Beladene Zugmaschine“

ist, falls nichts anderes angegeben ist, die bis zu m_{Zug} ihrer Gesamtmasse m_{Zug} belastete Zugmaschine.

1.16. „ m_{Zug} Gesamtmasse m_{Zug} “

ist m_{Zug} die m_{Zug} vom Hersteller angegebene technisch zulässige m_{Zug} Gesamtmasse m_{Zug} (m_{Zug} diese Masse m_{Zug} kann höher sein als m_{Zug} die m_{Zug} zulässige m_{Zug} Gesamtmasse m_{Zug}).

1.17. „Leere Zugmaschine“

ist die betriebsbereite Zugmaschine mit vollen Kraftstoffbehältern und Kühlern, mit einem Führer von 75 kg Masse, ohne Beifahrer, ohne Zusatzeinrichtungen und ohne Beladung.

1.18. „ m_{Zug} Leermasse m_{Zug} “

ist m_{Zug} die Masse m_{Zug} der leeren Zugmaschine.

2. ANTRAG AUF ERTEILUNG DER ☒ EG-TYPGENEHMIGUNG ☒

2.1. Der Antrag auf Erteilung der ☒ EG-Typgenehmigung ☒ für einen Zugmaschinentyp hinsichtlich der Bremsanlage ist vom Fahrzeughersteller oder seinem Beauftragten einzureichen.

↓ 76/432/EWG

2.2. Dem Antrag sind in dreifacher Ausfertigung beizufügen:

2.2.1. Beschreibung des Zugmaschinentyps gemäß den Nummern 1.1.1 bis 1.1.10. Die dem Zugmaschinentyp vom Hersteller oder seinem Beauftragten zugeordnete Typenbezeichnung ist anzugeben;

2.2.2. Stückliste der die Bremsanlage bildenden Teile mit ihrer Kennzeichnung;

2.2.3. Schema der Bremsanlage mit Angabe der Lage der einzelnen Teile an der Zugmaschine, um das Auffinden und die Identifizierung der einzelnen Teile zu ermöglichen.

2.3. Ferner sind zur Verfügung zu stellen:

2.3.1. eine für den zu genehmigenden Zugmaschinentyp repräsentative Zugmaschine;

2.3.2. auf Verlangen Zeichnungen in geeignetem Maßstab, die höchstens das Format A 4 (210 mm × 297 mm) aufweisen oder auf dieses Format gefaltet sind.

↓ 76/432/EWG (angepasst)

3. ☒ EG-TYPGENEHMIGUNG ☒

Dem ☒ EG-Typgenehmigungsbogen ☒ ist ein ausgefüllter Bogen nach dem Muster des Anhangs V beizufügen.

↓ 76/432/EWG
→₁ 96/63/EG Art. 1 und Anhang
Nr. 1

4. BAUVORSCHRIFTEN

4.1. Allgemeines

4.1.1. Bremsanlage

4.1.1.1. Die Bremsanlage muß so beschaffen und eingebaut sein, daß die Zugmaschine bei betriebsüblicher Beanspruchung trotz der auftretenden Erschütterungen den nachstehenden Vorschriften entspricht.

4.1.1.2. Insbesondere muß die Bremsanlage so beschaffen und eingebaut sein, daß sie den im Betrieb auftretenden Korrosions- und Alterungswirkungen, die einen plötzlichen Verlust der Bremswirkung verursachen können, standhält.

4.1.2. *Anforderungen an die Bremsanlage*

Die in Nummer 1.2 beschriebene Bremsanlage muß folgende Anforderungen erfüllen:

4.1.2.1. Betriebsbremsung

4.1.2.1.1. Die Betriebsbremsung muß bei allen zulässigen bauartbedingten Geschwindigkeiten und zulässigen Belastungszuständen, und zwar bei Steigung und Gefälle, die Kontrolle der Zugmaschinenbewegung sowie ein sicheres, schnelles und wirksames Anhalten der Zugmaschine ermöglichen. Ihre Wirkung muß abstuftbar sein. Diese Bedingungen gelten als erfüllt, wenn den Anforderungen des Anhangs II genügt wird.

Der Führer muß die Bremswirkung von seinem Sitz aus erzielen können und dabei weiterhin mit mindestens einer Hand die Lenkung der Zugmaschine betätigen können. Die Betriebsbremsanlage der Zugmaschine darf aus einer rechten und einer linken Bremsvorrichtung bestehen. Es muß möglich sein, sie zwecks gemeinsamer Betätigung miteinander zu verbinden. Diese Verbindung muß wieder gelöst werden können.

Jede der beiden Einrichtungen, die rechte wie die linke, muß mit einer handbetätigten oder selbständig arbeitenden Regeleinrichtung ausgerüstet sein, um ein gleichmäßiges Ansprechen der verbundenen Einrichtungen leicht zu ermöglichen.

4.1.2.2. Feststellbremsung

4.1.2.2.1. Die Feststellbremsung muß es ermöglichen, die Zugmaschine auch bei Abwesenheit des Führers in der Steigung und im Gefälle im Stillstand zu halten, wobei die bremsenden Teile durch eine Einrichtung mit mechanischer Wirkung in Bremsstellung festgehalten werden müssen. Dies kann durch eine Bremse erfolgen, die auf die Kraftübertragung wirkt. Der Führer muß die Bremswirkung von seinem Sitz aus erzielen können, wobei eine wiederholte Betätigung zum Erreichen der vorgeschriebenen Bremswirkung zulässig ist.

4.2. **Eigenschaften der Bremsanlagen**

4.2.1. Die Bremsanlage einer Zugmaschine muß die für die Betriebsbremsung und die für Feststellbremsung geltenden Vorschriften erfüllen.

4.2.2. Die Einrichtungen für die Betriebsbremsung und die für die Feststellbremsung dürfen gemeinsame Teile aufweisen, vorausgesetzt, daß sie den nachstehenden Vorschriften entsprechen.

4.2.2.1. Es müssen mindestens zwei voneinander unabhängige Betätigungseinrichtungen vorhanden sein, die vom Führersitz aus auch dann leicht erreichbar sind, wenn der Führer einen Sicherheitsgurt trägt.

- 4.2.2.2. Bei Bruch eines Teiles der Bremsanlage außer den Bremsen (gemäß Nummer 1.6) oder bei sonstigen Störungen der Betriebsbremsanlage (mangelhafte Wirkung, teilweise oder völlige Erschöpfung des Energievorrates) muß es möglich sein, die Zugmaschine abstufbar mit einer Verzögerung von mindestens 50 % des in Anhang II — Nummer 2.1.1 — vorgeschriebenen Wertes bis zum Stillstand abzubremesen.

Diese Bedingung gilt als erfüllt, wenn die Restbremswirkung von Rädern beiderseits der Längsmittlebene aufgebracht wird (ohne daß die Zugmaschine die Fahrspur verläßt).

Bei der Anwendung dieses Punktes gelten die Bremshebel mit Spreiznocken oder ähnliche, mit denen die Bremsen betätigt werden, nicht als Teile, mit deren Bruch gegebenenfalls zu rechnen ist.

- 4.2.3. Wird eine andere Energie als die Muskelkraft des Führers verwendet, so genügt eine einzige Energiequelle (z. B. Hydraulikpumpe, Kompressor), wenn die Vorschriften nach Nummer 4.2.2 erfüllt werden.
- 4.2.4. Die Betriebsbremsanlage muß auf die Räder mindestens einer Achse wirken.
- 4.2.5. Die Wirkung der Betriebsbremsanlage muß auf die Räder einer Achse symmetrisch zur Längsmittlebene der Zugmaschine verteilt sein.
- 4.2.6. Die Betriebsbremsanlage und die Feststellbremsanlage müssen auf Bremsflächen wirken, die mit den Rädern über ausreichend feste Teile ständig verbunden sind. Keine Bremsfläche darf von den Rädern durch Auskuppeln getrennt werden können. →₁ 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 Zuschalteneinrichtung automatisch erfolgt. ←

Bei nur einer gebremsten Achse darf das Differentialgetriebe nicht zwischen den Betriebsbremsen und dem zugehörigen Rad angeordnet sein; bei zwei gebremsten Achsen darf auf der einen der beiden Achsen das Differentialgetriebe zwischen der Betriebsbremse und dem zugehörigen Rad angebracht werden.

- 4.2.7. Die Abnutzung der Bremsen muß durch eine handbetätigte oder durch eine selbsttätige Nachstelleinrichtung leicht ausgeglichen werden können. Ferner müssen die Betätigungseinrichtung und die Teile der Übertragungseinrichtung und der Bremsen eine solche Wegreserve besitzen, daß bei Erwärmung der Bremsen oder nach Abnutzung der Beläge bis zu einem gewissen Grade die Bremsung ohne sofortiges Nachstellen sichergestellt ist.
- 4.2.8. Bei Bremsanlagen mit hydraulischer Übertragung müssen die Einfüllöffnungen der Flüssigkeitsbehälter leicht zugänglich sein; ferner müssen die Flüssigkeitsbehälter so beschaffen sein, daß eine leichte Prüfung des Flüssigkeitsspiegels im Behälter möglich ist, ohne daß dieser geöffnet werden muß.
- 4.2.9. Jede Zugmaschine, die mit einer Bremse ausgerüstet ist, die mit Hilfe eines Energiespeichers betrieben wird, muß — falls eine Bremsung mit der vorgeschriebenen Wirkung nicht ohne Mitwirkung der Speicherenergie möglich ist

— außer mit einem Manometer mit einer optisch oder akustisch wirkenden Warneinrichtung versehen sein, die anzeigt, daß die Energie in irgendeinem Teil der Anlage vor dem Bremsventil auf 65 % ihres Nennwertes oder darunter abgesunken ist. Diese Einrichtung muß unmittelbar und ständig an die Leitung angeschlossen sein.

- 4.2.10. Ohne Rücksicht auf die Anforderungen nach Nummer 4.1.2.1 muß der Energievorrat, wenn für das Arbeiten einer Bremsanlage eine Hilfskraft erforderlich ist, so bemessen sein, daß bei Stillstand des Motors die Bremswirkung ausreichend bleibt, um die Zugmaschine unter den vorgeschriebenen Bedingungen anzuhalten.
- 4.2.11. Hilfsvorrichtungen dürfen die für sie erforderliche Energie nur unter der Bedingung aus dem Energievorrat entnehmen, daß durch ihren Betrieb, selbst bei einem Versagen der Energiequelle, der Energievorrat für die Bremsanlagen nicht unter den in Nummer 4.2.9 festgelegten Wert absinken kann.
-

ANHANG II
BREMSPRÜFUNGEN UND BREMSWIRKUNGEN

1. BREMSPRÜFUNGEN

1.1. Allgemeines

↓ 76/432/EWG (angepasst) → ₁ 96/63/EG Art. 1 und Anhang Nr. 2
--

1.1.1. →₁ Die Beurteilung einer Betriebsbremsanlage stützt sich auf den nach der Formel unter Nummer 2.1.1.1 berechneten Anhalteweg. ← Der ☒ Anhalteweg ☒ beginnt mit der Betätigung der Betätigungseinrichtung durch den Führer und endet mit dem Stillstand der Zugmaschine.

Die Beurteilung einer Feststellbremsanlage stützt sich auf ihre Fähigkeit, die Zugmaschine sowohl auf einer Steigung als auch einem Gefälle im Stillstand zu halten.

1.1.2. Für die Betriebserlaubnis jeder Zugmaschine ist die Bremswirkung bei Prüfungen auf der Straße zu messen; diese Prüfungen sind unter folgenden Bedingungen durchzuführen:

1.1.2.1. Die Zugmaschine muß sich in dem für jeden Prüfungstyp angegebenen Belastungszustand befinden. Dieser ist im Prüfbericht anzugeben;

1.1.2.2. bei den Prüfungen darf die auf die Betätigungseinrichtung ausgeübte Kraft zur Erreichung der vorgeschriebenen Bremswirkung nicht größer sein als 60 daN bei Fußbremsung und 40 daN bei Handbremsung;

1.1.2.3. die Straße muß eine griffige Oberfläche haben;

1.1.2.4. die Prüfungen dürfen nur stattfinden, wenn die Ergebnisse nicht vom Wind beeinflußt werden;

1.1.2.5. bei Beginn der Prüfung müssen die Reifen kalt sein und den für die tatsächliche Belastung der ruhenden Räder vorgeschriebenen Druck haben;

1.1.2.6. die vorgeschriebene Bremswirkung muß erzielt werden ohne Blockieren der Räder, ohne daß die Zugmaschine ihre Spur verläßt und ohne ungewöhnliche Schwingungen.

1.1.3. Während der Prüfung muß die Zugmaschine mit allen Teilen der vom Hersteller für gezogene Fahrzeuge vorgesehenen Bremsvorrichtungen gemäß Anhang I — Nummern 1.9 bis 1.12 — ausgerüstet sein.

1.2. Prüfung Typ 0 (Normale Prüfung der Wirkung bei kalter Bremse)

1.2.1. Allgemeines

1.2.1.1. Die Bremsen müssen bei Beginn der Prüfung kalt sein. Eine Bremse gilt als kalt, wenn eine der nachstehenden Bedingungen erfüllt ist:

1.2.1.1.1. die an der Bremsscheibe oder außen an der Trommel gemessene Temperatur beträgt weniger als 100 °C;

1.2.1.1.2. bei vollständig gekapselten Bremsen, einschließlich Bremsen im Ölbad, beträgt die außen am Gehäuse gemessene Temperatur weniger als 50 °C;

1.2.1.1.3. die Bremsen sind während einer Stunde nicht betätigt worden.

1.2.1.2. Bei der Bremsprüfung dürfen die nicht gebremsten Achsen, wenn sie auskuppelbar sind, nicht mit den gebremsten Achsen verbunden sein.

1.2.1.3. Die Prüfung ist unter folgenden Bedingungen durchzuführen:

1.2.1.3.1. Die Zugmaschine ist auf \boxtimes die Gesamtmasse \boxtimes und die ungebremste Achse auf die technisch zulässige Achslast zu bringen, auf die Räder der gebremsten Achse sind die Reifen mit den vom Hersteller vorgesehenen größten Abmessungen zu montieren. Bei Zugmaschinen mit Allradbremsen ist die Vorderachse auf die technisch zulässige Achslast zu bringen;

↓ 76/432/EWG

1.2.1.3.2. die Prüfung ist mit einer unbeladenen Zugmaschine mit Reifen mit den vom Hersteller vorgesehenen größten Abmessungen zu wiederholen, wobei sich auf der Zugmaschine nur der Führer und gegebenenfalls eine weitere Person, die die Prüfergebnisse aufzunehmen hat, befinden darf;

1.2.1.3.3. für die Prüfungen sowohl bei beladener wie leerer Zugmaschine gelten für die Mindestbremswirkung die Werte gemäß Nummer 2.1.1;

1.2.1.3.4. die Fahrbahn muß horizontal sein.

1.2.2. Die Bremsprüfung Typ 0 ist durchzuführen:

1.2.2.1. bei der bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit und ausgekuppeltem Motor;

1.2.2.2. die vorgeschriebene Mindestbremswirkung muß erreicht werden.

1.3. Prüfung Typ I (Prüfung des Absinkens der Bremswirkung)

1.3.1. Die beladenen Zugmaschinen sind so zu prüfen, daß die Energieaufnahme derjenigen entspricht, die während des gleichen Zeitraums bei einer beladenen Zugmaschine bei einer Geschwindigkeit entsteht, die einen Wert von 80 % \pm 5 % der für die Prüfung

Typ 0 vorgesehenen Geschwindigkeit erreicht, und zwar auf einem 10prozentigen Gefälle über eine Strecke von einem Kilometer, bei ausgekuppeltem Motor.

- 1.3.2. Am Schluß der Prüfung ist unter den Bedingungen der Bremsprüfung Typ 0 (allerdings bei anderen Temperaturen) die Restbremswirkung der Betriebsbremsanlage bei ausgekuppeltem Motor zu ermitteln.

2. WIRKSAMKEIT DER BREMSANLAGEN

2.1. Betriebsbremsanlagen

2.1.1. Die Betriebsbremsanlagen müssen

↓ 96/63/EG Art. 1 und Anhang
Nr. 2

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

$$S_{\max} \leq 0,15 V + (V^2/116)$$

wobei „V“ die bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit in km/h

und

„S_{max}“ der maximale Anhalteweg in Metern ist,

↓ 76/432/EWG

- 2.1.1.2. nach der Bremsprüfung Typ I eine Restbremswirkung gewährleisten, die 75 % der vorgeschriebenen Bremswirkung sowie 60 % der bei der Bremsprüfung Typ 0 tatsächlich festgestellten Bremswirkung (mit ausgekuppeltem Motor) nicht unterschreiten darf.

2.2. Feststellbremsanlagen

- 2.2.1. Die Feststellbremsanlage muß, auch wenn sie mit einer der anderen Bremsanlagen kombiniert ist, die beladene Zugmaschine sowohl auf einer Steigung als auch einem Gefälle von 18 % im Stillstand halten können.
-

↓ 76/432/EWG (angepasst)

- 2.2.2. Bei Zugmaschinen, hinter denen ein oder mehrere Anhänger mitgeführt werden dürfen, muß die Feststellbremsanlage der Zugmaschine eine aus leerer Zugmaschine und nicht gebremstem Anhänger ☒ gleicher Masse ☒ (jedoch nicht mehr als 3 t) bestehende Fahrzeugeinheit sowohl auf einer Steigung als auch auf einem Gefälle von 12 % im Stillstand halten können.

- 2.2.3. Eine Feststellbremsanlage, die mehrmals betätigt werden muß, bevor sie die vorgeschriebene Bremswirkung erreicht, kann zugelassen werden.
-

ANHANG III

FEDERSPEICHERBREMSSEN

1. BEGRIFFSBESTIMMUNG

„Federspeicherbremsen“ sind Einrichtungen, bei denen die zur Bremsung erforderliche Energie von einer oder mehreren Federn geliefert wird, die als Energiespeicher wirken.

2. SONDERBESTIMMUNGEN

- 2.1. Federspeicherbremsen dürfen nicht für die Betriebsbremsung verwendet werden.
- 2.2. Bei allen Drücken, die in der Vorratsleitung zum Federkompressionsraum auftreten können, darf eine leichte Druckschwankung keine große Schwankung der Bremskraft hervorrufen.
- 2.3. Die Vorratsleitung zum Federkompressionsraum muß eine Energiereserve besitzen, an die keine andere Einrichtung oder Ausrüstung angeschlossen ist. Diese Vorschrift gilt nicht, wenn die Federn durch mindestens 2 voneinander unabhängige Einrichtungen zusammengedrückt gehalten werden können.
- 2.4. Die Anlage muß so beschaffen sein, daß die Bremsen mindestens dreimal angelegt und gelöst werden können, wenn der Anfangsdruck im Federkompressionsraum gleich dem vorgesehenen Höchstdruck ist. Diese Bedingung muß erfüllt sein, wenn die Bremsen eng eingestellt sind.
- 2.5. Der Druck im Federkompressionsraum, bei dem eine Betätigung der Bremsen durch die Federn einsetzt, wenn diese eng eingestellt sind, darf nicht größer sein als 80 % des für eine normale Betätigung verfügbaren Mindestdrucks.
- 2.6. Sinkt der Druck im Federkompressionsraum unter den Wert, bei dem die Bewegung der Teile der Bremsen einsetzt, so muß eine optische oder akustische Warneinrichtung ausgelöst werden. Sofern diese Bedingung erfüllt ist, darf diese Warneinrichtung dieselbe wie die Warneinrichtung nach Anhang I — Nummer 4.2.9 — sein.
- 2.7. Wird eine Zugmaschine, die zum Ziehen von mit durchgehenden oder halbdurchgehenden Bremsen ausgestatteten Anhängern eingerichtet ist, mit Federspeicherbremsen ausgerüstet, so muß die automatische Betätigung der Federspeicherbremsen eine Betätigung der Bremsen des gezogenen Fahrzeugs auslösen.

3. HILFSLÖSEEINRICHTUNG

- 3.1. Federspeicherbremsen sind so zu bauen, daß bei einem Funktionsfehler die Bremsen ohne Benutzung der normalen Betätigungseinrichtung gelöst werden können. Diese

Bedingung kann durch eine (pneumatische, mechanische usw.) Hilfseinrichtung erfüllt werden.

- 3.2. Ist zur Betätigung der in Nummer 3.1 erwähnten Einrichtung ein Werkzeug oder ein Schlüssel erforderlich, so sind diese in der Zugmaschine mitzuführen.

ANHANG IV

FESTSTELLBREMSANLAGEN MIT MECHANISCHER VERRIEGELUNG DER BREMSZYLINDER

1. BEGRIFFSBESTIMMUNG

„Mechanische Verriegelung der Bremszylinder“ ist die Einrichtung, bei der die Feststellbremsung dadurch sichergestellt wird, daß die Kolbenstange des Bremszylinders mechanisch eingeklemmt wird.

Die mechanische Verriegelung erfolgt dadurch, daß man die Druckluft aus der Verriegelungskammer entweichen läßt; diese Anlage ist so eingerichtet, daß sie sich löst, wenn der Überdruck in der Verriegelungskammer wieder hergestellt wird.

2. SONDERBESTIMMUNGEN

- 2.1. Nähert sich der Druck im Kompressionsraum einem Wert, der der Verriegelung entspricht, so muß eine optische oder akustische Warneinrichtung ausgelöst werden.
- 2.2. Bei Zylindern mit mechanischer Verriegelungseinrichtung muß die Betätigung des Bremskolbens durch zwei getrennte Energiequellen gewährleistet sein.
- 2.3. Ein verriegelter Bremszylinder darf nur gelöst werden können, wenn sichergestellt ist, daß die Bremsanlage nach dem Lösen erneut betätigt werden kann.
- 2.4. Im Hinblick auf den Ausfall der Energiequelle für die Verriegelungskammer ist eine Hilfsverriegelungseinrichtung (z. B. mechanisch oder mit Hilfe von Druckluft) vorzusehen; diese Einrichtung kann beispielsweise mit der Luft aus einem Reifen der Zugmaschine gespeist werden.

ANHANG V

MUSTER

Name der Behörde

**ANHANG ZUM EG-TYPGENEHMIGUNGSBOGEN FÜR EINEN TYP EINER
LAND - ODER FORSTWIRTSCHAFTLICHEN ZUGMASCHINE AUF RÄDERN
HINSICHTLICH DER BREMSANLAGE**

(Artikel 4 der Richtlinie 2003/37/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Mai 2003 über die
Typgenehmigung für land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen, ihre Anhänger und die von ihnen gezogenen
auswechselbaren Maschinen sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten dieser
Fahrzeuge

Nummer der EG-Typgenehmigung

- 1. Fabrikmarke (Firmenbezeichnung)
- 2. Typ und Handelsbezeichnung
- 3. Name und Anschrift des Herstellers
- 4. Gegebenenfalls Name und Anschrift des Beauftragten des Herstellers
-
- 5. Leermasse der Zugmaschine
- 6. Verteilung der Leermasse auf die Achsen (kg)
- 7. Gesamtmasse der Zugmaschine
- 8. Verteilung der Gesamtmasse der Zugmaschine auf die einzelnen Achsen, entsprechend
Anhang II – Nummer 1.2.1.3.1 –

- 9. Marke und Typ der Bremsbeläge
- 10. Motortyp
- 11. Gesamtübersetzung der Kraftübertragung bei Höchstgeschwindigkeit
- 12. Reifenabmessungen:
- 12.1. Höchstzulässige Abmessungen der Reifen für die gebremste(n) Achse(n)
- 12.2. Reifenabmessungen für die technisch zulässige Achslast der nichtgebremsten Achse ..
- 13. Höchstgeschwindigkeit der Zugmaschine
- 14. Zahl und Anordnung der gebremsten Achsen
- 15. Zusammenfassende Beschreibung der Bremsanlage
- 16. Gewichte der Zugmaschine bei der Prüfung:

	leer	beladen
Achse 1
Achse 2

- 17. Reifenabmessungen bei der Prüfung:

	Achse 1	Achse 2
Reifenabmessungen

- 18. Ergebnis der Bremsprüfungen:

18.1. Betriebsbremsanlage		Prüfgeschwindigkeit (km/h)	Rechnerische Bremswirkung in m/s ²	Gemessene Betätigungskraft (daN)
18.1.1. Prüfung Typ 0				
	leer
	beladen
18.1.2. Prüfungen Typ I	

- 18.2. Feststellbremsanlage:
positiv/negativ (!)

- 19. Zugmaschine zur EG-Typgenehmigung vorgeführt am
- 20. Mit den EG-Typgenehmigungsprüfungen beauftragte Dienststelle

21. Datum des von der Prüfstelle ausgefertigten Prüfprotokolls
22. Nummer des von der Prüfstelle ausgefertigten Prüfprotokolls
23. Die EG-Typgenehmigung wird hinsichtlich der Bremsanlage erteilt/versagt⁽¹⁾.
24. Ort
25. Datum
26. Unterschrift
27. Die in Anhang I – Nummern 2.2.1, 2.2.2 und 2.2.3 – aufgeführten Dokumente sind beigelegt.

⁽¹⁾ Nichtzutreffendes ist zu streichen



ANHANG VI

Teil A

Aufgehobene Richtlinie mit Liste ihrer nachfolgenden Änderungen (gemäß Artikel 7)

Richtlinie 76/432/EWG des Rates
(ABl. L 122 vom 8.5.1976, S. 1)

Richtlinie 82/890/EWG des Rates
(ABl. L 378 vom 31.12.1982, S. 45)

Nur Artikel 1 Absatz 1

Richtlinie 96/63/EG der Kommission
(ABl. L 253 vom 5.10.1996, S. 13)

Richtlinie 97/54/EG des Europäischen Parlaments
und des Rates
(ABl. L 277 vom 10.10.1997, S. 24)

Betrifft nur die Anmerkung zu
Richtlinie 76/432/EWG im ersten
Gedankenstrich von Artikel 1

Teil B

Fristen für die Umsetzung in innerstaatliches Recht und Anwendungsfristen (gemäß Artikel 7)

Richtlinie	Umsetzungsfrist	Datum der Anwendung
76/432/EWG	1. Januar 1977	1. Oktober 1977
82/890/EWG	21. Juni 1984	-
96/63/EG	1. Oktober 1997(*)	-
97/54/EG	22. September 1998	23. September 1998

(*) Gemäß Artikel 2 der Richtlinie 96/63/EG:

“(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.“

ANNEX VII

ENTSPRECHUNGSTABELLE

Richtlinie 76/432/EWG	Richtlinie 96/63/EG	Vorliegende Richtlinie
Artikel 1		Artikel 1
Artikel 2		-
-	Artikel 2 Absatz 1 einleitende Worte	Artikel 2 Absatz 1 einleitende Worte
-	Artikel 2 Absatz 1 erster Gedankenstrich	Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe a
-	Artikel 2 Absatz 1 zweiter Gedankenstrich	Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe b
-	Artikel 2 Absatz 1 abschließende Worte	Artikel 2 Absatz 1 einleitende Worte
-	Artikel 2 Absatz 2 einleitende Worte	Artikel 2 Absatz 2
	Artikel 2 Absatz 2 erster Gedankenstrich	-
	Artikel 2 Absatz 2 zweiter Gedankenstrich	Artikel 2 Absatz 2
	Artikel 2 Absatz 2 abschließende Worte	Artikel 2 Absatz 2
Artikel 3		Artikel 3
Artikel 4		Artikel 4
Artikel 5		Artikel 5
Artikel 6 Absatz 1		-
Artikel 6 Absatz 2		Artikel 6
-		Artikel 7
-		Artikel 8
Artikel 7		Artikel 9
Anhänge I bis V		Anhänge I bis V
-		Anhang VI
-		Anhang VII