

(a) that it is only momentary, as for example, during a change of gear;

(b) that so far as concerns the parking brake, it can be effected only by the action of the driver; and

(c) that so far as concerns the service or secondary (emergency) brake, braking remains possible with the efficiency prescribed in paragraph 5 of this Annex.

B. Braking of trailers.

11. Without prejudice to the provisions of paragraph 17 (c) of this Annex, every trailer, with the exception of a light trailer, shall have brakes as follows:

(a) a service brake capable of slowing down the vehicle and of stopping it safely, rapidly and effectively, whatever its conditions of loading and whatever the upward or downward gradient of the road on which it is moving;

(b) a parking brake capable of holding the vehicle stationary, whatever its conditions of loading, on an upward or downward gradient of 16 per cent, the operative surfaces of the brake being held in the braking position by a device whose action is purely mechanical. This provision shall not apply to trailers which cannot be uncoupled from the drawing vehicle without the use of tools, provided that the requirements for parking brakes are satisfied for the combination of vehicles.

12. The devices providing the two braking functions (service and parking) may have parts in common.

13. The service brake shall act on all the wheels of the trailer.

14. The service brake shall be capable of being brought into action by the service brake control of the drawing vehicle; if, however, the permissible maximum weight of the trailer does not exceed 3,500 kg (7,700 lb), the brakes may be such as to be brought into action, while the trailer is in motion, only by the trailer moving up on the drawing vehicle (overrun braking).

15. The service brake and the parking brake shall act on braking surfaces permanently connected to the wheels through components of adequate strength.

16. The braking devices shall be such

(a) det kun sker momentant, f. eks. ved gearskift;

(b) det for standbremsens vedkommende kun kan ske ved en handling fra førerens side; og

(c) der, hvad angår driftsbremsen og sekundærbremsen (nødbremsen), fortsat kan bremses med den effektivitet, der er foreskrevet i paragraf 5 i dette annek.

B. Bremsning af påhængskøretøjer

11. Foruden hvad der måtte følge af bestemmelserne i paragraf 17 (c) i dette annek gælder, at ethvert påhængskøretøj, med undtagelse af et let påhængskøretøj, skal have bremses som følgende:

(a) En driftsbremse, der kan bremse og standse køretøjet på en sikker, hurtig og effektiv måde under alle belæsningsforhold og på enhver op- og nedadgående vejhældning, hvor køretøjet måtte bevæge sig;

(b) En standbremse, der kan holde køretøjet stationært under alle belæsningsforhold på en op- eller nedadgående vejhældning på 16 pct., idet de aktive bremseflader skal holdes i bremsestilling af en rent mekanisk virkende anordning. Denne bestemmelse skal ikke gælde påhængskøretøjer, der ikke kan kobles fra det trækkende køretøj uden anvendelse af værktøj, forudsat at standbremsekravet kan opfyldes for vogntoget som helhed.

12. De anordninger, der tilvejebringer de to bremsefunktioner (driftsbremse og standbremse), kan have dele til fælles.

13. Driftsbremsen skal virke på alle påhængskøretøjets hjul.

14. Driftsbremsen skal kunne aktiveres ved hjælp af det trækkende køretøjs driftsbremsebetjeningsorgan; for så vidt påhængskøretøjets tilladte totalvægt ikke overstiger 3,500 kg (7,700 lb), kan bremsene dog tillades indrettet således, at de, når påhængskøretøjet er i bevægelse, kun aktiveres ved, at påhængskøretøjet nærmer sig til det trækkende køretøj (påløbsbremse).

15. Driftsbremsen og standbremsen skal virke på bremseflader, der er fast forbundet med hjulene ved hjælp af tilstrækkelig stærke komponenter.

16. Bremseanordningerne skal være såle-