



Rat der
Europäischen Union

Brüssel, den 30. Juni 2021
(OR. en)

10309/21

MI 513
ENT 111
COMPET 520
IND 182
TRANS 439
ENV 469
DELECT 137

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

Absender:	Frau Martine DEPREZ, Direktorin, im Auftrag der Generalsekretärin der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	25. Juni 2021
Empfänger:	Herr Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union

Nr. Komm.dok.:	C(2021) 4455 final
Betr.:	DELEGIERTE VERORDNUNG (EU) .../... DER KOMMISSION vom 23.6.2021 zur Ergänzung der Verordnung (EU) 2019/2144 des Europäischen Parlaments und des Rates durch Festlegung detaillierter Vorschriften für die spezifischen Prüfverfahren und technischen Anforderungen für die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich ihrer intelligenten Geschwindigkeitsassistenten und für die Typgenehmigung von intelligenten Geschwindigkeitsassistenten als selbstständige technische Einheiten sowie zur Änderung von Anhang II der genannten Verordnung

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument C(2021) 4455 final.

Anl.: C(2021) 4455 final



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 23.6.2021
C(2021) 4455 final

DELEGIERTE VERORDNUNG (EU) .../... DER KOMMISSION

vom 23.6.2021

zur Ergänzung der Verordnung (EU) 2019/2144 des Europäischen Parlaments und des Rates durch Festlegung detaillierter Vorschriften für die spezifischen Prüfverfahren und technischen Anforderungen für die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich ihrer intelligenten Geschwindigkeitsassistenten und für die Typgenehmigung von intelligenten Geschwindigkeitsassistenten als selbstständige technischen Einheiten sowie zur Änderung von Anhang II der genannten Verordnung

(Text von Bedeutung für den EWR)

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES DELEGIERTEN RECHTSAKTS

In der Verordnung (EU) 2019/2144 des Europäischen Parlaments und des Rates¹ ist festgelegt, dass Kraftfahrzeuge der Klassen M und N ab dem 6. Juli 2022 im Fall von neuen Fahrzeugtypen und ab dem 7. Juli 2024 bei allen Neufahrzeugen mit intelligenten Geschwindigkeitsassistenten (Intelligent Speed Assistance, ISA) auszurüsten sind.

Im Jahr 2019 ereigneten sich auf europäischen Straßen beinahe 23 000 Todesfälle. Das Fahren mit überhöhter oder unangemessener Geschwindigkeit stellt eine große Gefahr für die Sicherheit im Straßenverkehr dar. Schätzungen zufolge sind 10 bis 15 % aller Unfälle und 30 % aller tödlichen Unfälle die direkte Folge von Fahren mit überhöhter oder unangemessener Geschwindigkeit.² Technische Lösungen, die den Fahrzeugführer bei der Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit unterstützen, können maßgeblichen Einfluss auf das Unfallgeschehen und die Verringerung der Verletzungsrate haben.

Bei dem ISA handelt es sich um ein System, über das Fahrzeugführer dazu aufgefordert werden, langsamer zu fahren, wenn die Geschwindigkeitsbegrenzung überschritten wird. Der ISA macht den Fahrzeugführer über den Beschleunigungsregler oder über andere gezielte, angemessene und wirksame Rückmeldungen darauf aufmerksam, dass die geltende Geschwindigkeitsbegrenzung überschritten wird, während der Fahrzeugführer stets die volle Kontrolle über die Fahrgeschwindigkeit des Fahrzeugs hat. Es handelt sich um eine wirksame Sicherheitsmaßnahme, da bereits eine geringfügig reduzierte Fahrgeschwindigkeit beträchtliche positive Auswirkungen im Hinblick auf die Vermeidung von Unfällen bzw. die Milderung des Unfallausgangs hat.

Der Kommission wird die Befugnis übertragen, detaillierte Vorschriften zu den spezifischen Prüfverfahren und technischen Anforderungen für die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der ISA sowie für die Typgenehmigung von intelligenten Geschwindigkeitsassistenten als selbstständige technische Einheiten festzulegen. Diese delegierte Verordnung der Kommission ergänzt die Verordnung (EU) 2019/2144 durch die Festlegung der jeweiligen technischen Anforderungen und Prüfverfahren.

2. KONSULTATIONEN VOR ANNAHME DES RECHTSAKTS

Bei der Ausarbeitung dieses Rechtsakts führte die Kommission angemessene Konsultationen mit Sachverständigen der Mitgliedstaaten und Interessenträgern durch. Ein Meinungsaustausch über den vorgeschlagenen Ansatz fand im Rahmen der Sitzungen der Arbeitsgruppe „Kraftfahrzeuge“ am 8. Juli, 8. Oktober, 9. November (ad hoc), 16. Dezember 2020 und 21. April 2021 sowie in der Sitzung der Expertengruppe der Mitgliedstaaten am 18. Januar 2021 und 20. Mai 2021 statt.

Die während des Konsultationsverfahrens aufgeworfenen Fragen bezogen sich auf die Wirksamkeit der kaskadenartigen akustischen Warnfunktion des ISA (eine der vier im Entwurf vorgeschlagenen Optionen) und deren Potenzial, den Fahrzeugführer im praktischen Fahrbetrieb zu stören, sowie auf das Anforderungsniveau in Bezug auf die Leistungsrate von ISA-Systemen, was insbesondere im Hinblick auf die Einhaltung der impliziten Geschwindigkeitsbegrenzungszeichen durch ISA-Systeme eine Herausforderung darstellen kann, und den Status von Fahrzeugen, die mit ISA-Systemen ausgestattet sind, die vor der

¹ ABl. L 325 vom 16.12.2019, S. 1.

² https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/pdf/2020-10-08-road_safety_thematic_report_speed.pdf

Annahme der Verordnung (EU) 2019/2144 eingeführt wurden und den technischen Anforderungen der vorliegenden delegierten Verordnung nicht vollständig entsprechen.

Mit der delegierten Verordnung der Kommission, die allgemeine Unterstützung von den EU-Mitgliedstaaten und den Interessenträgern erhält, wird so weit wie möglich auf die in der Konsultation geäußerten Bedenken eingegangen.

3. RECHTLICHE ASPEKTE DES DELEGIERTEN RECHTSAKTS

Rechtsgrundlage dieses delegierten Rechtsakts sind Artikel 4 Absatz 6 und Artikel 6 Absatz 6 der Verordnung (EU) 2019/2144 des Europäischen Parlaments und des Rates.

ISA-Systeme haben zur Aufgabe, dem Fahrzeugführer im Falle einer Geschwindigkeitsüberschreitung eine angemessene und wirksame Rückmeldung zu geben. Nach dem derzeitigen Stand der Technik gibt es bezüglich der Rückmeldemethodik verschiedene technische Möglichkeiten. Allerdings können nicht alle davon in jedem Kraftfahrzeug eingesetzt werden (es kommt auf den Motor, die Antriebsart (Hybrid), das Getriebe usw. an). Daher ist in der delegierten Verordnung vorgesehen, dass Fahrzeughersteller für ihre ISA-Systeme zwischen den folgenden vier Rückmeldemethoden wählen können:

- (1) haptische Rückmeldung auf Grundlage der Pedalrückstellkraft:
 - Der Fuß des Fahrzeugführers wird bei einer Geschwindigkeitsüberschreitung sanft zurückgedrückt. Diese Funktion trägt zur Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit bei und kann vom Fahrzeugführer übersteuert werden.
- (2) Geschwindigkeitsregelung auf Grundlage der Motorsteuerung:
 - Es erfolgt eine automatische Reduzierung der Antriebsleistung unabhängig von der Position des Fußes des Fahrzeugführers auf dem Pedal. Auch diese Funktion kann leicht vom Fahrzeugführer übersteuert werden.
- (3) kaskadenartige akustische Warnung:
 - Erster Schritt: Ein optisches Signal leuchtet auf.
 - Zweiter Schritt: Bei ausbleibender Reaktion des Fahrzeugführers wird nach einigen Sekunden eine akustische Warnung aktiviert.
 - Wenn der Fahrzeugführer diese kombinierte Rückmeldung ignoriert, laufen beide Warnungen aus.
- (4) kaskadenartige Vibrationswarnung:
 - Erster Schritt: Ein optisches Signal leuchtet auf.
 - Zweiter Schritt: Bei ausbleibender Reaktion des Fahrzeugführers vibriert nach einigen Sekunden das Pedal.
 - Wenn der Fahrzeugführer diese kombinierte Rückmeldung ignoriert, laufen beide Warnungen aus.

Trotz der funktionalen Unterschiede gelten ISA-Systeme, die auf diesen vier Optionen basieren, als gleichermaßen sicher und wirksam.

Das Basissystem der Geschwindigkeitsbegrenzungs-Information (Speed Limit Information, SLI), eine Technologie, mit der heutzutage einige Kraftfahrzeuge ausgestattet sind und das nur visuelle Warnungen umfasst, ist schätzungsweise 20 % weniger wirksam, da visuelle Warnungen von den Fahrzeugführern übersehen werden können. Aus diesem Grund wird es

als nicht ausreichend wirksam bzw. angemessen angesehen, um in dieser Verordnung als ausschließliche Rückmeldetechnik vorgesehen zu werden.

Die akustische Warnung hingegen hat sich in Bezug auf die Reaktion des Fahrzeugführers als sehr wirksam erwiesen, wird aber als störend empfunden.

Dies sollte bei der Wahl der Technologie berücksichtigt werden. Vor diesem Hintergrund wird bei der kaskadenartigen akustischen Warnoption für Geschwindigkeitsüberschreitungen ein nicht störendes, aber weniger wirksames optisches Signal mit einer akustischen Warnung als Back-up kombiniert. Damit die Warnung nicht unbeachtet bleibt, ist sie von kurzer Dauer. Sie ist somit so konzipiert, dass sie eine nicht allzu große Störung für den Fahrzeugführer bedeutet.

Zum jetzigen Zeitpunkt liegen keine schlüssigen Beweise dafür vor, welche der vier vorgeschlagenen Rückmeldetechnologien im praktischen Fahrbetrieb in der EU spürbar wirksamer oder weniger störend sind. Alle derzeit verfügbaren und überprüften Untersuchungen zu den Aspekten Wirksamkeit und Störung, einschließlich des Warntons, spiegeln in erster Linie laborbasierte Simulationstests und nicht die Leistung im praktischen Fahrbetrieb wider, da EU-konforme ISA erst ab jetzt in Kraftfahrzeugen eingesetzt werden.

Es ist notwendig, die Wirksamkeit und Zuverlässigkeit der unterschiedlichen von ISA-Systemen genutzten Methoden zu bewerten, sobald eine ausreichende Anzahl von mit ISA ausgestatteten Kraftfahrzeugen in Verkehr gebracht wurde und die entsprechenden Erfahrungen aus der Praxis vorliegen. Es ist darüber hinaus wichtig, dass die Leistung der ISA-Systeme auf Grundlage der in der vorliegenden delegierten Verordnung der Kommission festgelegten Methoden so bald wie möglich bewertet und dass die technischen Anforderungen gegebenenfalls entsprechend angepasst werden. Es ist vorgesehen, dass die Kommission die Leistung der ISA-Systeme bis zum 31. Dezember 2025 (und damit früher als die in Artikel 14 der Verordnung (EU) 2019/2144 vorgesehene Gesamtüberprüfung bis Juli 2027) auf der Grundlage der von den Fahrzeugherstellern und den Genehmigungsbehörden der EU-Mitgliedstaaten zu liefernden Informationen bewertet.

Für die Zwecke der Typgenehmigungsprüfungen und der Validierung der ISA-Systeme findet sich in den Anhängen dieser Verordnung ein umfassender Katalog der Verkehrszeichen nach Land.

Die Bestimmungen dieser delegierten Verordnung der Kommission gelten ab dem Datum der Anwendung der Verordnung (EU) 2019/2144.

Mit dieser delegierten Verordnung der Kommission wird auch Anhang II der Verordnung (EU) 2019/2144 geändert, indem ein Verweis auf den Rechtsakt hinzugefügt wird, in dem die spezifischen Anforderungen in Bezug auf intelligente Geschwindigkeitsassistenten festgelegt werden.

DELEGIERTE VERORDNUNG (EU) .../... DER KOMMISSION

vom 23.6.2021

zur Ergänzung der Verordnung (EU) 2019/2144 des Europäischen Parlaments und des Rates durch Festlegung detaillierter Vorschriften für die spezifischen Prüfverfahren und technischen Anforderungen für die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich ihrer intelligenten Geschwindigkeitsassistenten und für die Typgenehmigung von intelligenten Geschwindigkeitsassistenten als selbstständige technischen Einheiten sowie zur Änderung von Anhang II der genannten Verordnung

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EU) 2019/2144 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. November 2019 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge im Hinblick auf ihre allgemeine Sicherheit und den Schutz der Fahrzeuginsassen und von ungeschützten Verkehrsteilnehmern, zur Änderung der Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 78/2009, (EG) Nr. 79/2009 und (EG) Nr. 661/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates sowie der Verordnungen (EG) Nr. 631/2009, (EU) Nr. 406/2010, (EU) Nr. 672/2010, (EU) Nr. 1003/2010, (EU) Nr. 1005/2010, (EU) Nr. 1008/2010, (EU) Nr. 1009/2010, (EU) Nr. 19/2011, (EU) Nr. 109/2011, (EU) Nr. 458/2011, (EU) Nr. 65/2012, (EU) Nr. 130/2012, (EU) Nr. 347/2012, (EU) Nr. 351/2012, (EU) Nr. 1230/2012 und (EU) 2015/166 der Kommission¹, insbesondere auf Artikel 4 Absatz 6 und Artikel 6 Absatz 6,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Gemäß Artikel 6 der Verordnung (EU) 2019/2144 ist es erforderlich, Kraftfahrzeuge der Klassen M und N mit bestimmten hochentwickelten Fahrerassistenzsystemen, u. a. mit intelligenten Geschwindigkeitsassistenten (ISA-Systemen), auszurüsten. In Anhang II der Verordnung (EU) 2019/2144 sind die grundlegenden Anforderungen für die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der ISA-Systeme festgelegt.
- (2) Es sind detaillierte Vorschriften zu den spezifischen Prüfverfahren und technischen Anforderungen für die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der ISA-Systeme sowie für die Typgenehmigung von ISA-Systemen als selbstständige technische Einheiten erforderlich.
- (3) Gemäß Artikel 3 Nummer 3 der Verordnung (EU) 2019/2144 handelt es sich bei dem ISA um ein System zur Unterstützung des Fahrzeugführers bei der Beibehaltung der für die Straßenbedingungen angemessenen Geschwindigkeit durch gezielte und angemessene Rückmeldungen. Derzeit gibt es mehrere technische Optionen in Bezug auf die Rückmeldemethodik als Grundlage für einen ISA. Allerdings können –

¹ ABl. L 325 vom 16.12.2019, S. 1.

begründet durch ihre unterschiedlichen technischen Merkmale – nicht alle dieser Optionen in jedem Kraftfahrzeug verwendet werden. Daher ist es notwendig, Rückmeldemethoden zu spezifizieren, die trotz ihrer funktionalen Unterschiede vergleichbar sicher und wirksam sind. Es ist zweckmäßig, mehrere Rückmeldemethoden zu spezifizieren und es den Herstellern zu ermöglichen, eine dieser Methoden als Grundlage für ihre ISA-Systeme zu wählen.

- (4) Dem ISA können zwar verschiedene Eingabemethoden zugrunde liegen, z. B. Kamera-Erfassung, Kartendaten und maschinelles Lernen, allerdings sollten tatsächlich vorhandene explizite numerische Geschwindigkeitsbegrenzungszeichen stets Vorrang vor allen anderen im Fahrzeug verfügbaren Informationen haben.
- (5) Zur Prüfung der technischen Fähigkeiten des ISA muss ein umfassender Katalog der in den einzelnen Mitgliedstaaten verwendeten Verkehrszeichen erstellt werden. Der im Katalog der Verkehrszeichen enthaltene Datensatz sollte den Zwecken der Typgenehmigung unbeschadet der gültigen nationalen Verkehrsregeln dienen.
- (6) Die geschwindigkeitsbezogenen Informationen, die für ISA-Systeme zur Verfügung stehen, können aufgrund fehlender, zerstörter, manipulierter oder anderweitig beschädigter Verkehrszeichen, falscher Positionierung der Verkehrszeichen, widriger Wetterbedingungen oder nicht harmonisierter, komplizierter und impliziter Geschwindigkeitsbegrenzungen unklar sein. Aus diesem Grund sollte als Faustregel gelten, dass der Fahrzeugführer stets für die Einhaltung der einschlägigen Verkehrsregeln verantwortlich ist und dass es sich bei dem ISA um ein Fahrerassistenzsystem handelt, über das der Fahrzeugführer gewarnt wird, wann immer dies möglich und angemessen ist.
- (7) Die spezifischen Prüfverfahren und technischen Anforderungen für ISA-Systeme sollten weitestgehend technologieneutral und leistungsbezogen sein, um innovative Lösungen zu ermöglichen.
- (8) Mit den spezifischen Prüfverfahren und technischen Anforderungen für ISA-Systeme sollte auch sichergestellt werden, dass ein ISA die Fähigkeit eines durchschnittlichen menschlichen Fahrzeugführers, die einschlägigen Informationen zur Geschwindigkeitsbegrenzung zu deuten und zu verstehen, nicht übersteigt. Durch ISA-Systeme soll kein autonomes Fahren ermöglicht werden; sie sollen lediglich der Unterstützung des Fahrzeugführers dienen.
- (9) Die Bewertung der Wirksamkeit der verschiedenen Rückmeldemethoden und Regelungsfunktionen von ISA-Systemen im praktischen Fahrbetrieb wird erst möglich sein, wenn eine ausreichende Anzahl von mit ISA ausgestatteten Kraftfahrzeugen auf dem Markt verfügbar ist. Andererseits ist es wichtig, dass eine Leistungsbewertung der auf unterschiedlichen Rückmeldemethoden gemäß dieser Verordnung beruhenden ISA-Systemen unverzüglich – bis spätestens 31. Dezember 2025 – erfolgt, damit alle potenziellen Vorteile der ISA-Systeme im Hinblick auf die Verkehrssicherheit genutzt werden. Die entsprechenden Technologien und Erfahrungen aus dem praktischen Fahrbetrieb dürften bis Juli 2024 vorliegen, also deutlich vor dem in Artikel 14 der Verordnung (EU) 2019/2144 festgelegten Datum für die Gesamtüberprüfung. Damit die Kommission die Leistung der in der vorliegenden Verordnung vorgesehenen Rückmeldemethoden so früh wie möglich bewerten kann, ist es notwendig, die Hersteller zu verpflichten, der Genehmigungsbehörde, die die Typgenehmigung erteilt hat, die entsprechenden Informationen zu übermitteln und darüber hinaus die jeweiligen Genehmigungsbehörden zu verpflichten, diese Informationen zu sammeln und der Kommission zur Verfügung zu stellen.

- (10) Die Informationen zum praktischen Fahrbetrieb, die für die Leistungsbewertung der ISA-Systeme erhoben und bereitgestellt werden, sollten allgemein sein und keinem individuellen Kraftfahrzeug oder Fahrzeugführer zugeordnet sein. Die Hersteller können jegliche verfügbaren Mittel zur Erhebung der Daten nutzen, beispielsweise eine Flotte von Testfahrzeugen oder freiwillige Vereinbarungen mit Endnutzern, wenn diese ausdrücklich und in Einklang mit dem EU-Datenschutzrecht¹ zugestimmt haben. Die Kommission sollte dieses Verfahren falls nötig durch die Erstellung von Leitlinien zu den Modalitäten für die Datenerhebung, Inhalte, Struktur und Übermittlung der Daten unterstützen.
- (11) Um dafür zu sorgen, dass die Fahrzeugführer möglichst wenig durch Fehlalarme, wenn der ISA im praktischen Fahrbetrieb nicht optimal funktioniert, abgelenkt und gestört werden, gilt es sicherzustellen, dass die Fahrzeughersteller geeignete Technologien in der Fahrzeugflotte einsetzen und dass die Hersteller, soweit angemessen und notwendig, für einen angemessenen Teil der Lebensdauer des Fahrzeugs uneingeschränkten und einfachen Zugang zu Aktualisierungen des ISA bieten.
- (12) Zur Sicherstellung einer angemessenen Leistung im praktischen Fahrbetrieb können von ISA-Systeme Kartendaten genutzt werden. Da es auch ausreichend sein könnte, die Koordinaten für Gebiete innerorts und außerorts sowie für wichtige Schnellstraßen und Autobahnen einzubeziehen, sollte jedoch keine Verpflichtung für Kartendaten mit einer solchen Detailtreue und Qualität eingeführt werden, die eine Turn-by-Turn-Navigation ermöglichen würde.
- (13) Den Mitgliedstaaten wird nahegelegt, durch die korrekte Positionierung expliziter numerische Geschwindigkeitsbegrenzungszeichen auf den Straßen und durch die eindeutige Kennzeichnung mithilfe von Schildern des Beginns und Endes aller Zonen mit Geschwindigkeitsbegrenzungen, Schnellstraßen und Autobahnen für eine bessere Leistung der ISA-Systeme im praktischen Fahrbetrieb zu sorgen. In bestimmten Fällen sind Kreuzungen und Straßen, die zusammengeführt werden, für die Fahrzeugführer nicht eindeutig erkennbar und folglich auch für ISA-Technologien schwierig zu deuten. Aus diesem Grund ist die Positionierung expliziter numerischer, impliziter numerischer oder impliziter nicht-numerischer Geschwindigkeitsbegrenzungszeichen an diesen Stellen notwendig, um eine einheitliche Leistungsfähigkeit aller in den Kraftfahrzeugen, die in der Union am Straßenverkehr teilnehmen, eingebauten ISA-Systeme zu gewährleisten.
- (14) Es steht jedoch fest, dass ISA, bei denen eine Kombination aus Kamerasystem, globalem Satellitennavigationssystem und aktuellen digitalen Karten zum Einsatz kommt, als neuester Stand der Technik gelten und die größte Leistung und Zuverlässigkeit im praktischen Fahrbetrieb aufweisen.
- (15) Die Tabelle mit der Liste der Anforderungen in Anhang II der Verordnung (EU) 2019/2144 (Bezugnahme auf diese Anforderungen in Artikel 4 Absatz 5 und Artikel 5 Absatz 3 der genannten Verordnung) enthält keinen Verweis auf Rechtsakte in Bezug auf intelligente Geschwindigkeitsassistenten. Daher ist es erforderlich, einen Verweis auf die vorliegende Verordnung in diesen Anhang aufzunehmen.
- (16) Die Verordnung (EU) 2019/2144 sollte daher entsprechend geändert werden.

¹ Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. April 2016 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 95/46/EG (Datenschutz-Grundverordnung) (ABl. L 119 vom 4.5.2016, S. 1).

- (17) Da die Verordnung (EU) 2019/2144 ab dem 6. Juli 2022 gelten soll, sollte die vorliegende Verordnung ab demselben Zeitpunkt gelten.
- (18) Die Vorschriften der vorliegenden Verordnung stehen in engem Zusammenhang miteinander, da sie Bestimmungen für die spezifischen Prüfverfahren und technischen Anforderungen für die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich ihrer intelligenten Geschwindigkeitsassistenten und für die Typgenehmigung von intelligenten Geschwindigkeitsassistenten als selbstständige technische Einheiten betreffen. Aufgrund der Bestimmungen dieser Verordnung ist es erforderlich, in Anhang II der Verordnung (EU) 2019/2144 einen Verweis auf die vorliegende Verordnung aufzunehmen. Es ist daher angebracht, diese Bestimmungen in einer einzigen delegierten Verordnung zusammenzufassen —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Prüfverfahren und technische Anforderungen für die Typgenehmigung eines Fahrzeugs hinsichtlich des intelligenten Geschwindigkeitsassistenten

Die Typgenehmigung eines Fahrzeugs hinsichtlich des intelligenten Geschwindigkeitsassistenten wird davon abhängig gemacht, dass das Fahrzeug die in Anhang I dargelegten Prüfverfahren und technischen Anforderungen erfüllt.

Artikel 2

Prüfverfahren und technische Anforderungen für die Typgenehmigung von intelligenten Geschwindigkeitsassistenten als selbstständige technische Einheit

Die Typgenehmigung eines intelligenten Geschwindigkeitsassistenten als selbstständige technische Einheit wird davon abhängig gemacht, dass der ISA die in Anhang I dargelegten Prüfverfahren und technischen Anforderungen erfüllt.

Artikel 3

Katalog der Verkehrszeichen

Die Typgenehmigungsbehörden und technischen Dienste bewerten die Leistung von intelligenten Geschwindigkeitsassistenten gemäß dieser Verordnung auf Grundlage des Verzeichnisses der in den einzelnen Mitgliedstaaten verwendeten Geschwindigkeitsbegrenzungszeichen; dieses Verzeichnis ist in Anhang II enthalten.

Artikel 4

Informationen zum Einsatz von intelligenten Geschwindigkeitsassistenten

1. Die Fahrzeughersteller übermitteln den Genehmigungsbehörden, die die Typgenehmigung gemäß dieser Verordnung erteilen, folgende Informationen:

- (a) Verhältnisse der mit ein- und ausgeschaltetem intelligenten Geschwindigkeitsassistenten gefahrenen Zeit bzw. zurückgelegten Strecken,
- (b) Verhältnisse der bei Einhaltung und Überschreitung der erfassten Geschwindigkeitsbegrenzungen gefahrenen Zeit bzw. zurückgelegten Strecken,

- (c) gegebenenfalls die durchschnittliche Zeit zwischen dem Einschalten und dem Ausschalten des intelligenten Geschwindigkeitsassistenten durch den Fahrzeugführer.

Die Informationen gemäß Unterabsatz a werden für die kaskadenartige akustische Warnfunktion, die kaskadenartige vibrierende Warnfunktion, die haptische Rückmeldefunktion und die Geschwindigkeitsregelungsfunktion getrennt bereitgestellt.

2. Die Genehmigungsbehörden sammeln die in Absatz 1 genannten Informationen, die bei ihnen eingehen, und legen sie der Kommission am 7. Juli 2024 und danach für einen Zeitraum von zwei Jahren mindestens alle sechs Monate vor.

Artikel 5

Änderung der Verordnung (EU) 2019/2144

Anhang II der Verordnung (EU) 2019/2144 wird gemäß Anhang III dieser Verordnung geändert.

Artikel 6

Inkrafttreten und Anwendung

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

Sie gilt ab dem 6. Juli 2022.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 23.6.2021

Für die Kommission
Die Präsidentin
Ursula VON DER LEYEN