



Brüssel, den 28. November 2025
(OR. en)

10309/21
COR 3 de

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:	28. November 2025
Empfänger:	Frau Thérèse BLANCHET, Generalsekretärin des Rates der Europäischen Union
Nr. Komm.dok.:	C(2025) 8363 final
Betr.:	BERICHTIGUNG der Delegierten Verordnung (EU) 2021/1958 der Kommission vom 23. Juni 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 (<i>Amtsblatt der Europäischen Union L 409 vom 17. November 2021</i>)

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument C(2025) 8363 final.

Anl.: C(2025) 8363 final



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 27.11.2025
C(2025) 8363 final

BERICHTIGUNG

der Delegierten Verordnung (EU) 2021/1958 der Kommission vom 23. Juni 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

(Amtsblatt der Europäischen Union L 409 vom 17. November 2021)

BERICHTIGUNG

der Delegierten Verordnung (EU) 2021/1958 der Kommission vom 23. Juni 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

(Amtsblatt der Europäischen Union L 409 vom 17. November 2021)

Seite 5, Anhang I Nummer 1.5:

Anstatt: „1.5. ‚Geschwindigkeitsregelungsfunktion‘ bezeichnet eine Funktion, um die Geschwindigkeit gemäß dem Geschwindigkeitsmesser auf einem stabilen Niveau zu halten, das die erfasste Geschwindigkeitsbegrenzung nicht überschreitet.“

muss es heißen: „1.5. ‚Geschwindigkeitsregelungsfunktion‘ bezeichnet eine Funktion, um die Geschwindigkeit gemäß dem Geschwindigkeitsmesser möglichst auf einem stabilen Niveau zu halten, das die erfasste Geschwindigkeitsbegrenzung nicht überschreitet.“

Seite 8, Anhang I Nummer 3.4.1.2:

Anstatt: „3.4.1.2. Liegen keine Bedingungen vor, die zur Deaktivierung des ISA gemäß den Nummern 3.2.1 und 3.2.2 führen, muss die SLIF-Anzeige dem Fahrzeugführer die erfasste Geschwindigkeitsbegrenzung zumindest dann anzeigen, wenn die Geschwindigkeit gemäß dem Geschwindigkeitsmesser über der erfassten Geschwindigkeitsbegrenzung liegt (für Geschwindigkeiten bis höchstens 5 km/h).“

muss es heißen: „3.4.1.2. Liegen keine Bedingungen vor, die zur Deaktivierung des ISA gemäß den Nummern 3.2.1 und 3.2.2 führen, muss die SLIF-Anzeige dem Fahrzeugführer die erfasste Geschwindigkeitsbegrenzung zumindest dann anzeigen, wenn die Geschwindigkeit gemäß dem Geschwindigkeitsmesser über der erfassten Geschwindigkeitsbegrenzung liegt (für Geschwindigkeiten ab 5 km/h oder weniger).“

Seite 9, Anhang I Nummer 3.4.1.2.1 Absatz 2:

Anstatt: „Die Anzeige zusätzlicher s unterhalb des Verkehrszeichens ist in allen Fällen zulässig.“

muss es heißen: „Die Anzeige zusätzlicher Informationen unterhalb des Verkehrszeichens ist in allen Fällen zulässig.“

Seite 12, Anhang I Nummer 3.5.1:

Anstatt: „3.5.1. Liegen keine Bedingungen vor, die zur Deaktivierung des ISA gemäß den Nummern 3.2.1 und 3.2.2 führen, muss der Fahrzeugführer über die SLWF durch einen Warnhinweis nach Nummer 3.5.2 darauf aufmerksam gemacht werden, wenn die Geschwindigkeit gemäß dem Geschwindigkeitsmesser höher ist als die erfasste Geschwindigkeitsbegrenzung (sofern diese bekannt ist). dies gilt für Geschwindigkeiten von höchstens 20 km/h.“

muss es heißen: „3.5.1. Liegen keine Bedingungen vor, die zur Deaktivierung des ISA gemäß den Nummern 3.2.1 und 3.2.2 führen, muss der Fahrzeugführer über die SLWF durch einen Warnhinweis nach Nummer 3.5.2 darauf aufmerksam gemacht werden, wenn die Geschwindigkeit gemäß dem Geschwindigkeitsmesser die erfasste Geschwindigkeitsbegrenzung (sofern diese bekannt ist) überschreitet; dies gilt für Geschwindigkeiten ab 20 km/h oder weniger.“

Seite 12, Anhang I Nummer 3.5.2:

Anstatt: „3.5.2. Der Warnhinweis kann eine der folgenden Formen annehmen:

- a) visuelle und kaskadenartige akustische Warnung;
- b) visuelle und kaskadenartige haptische Warnung;
- c) ausschließlich haptische Warnung.

Wenn die Fahrgeschwindigkeit eines Fahrzeugs, das nicht mit einer SCF ausgerüstet ist und nicht über SCF-ähnliche Merkmale verfügt, aktiv über ein Fahrzeugsystem gesteuert wird, bei dem nicht davon ausgegangen wird, dass der Fahrzeugführer den Beschleunigungsregler betätigt (z. B. Tempomat), ist ein haptischer Hinweis nicht zulässig. In diesem Fall muss die Fahrgeschwindigkeit über den ISA automatisch auf oder unter die erfasste Geschwindigkeitsbegrenzung gesenkt werden, z. B. durch Abschalten oder Verringerung der Motorleistung, oder es muss eine visuelle und eine kaskadenartige akustische Warnung erfolgen.“

muss es heißen: „3.5.2. Der Warnhinweis erfolgt als

- a) visuelle und kaskadenartige akustische Warnung,
- b) visuelle und kaskadenartige haptische Warnung oder
- c) ausschließlich haptische Warnung.

Wenn die Fahrgeschwindigkeit eines Fahrzeugs, das nicht mit einer SCF ausgerüstet ist und nicht über SCF-ähnliche Merkmale verfügt, aktiv über ein Fahrzeugsystem gesteuert wird, bei dem nicht davon ausgegangen wird, dass der Fahrzeugführer den Beschleunigungsregler betätigt (z. B. Tempomat), ist ein haptischer Hinweis nicht zulässig. In diesem Fall muss die Fahrgeschwindigkeit über den ISA automatisch möglichst auf oder unter die erfasste Geschwindigkeitsbegrenzung gesenkt werden, z. B. durch Abschalten oder Verringerung der Motorleistung, oder es muss eine visuelle und eine kaskadenartige akustische Warnung erfolgen.“

Seite 15, Anhang I Nummer 3.6.1:

Anstatt: „3.6.1. Wenn keine Bedingungen vorliegen, die zur manuellen oder automatischen Deaktivierung des ISA gemäß den Nummern 3.2.1 und 3.2.2 führen, muss die Geschwindigkeit gemäß dem Geschwindigkeitsmesser über die SCF auf die erfasste

Geschwindigkeitsbegrenzung begrenzt werden; dies gilt für Geschwindigkeiten von höchstens 20 km/h.“

muss es heißen: „3.6.1. Wenn keine Bedingungen vorliegen, die zur manuellen oder automatischen Deaktivierung des ISA gemäß den Nummern 3.2.1 und 3.2.2 führen, muss die Geschwindigkeit gemäß dem Geschwindigkeitsmesser über die SCF möglichst auf die erfasste Geschwindigkeitsbegrenzung begrenzt werden; dies gilt für Geschwindigkeiten ab 20 km/h oder weniger.“

Seite 15, Anhang I Nummer 3.6.1.1:

Anstatt: „3.6.1.1. Die Geschwindigkeit gemäß dem Geschwindigkeitsmesser muss über die SCF auf eine stabilisierte Geschwindigkeit begrenzt werden, indem die Antriebsleistung und das Antriebsmoment des Fahrzeugs verringert werden. Die SCF darf keinen Einfluss auf das Betriebsbremssystem des Fahrzeugs haben, außer bei Fahrzeugen der Klassen M₁ und N₁, bei denen das Betriebsbremssystem des Fahrzeugs beeinflusst werden darf. Eine Dauerbremse (z. B. eine Vorgelegebremse) darf nur eingebaut werden, wenn sie arbeitet, nachdem die Antriebsleistung über die SFC auf ein Minimum beschränkt wurde. Die Bremszeit des Fahrzeugs muss $\leq 3,0 \text{ m.s}^{-2}$ betragen.“

muss es heißen: „3.6.1.1. Die Geschwindigkeit gemäß dem Geschwindigkeitsmesser muss über die SCF möglichst auf eine stabilisierte Geschwindigkeit begrenzt werden, indem die Antriebsleistung und das Antriebsmoment des Fahrzeugs verringert werden. Die SCF darf das Betriebsbremssystem des Fahrzeugs nicht aktivieren, außer bei Fahrzeugen der Klassen M₁ und N₁, bei denen das Betriebsbremssystem des Fahrzeugs aktiviert werden darf. Eine Dauerbremse (z. B. ein Retarder) darf nur eingebaut werden, wenn sie erst greift, nachdem die Antriebsleistung über die SFC auf ein Minimum beschränkt wurde. Die Bremsverzögerung des Fahrzeugs muss $\leq 3,0 \text{ m.s}^{-2}$ betragen.“

Seite 15, Anhang I Nummer 3.6.1.3 Absatz 1 Satz 1:

Anstatt: „Wenn eine stabile Geschwindigkeitsregelung erreicht wurde, darf die Geschwindigkeit gemäß dem Geschwindigkeitsmesser nicht um mehr als 4 % oder 2 km/h (je nachdem, welcher Wert größer ist), im Verhältnis zur stabilisierten Geschwindigkeit schwanken, und die Geschwindigkeit gemäß dem Geschwindigkeitsmesser muss bei Messung über einen Zeitraum von mindestens 0,1 Sekunden $\leq 0,2 \text{ m.s}^{-2}$ betragen.“

muss es heißen: „Wenn eine stabile Geschwindigkeitsregelung erreicht wurde, darf die Geschwindigkeit gemäß dem Geschwindigkeitsmesser nicht um mehr als 4 % oder 2 km/h (je nachdem, welcher Wert größer ist) im Verhältnis zur stabilisierten Geschwindigkeit schwanken, und die Änderungsrate der Geschwindigkeit gemäß dem Geschwindigkeitsmesser muss gemessen über einen Zeitraum von mindestens 0,1 Sekunden $\leq 0,2 \text{ m.s}^{-2}$ betragen.“

Seite 15, Anhang I Nummer 3.6.1.4 Absatz 2:

Anstatt: „Wird die SCF nach Eintritt der in Absatz 1 Buchstaben b und c genannten Ereignisse wieder aktiviert, darf das Fahrzeug nicht abrupt abbremsen, sondern die Bremszeit muss der Bremszeit des Fahrzeugs unmittelbar vor der erneuten Aktivierung entsprechen.“

muss es heißen: „Wird die SCF nach Eintritt der in Absatz 1 Buchstaben b und c genannten Ereignisse wieder aktiviert, darf das Fahrzeug nicht abrupt abbremsen, sondern die

Bremsverzögerung muss der Bremsverzögerung des Fahrzeugs unmittelbar vor der erneuten Aktivierung entsprechen.“

Seite 15, Anhang I Nummer 3.6.2:

Anstatt: „3.6.2. Wenn die Fahrgeschwindigkeit eines Fahrzeugs, das mit einer SCF ausgerüstet ist und über SCF-ähnliche Merkmale verfügt, aktiv über ein Fahrzeugsystem gesteuert wird, bei dem nicht davon ausgegangen wird, dass der Fahrzeugführer den Beschleunigungsregler betätigt (z. B. Tempomat), und wenn keine Bedingungen vorliegen, die zur Deaktivierung des ISA gemäß den Nummern 3.2.1 und 3.2.2 führen, gelten weiterhin die Anforderungen gemäß Nummer 3.6.1, sofern nicht stattdessen eine SLWF mit visueller Warnung und kaskadenartiger akustischer Warnung aktiviert wird.“

muss es heißen: „3.6.2. Wenn die Fahrgeschwindigkeit eines Fahrzeugs, das mit einer SCF ausgerüstet ist oder über SCF-ähnliche Merkmale verfügt, aktiv über ein Fahrzeugsystem gesteuert wird, bei dem nicht davon ausgegangen wird, dass der Fahrzeugführer den Beschleunigungsregler betätigt (z. B. Tempomat), und wenn keine Bedingungen vorliegen, die zur Deaktivierung des ISA gemäß den Nummern 3.2.1 und 3.2.2 führen, gelten weiterhin die Anforderungen gemäß Nummer 3.6.1, sofern nicht stattdessen eine SLWF mit visueller Warnung und kaskadenartiger akustischer Warnung aktiviert wird.“