VERORDNUNG (EU) 2015/562 DER KOMMISSION

vom 8. April 2015

zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 347/2012 der Kommission zur Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 661/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Typgenehmigung von Notbremsassistenzsystemen für bestimmte Kraftfahrzeugklassen

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 661/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juli 2009 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen, Kraftfahrzeuganhängern und von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge hinsichtlich ihrer allgemeinen Sicherheit ([1]), insbesondere auf Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe a,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Die Verordnung (EG) Nr. 661/2009 ist eine Einzelverordnung für die Zwecke des gemeinschaftlichen Typgenehmigungsverfahrens gemäß der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments ([2]) und des Rates.

(2) In der Verordnung (EG) Nr. 661/2009 sind grundlegende Anforderungen für die Typgenehmigung von Fahrzeugen der Klassen M_2, M_3, N_2 und N_3 hinsichtlich der Ausrüstung mit Notbremsassistenzsystemen (AEBS) enthalten. Die speziellen Verfahren, Prüfungen und Anforderungen für die diesbezügliche Typgenehmigung müssen festgelegt werden.

(3) Die Verordnung (EG) Nr. 661/2009 enthält die generelle Auflage, dass Fahrzeuge der Kategorien M_2, M_3, N_2 und N_3 mit einem Notbremsassistenzsystem ausgerüstet sein müssen.

(4) In der Verordnung (EU) Nr. 347/2012 ([3]) sind die genauen Verfahren, Prüfungen und Anforderungen für die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich des AEBS und die Umsetzung dieser Anforderungen in zwei Schritten festgelegt. Im Rahmen des ersten Schrittes sollten bestimmte neue Fahrzeugtypen ab dem 1. November 2013 der Genehmigungsstufe 1 unterliegen. Im Rahmen des zweiten Schrittes wäre für diese Fahrzeugtypen sowie für bestimmte andere Fahrzeugtypen, die nicht unter Genehmigungsstufe 1 gefallen waren, eine Genehmigung der Stufe 2 mit weiteren und umfangreicheren Anforderungen erforderlich. In der Verordnung (EU) Nr. 347/2012 war ferner festgelegt, dass die Genehmigungsstufe 2 ab dem 1. November 2016 für neue Fahrzeugtypen gelten würde.

(5) Der Zeitplan für die Durchführung der Genehmigungsstufe 2 sollte ausreichend Vorlaufzeit vorsehen, um weitere Erfahrungen mit AEBS zu machen und weitere technische Entwicklungen in diesem Bereich zu ermöglichen. Außerdem sollte die Kommission mit dem Zeitplan in die Lage versetzt werden, international harmonisierte Leistungen und Prüfanforderungen zu berücksichtigen, die von der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) für Fahrzeugtypen der unter die UN-Regelung Nr. 131 über AEBS fallenden Klassen annehmen würde.

(6) Daher war vorgesehen, dass die Kommission spätestens zwei Jahre vor dem Umsetzungstermin der Genehmigungsstufe 2 die Prüfkriterien für die Aktivierung der Warn- und Bremssysteme der Fahrzeugtypen der Klasse M_2 und der Klasse N_2 mit einer Höchstmasse von nicht mehr als 8 t unter Berücksichtigung der weiteren diesbezüglichen Entwicklungen auf der Ebene der UNECE annehmen würde.

(7) Die UNECE hat den Wert der Zielgeschwindigkeit für das Szenario mit beweglichem Ziel auf der Genehmigungsstufe 2 für die Prüfung von Fahrzeugtypen der Klasse M_2 und der Klasse N_2 mit einer Höchstmasse von 8 t festgelegt. Die Zielgeschwindigkeitswerte wurden zurückhaltend festgelegt, damit weitere Erfahrungen mit AEBS gemacht werden können und weitere technische Entwicklungen in diesem Bereich für die betroffenen Fahrzeugtypen ermöglicht werden.

(8) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des Technischen Ausschusses „Kraftfahrzeuge“ —

([1]) ABl. L 200 vom 31.7.2009, S. 1.

([2]) Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge (Rahmenrichtlinie) (ABl. L 263 vom 9.10.2007, S. 1).

([3]) Verordnung (EU) Nr. 347/2012 der Kommission vom 16. April 2012 zur Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 661/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Typgenehmigung von Notbremsassistenzsystemen für bestimmte Kraftfahrzeugklassen (ABl. L 109 vom 21.4.2012, S. 1).

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Anhang II der Verordnung (EU) Nr. 347/2012 wird nach Maßgabe des Anhangs der vorliegenden Verordnung geändert.

Artikel 2

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

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

Brüssel, den 8. April 2015

Für die Kommission
Der Präsident
Jean-Claude JUNCKER

ANHANG

Anhang II der Verordnung (EU) Nr. 347/2012 wird wie folgt geändert:

1. Nummer 2.4.2.1. erhält folgende Fassung:

„2.4.2.1. a) Für Genehmigungsstufe 1: mindestens ein haptischer oder akustischer Warnmodus muss spätestens bei den in Spalte B der Tabelle in Anlage 1 genannten Werten einsetzen.

b) Für Genehmigungsstufe 2: mindestens ein Warnmodus muss spätestens bei den in Spalte B der Tabelle in Anlage 2 genannten Werten einsetzen, und zwar wie folgt:

— bei den in Zeile 1 der Tabelle in Anlage 2 aufgeführten Fahrzeugklassen muss der Warnmodus haptisch oder akustisch sein, und

— bei den in Zeile 2 der Tabelle in Anlage 2 aufgeführten Fahrzeugklassen muss der Warnmodus haptisch, akustisch oder optisch sein."

2. Nummer 2.4.2.2. erhält folgende Fassung:

„2.4.2.2. Mindestens zwei Warnmodi müssen spätestens bei den an folgender Stelle genannten Werten einsetzen:

Für Genehmigungsstufe 1: Spalte C der Tabelle in Anlage 1

Für Genehmigungsstufe 2: Spalte C der Tabelle in Anlage 2.".

3. Der letzte Satz in Nummer 2.5.2.1. und 2.5.2.2. wird gestrichen.

4. Anlage 2 erhält folgende Fassung:

„Anlage 2

Genehmigungsstufe 2: Anforderungen für die Warn- und Aktivierungsprüfung — Werte für Bestehen/Nichtbestehen

Reihe	A	B	C	D	E	F	G	H
0	Fahrzeug-klasse	Unbewegliches Ziel			Bewegliches Ziel			
		Zeitpunkt der Warnmodi		Verringerung der Geschwindig-keit des Prüffahrzeugs	Zeitpunkt der Warnmodi		Verringerung der Geschwindigkeit des Prüffahrzeugs	Zielgeschwin-digkeit
		Mindestens 1	Mindestens 2		Mindestens 1	Mindestens 2		
		(s. Nummer 2.4.2.1.)	(s. Nummer 2.4.2.2.)	(s. Nummer 2.4.5.)	(s. Nummer 2.5.2.1.)	(s. Nummer 2.5.2.2.)	(s. Nummer 2.5.3.)	(s. Nummer 2.5.1.)
1	M_3 [1], N_3 und N_2 > 8t	Höchstens 1,4 s vor dem Beginn der Not-brems-phase	Höchstens 0,8 s vor dem Beginn der Not-brems-phase	Mindestens 20 km/h	Höchstens 1,4 s vor dem Beginn der Not-brems-phase	Höchstens 0,8 s vor dem Beginn der Not-brems-phase	Prüffahrzeug darf nicht mit dem be-weglichen Ziel zu-sammenstoßen	12 ± 2 km/h

Reihe	A	B	C	D	E	F	G	H
0	Fahrzeug-klasse	Unbewegliches Ziel			Bewegliches Ziel			
		Zeitpunkt der Warnmodi		Verringerung der Geschwindig-keit des Prüffahrzeugs	Zeitpunkt der Warnmodi		Verringerung der Geschwindigkeit des Prüffahrzeugs	Zielgeschwin-digkeit
		Mindestens 1	Mindestens 2		Mindestens 1	Mindestens 2		
		(s. Nummer 2.4.2.1.)	(s. Nummer 2.4.2.2.)	(s. Nummer 2.4.5.)	(s. Nummer 2.5.2.1.)	(s. Nummer 2.5.2.2.)	(s. Nummer 2.5.3.)	(s. Nummer 2.5.1.)
2	$N_2 \leq 8t$ (2) (4) und M_2 (2) (4)	Höchstens 0,8 s vor dem Beginn der Not-brems-phase	Vor dem Beginn der Notbrems-phase (3)	Mindestens 10 km/h	Höchstens 0,8 s vor dem Beginn der Not-brems-phase	Vor dem Beginn der Notbrems-phase (3)	Prüffahrzeug darf nicht mit dem be-weglichen Ziel zu-sammenstoßen	67 ± 2 km/h (5)

(1) Fahrzeuge der Klasse M_3 mit hydraulischen Bremssystemen unterliegen den Anforderungen nach Zeile 2.
(2) Fahrzeuge mit pneumatischen Bremssystemen unterliegen den Anforderungen nach Zeile 1.
(3) Die Werte sind vom Fahrzeughersteller zum Zeitpunkt der Typgenehmigung festzulegen (s. Anlage I Teil 2 Addendum Nummer 4.4.).
(4) Hersteller der unter Zeile 2 fallenden Fahrzeugklassen können sich für eine Typgenehmigung nach den Werten in Zeile 1 entscheiden; in diesem Fall muss die Einhaltung aller in Zeile 1 genannten Werte nachgewiesen werden.
(5) Die Werte für die Zielgeschwindigkeit in Zelle H2 sind vor dem 1. November 2021 zu überprüfen.“