

# Официален вестник

## на Европейския съюз

L 109



Издание  
на български език

Законодателство

Година 55  
21 април 2012 г.

Съдържание

II *Незаконодателни актове*

РЕГЛАМЕНТИ

- ★ Регламент (ЕС) № 347/2012 на Комисията от 16 април 2012 година за прилагане на Регламент (ЕО) № 661/2009 на Европейския парламент и на Съвета по отношение на изискванията за одобрение на типа за някои категории моторни превозни средства относно усъвършенствани системи за аварийно спиране ..... 1

Регламент за изпълнение (ЕС) № 348/2012 на Комисията от 20 април 2012 година за установяване на стандартни стойности при внос с цел определяне на входната цена на някои плодове и зеленчуци ... 18

РЕШЕНИЯ

2012/201/ЕС:

- ★ Решение за изпълнение на Комисията от 26 март 2012 година за изменение на Решение 98/213/ЕО относно процедурата за удостоверяване съответствието на строителни продукти съгласно член 20, параграф 2 от Директива 89/106/ЕИО на Съвета във връзка с комплекти за вътрешни прегради (нотифицирано под номер C(2012) 1866) <sup>(1)</sup> ..... 20

Цена: 3 EUR

(Продължава на вътрешната корица)

(<sup>1</sup>) Текст от значение за ЕИП

BG

Актовете, чиито заглавия се отпечатват със светъл шрифт, са актове по текущо управление на селскостопанската политика и имат кратък срок на действие.

Заглавията на всички останали актове се отпечатват с получер шрифт и се предшества от звездичка.

2012/202/ЕС:

- ★ Решение за изпълнение на Комисията от 29 март 2012 година за изменение на Решение 1999/94/ЕО относно процедурата за удостоверяване на съответствието на строителни продукти съгласно член 20, параграф 2 от Директива 89/106/ЕИО на Съвета във връзка с предварително изготвени продукти от обикновен бетон/лек бетон/газобетон (нотифицирано под номер C(2012) 1977) <sup>(1)</sup>..... 22

2012/203/ЕС:

- ★ Решение за изпълнение на Комисията от 19 април 2012 година за изменение на приложение I към Решение 2006/766/ЕО по отношение на вписването за Чили в списъка с трети страни, от които е разрешен вносът на живи, охладени, замразени или преработени двучерупчести мекотели, бодлокожи, ципести и морски коремоноги, предназначени за консумация от човека (нотифицирано под номер C(2012) 2446) <sup>(1)</sup> ..... 24

2012/204/ЕС:

- ★ Решение за изпълнение на Комисията от 19 април 2012 година за изменение на приложенията към Решение 2003/467/ЕО по отношение на обявяването на Латвия за официално свободна от бруцелоза държава членка и на определени региони на Италия, Полша и Португалия за региони, официално свободни от туберкулоза, бруцелоза и ензоотична левкоза по говедата (нотифицирано под номер C(2012) 2451) <sup>(1)</sup> ..... 26



<sup>(1)</sup> Текст от значение за ЕИП

## II

(Незаконодателни актове)

## РЕГЛАМЕНТИ

## РЕГЛАМЕНТ (ЕС) № 347/2012 НА КОМИСИЯТА

от 16 април 2012 година

**за прилагане на Регламент (ЕО) № 661/2009 на Европейския парламент и на Съвета по отношение на изискванията за одобрение на типа за някои категории моторни превозни средства относно усъвършенствани системи за аварийно спиране**

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Регламент (ЕО) № 661/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 13 юли 2009 г. относно изискванията за одобрение на типа по отношение на общата безопасност на моторните превозни средства, техните ремаркета и системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за тях<sup>(1)</sup>, и по-специално член 14, параграф 1, буква а) и член 14, параграф 3, буква а) от него,

като има предвид, че:

- (1) Регламент (ЕО) № 661/2009 е отделен регламент за целите на процедурата по одобряване на типа, предвидена в Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 5 септември 2007 г. за създаване на рамка за одобрение на моторните превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства (Рамкова директива)<sup>(2)</sup>.
- (2) С Регламент (ЕО) № 661/2009 се определят основни изисквания за одобрението на типа на моторни превозни средства от категории M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> и N<sub>3</sub> по отношение на монтирането на усъвършенствани системи за аварийно спиране (АЕБС). Необходимо е да бъдат определени конкретните процедури, изпитвания и изисквания за това одобрение на типа.
- (3) С Регламент (ЕО) № 661/2009 се установява общо задължение за оборудване на превозните средства от категории M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> и N<sub>3</sub> с АЕБС.
- (4) В Регламент (ЕО) № 661/2009 е предвидено, че Комисията при определени условия може да приема мерки за освобождаване на някои превозни средства или класове превозни средства от категории M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> и N<sub>3</sub> от задължението за монтиране на АЕБС.
- (5) Чрез анализ разходи/ползи и анализ на техническите аспекти, както и на тези, свързани с безопасността, беше доказано, че ще е необходим по-дълъг срок за въвеждане на широкообхватни изисквания за АЕБС по отношение на всички типове превозни средства от категории M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>

и N<sub>3</sub>. По-голямо внимание трябва да бъде обърнато по-специално на спирачната технология и окачването на задната ос, използвани при посочените превозни средства, при определянето на подробни правила относно специфичните изисквания за изпитването и техническите изисквания за одобряването на типа на тези превозни средства по отношение на техните АЕБС. Поради това е целесъобразно тези изисквания да бъдат въведени на два етапа, като се започне с 1-во ниво на одобрение, което включва подходящи изисквания за предупреждение за сблъсък и аварийно спиране по отношение на типовете превозни средства от категории M<sub>3</sub> и N<sub>3</sub>, както и типовете превозни средства от категория N<sub>2</sub>, чиято максимална маса превишава 8 тона, при положение че тези типове превозни средства са оборудвани с пневматични или спирачни уредби, работещи със сгъстен въздух и хидравлично налягане и с пневматично окачване на задната ос. Тези изисквания следва да бъдат разширени и допълнени на един следващ етап посредством съответното 2-ро ниво на одобрение, при което те да започнат да се прилагат по отношение на типовете превозни средства с хидравлични спирачни системи и непневматично окачване на задната ос и да бъдат включени типовете превозни средства от категория M<sub>2</sub> и категория N<sub>2</sub>, чиято максимална маса не превишава 8 тона. Срокът за въвеждане на 2-рото ниво на одобрение следва да предоставя достатъчно време за натрупване на повече опит с тези системи и за по-нататъшно развитие на техниката в областта, както и да даде възможност на Икономическата комисия за Европа на Организацията на обединените нации (ИКЕ — ООН) да приеме международни хармонизирани изисквания по отношение на експлоатационните характеристики и изпитванията за типовете превозни средства от съответните категории. Поради това не по-късно от две години преди датата на въвеждане на 2-рото ниво на одобрение, Комисията трябва да приеме критериите за изпитване на системите за предупреждение и активирането на спирачните уредби за типовете превозни средства от категория M<sub>2</sub> и категория N<sub>2</sub>, чиято максимална маса не превишава 8 тона, като вземе предвид настъпилите промени на равнище ИКЕ — ООН.

<sup>(1)</sup> ОВ L 200, 31.7.2009 г., стр. 1.

<sup>(2)</sup> ОВ L 263, 9.10.2007 г., стр. 1.

(6) При анализа разходи/ползи беше доказано също така, че задължителното използване на АЕБС би създавало повече

разходи, отколкото ползи, поради което то не е подходящо за следните класове превозни средства: седлови влекачи от категория  $N_2$ , чиято максимална маса превишава 3,5 тона, но не превишава 8 тона, превозни средства от категории  $M_2$  и  $M_3$ , клас А, клас I и клас II, както и съчленени автобуси от категория  $M_3$ , клас А, клас I и клас II. Освен това поради технически и физически ограничения при някои превозни средства със специално предназначение, превозни средства с повишена проходимост и превозни средства с повече от три оси е невъзможно да бъде монтирано оборудване за предупреждение за сблъсък по начин, който да гарантира надеждното му функциониране. Поради това превозните средства от посочените категории следва да бъдат освободени от задължението за монтиране на АЕБС.

- (7) Мерките, предвидени в настоящия регламент, са в съответствие със становището на Техническия комитет по моторните превозни средства,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

#### Член 1

##### Приложно поле

Настоящият регламент се прилага за моторните превозни средства от категории  $M_2$ ,  $M_3$ ,  $N_2$  и  $N_3$ , определени в приложение II към Директива 2007/46/ЕО, с изключение на:

- 1) седлови влекачи от категория  $N_2$ , чиято максимална маса превишава 3,5 тона, но не превишава 8 тона;
- 2) превозни средства от категории  $M_2$  и  $M_3$ , клас А, клас I и клас II;
- 3) съчленени автобуси от категория  $M_3$ , клас А, клас I и клас II;
- 4) превозни средства с повишена проходимост от категории  $M_2$ ,  $M_3$ ,  $N_2$  и  $N_3$ , посочени в точки 4.2 и 4.3 от част А на приложение II към Директива 2007/46/ЕО;
- 5) превозни средства със специално предназначение от категории  $M_2$ ,  $M_3$ ,  $N_2$  и  $N_3$ , посочени в точка 5 от част А на приложение II към Директива 2007/46/ЕО;
- 6) превозни средства от категории  $M_2$ ,  $M_3$ ,  $N_2$  и  $N_3$  с повече от три оси.

#### Член 2

##### Определения

За целите на настоящия регламент се прилагат определенията, установени в Директива 2007/46/ЕО и Регламент (ЕО) № 661/2009.

Освен това се прилагат следните определения:

- 1) „тип превозно средство по отношение на неговата усъвършенствана система за аварийно спиране“ (АЕБС) означава категория превозни средства, които не се различават по отношение на такива основни аспекти, като:
  - а) търговското наименование на производителя или търговската марка;
  - б) характеристиките на превозното средство, които влияят значително на действието на АЕБС;
  - в) типа и конструкцията на АЕБС;
- 2) „изпитвано превозно средство“ означава превозното средство, което е подложено на изпитване;
- 3) „цел“ означава серийно произвеждан в голям обем лек автомобил от категория  $M_1$ , код АА, седан, по опред-

елението в точка 1 от Раздел В на приложение II към Директива 2007/46/ЕО, или в случай на мека цел — предмет, който е представителен за такова превозно средство по отношение на чувствителността на сензорната система на подложената на изпитване АЕБС;

- 4) „мека цел“ означава цел, която понася минимални щети и нанася минимални такива на изпитваното превозно средство в случай на сблъсък;
- 5) „подвижна цел“ означава цел, която се движи с постоянна скорост в същото направление и в средата на същата лента за движение като изпитваното превозно средство;
- 6) „неподвижна цел“ означава цел, която е в състояние на покой и е ориентирана в същото направление и разположена в средата на същата лента за движение като изпитваното превозно средство;
- 7) „етап на предупреждаване за сблъсък“ означава етапът, който предхожда непосредствено етапа на аварийно спиране и през който АЕБС предупреждава водача за възможен челен сблъсък;
- 8) „етап на аварийно спиране“ означава етапът, започващ в момента, в който АЕБС подава към работната спирачна уредба на превозното средство команда за задействане на спирачките за постигане на обратно ускорение от поне  $4 \text{ m/s}^2$ .
- 9) „общо пространство“ означава зона, в която действието на две или повече информационни функции може да бъде показано, но не едновременно;
- 10) „самопроверка“ означава интегрирана функция за извършване на проверки за неизправност на системата с полунепрекъснато действие поне в периода, в който системата е активирана;
- 11) „време до сблъсък (ТТС)“ означава периодът от време, който се получава, като се раздели разстоянието между изпитваното превозно средство и целта на относителната скорост на изпитваното превозно средство и целта, към даден момент.

#### Член 3

##### Задължения на държавите-членки

1. Считано от 1 ноември 2013 г. националните органи отказват на основания, свързани с АЕБС, да издават ЕО одобрение на типа или национално одобрение на типа по отношение на нови типове превозни средства, които не отговарят на установените изисквания в приложения II и III, с изключение на изискванията за 2-рото ниво на одобрение в приложение II и установените в допълнение 2 към същото приложение критерии за одобрение/неодобрение, както и с изключение на превозните средства, които не са оборудвани с пневматично окачване на задната ос.
2. Считано от 1 ноември 2015 г. националните органи на основания, свързани с АЕБС, считат сертификатите за съответствие за нови превозни средства за невалидни за целите на член 26 от Директива 2007/46/ЕО и забраняват регистрацията, продажбата и въвеждането в експлоатация на такива превозни средства, когато същите не отговарят на установените изисквания в приложения II и III, с изключение на изискванията за 2-рото ниво на одобрение в приложение II и установените в допълнение 2 към същото приложение критерии за одобрение/неодобрение, както и с изключение на превозните средства, които не са оборудвани с пневматично окачване на задната ос.

3. Считано от 1 ноември 2016 г. националните органи отказват на основания, свързани с АЕБС, да издават ЕО одобрение на типа или национално одобрение на типа по отношение на нови типове превозни средства, които не отговарят на установените изисквания в приложения II и III, включително изискванията за 2-ро ниво на одобрение в приложение II и установените в допълнение 2 към същото приложение критерии за одобрение/неодобрение.

4. Считано от 1 ноември 2018 г. националните органи на основания, свързани с АЕБС, считат сертификатите за съответствие за нови превозни средства за невалидни за целите на член 26 от Директива 2007/46/ЕО и забраняват регистрацията, продажбата и въвеждането в експлоатация на такива превозни средства, когато същите не отговорят на установените изисквания в приложения II и III, включително изискванията за 2-ро ниво на одобрение в приложение II и установените в допълнение 2 към същото приложение критерии за одобрение/неодобрение.

5. Без да се засягат параграфи 1—4, националните органи не могат на основания, свързани с АЕБС, да:

- а) отказват издаване на ЕО одобрение на типа или на национално одобрение на типа за нов тип превозно средство, когато същото превозно средство отговаря на изискванията на Регламент (ЕО) № 661/2009 и на настоящия регламент;
- б) забраняват регистрацията, продажбата или въвеждането в експлоатация на ново превозно средство, когато същото превозно средство отговаря на изискванията на Регламент (ЕО) № 661/2009 и на настоящия регламент;
- в) издават ЕО одобрение на типа или национално одобрение на типа в съответствие с 2-ро ниво на одобрение за нов тип превозно средство от категория М<sub>2</sub> и от категория N<sub>2</sub>, чиято максимална маса не превишава 8 тона, докато, в съответствие с член 5, не бъдат определени стойностите за одобрение/неодобрение по отношение на изискванията за изпитване на системите за предупреждение и активиране.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави-членки.

Съставено в Брюксел на 16 април 2012 година.

#### Член 4

#### ЕО одобрение на типа на превозно средство по отношение на АЕБС

1. Производителят или неговият представител подават до органа по одобряването заявлението за ЕО одобрение на типа на превозно средство по отношение на АЕБС.

2. Заявлението се изготвя в съответствие с образеца на информационния документ в приложение I, част 1.

3. Ако са изпълнени съответните изисквания, определени в приложение II от настоящия регламент, органът по одобряването издава ЕО одобрение на типа и номер на одобрението на типа в съответствие със системата за номериране, установена в приложение VII към Директива 2007/46/ЕО.

Органът по одобряването не може да определи същия номер на друг тип превозно средство.

4. За целите на параграф 3 органът по одобряването издава сертификат за ЕО одобрение на типа, оформен в съответствие с образеца в приложение I, част 2.

#### Член 5

#### Изменение на допълнение 2 към приложение II

До 31 декември 2014 г. Комисията изменя допълнение 2 към приложение II, за да включи стойностите за одобрение/неодобрение по отношение на изискванията за изпитване на системите за предупреждение и активиране, на които типовете превозни средства от категория М<sub>2</sub> и категория N<sub>2</sub> с максимална маса, непревишаваща 8 тона, трябва да отговарят за целите на 2-ро ниво на одобрение.

#### Член 6

#### Влизане в сила

Настоящият регламент влиза в сила на двадесетия ден след публикуването му в Официален вестник на Европейския съюз.

За Комисията  
Председател  
José Manuel BARROSO

## ПРИЛОЖЕНИЕ I

**Стандартен информационен документ и сертификат за ЕО одобрение на типа за одобрението на типа на моторни превозни средства по отношение на АЕБС**

## ЧАСТ 1

**Информационен документ****ОБРАЗЕЦ**

Информационен документ № ... относно ЕО одобрение на типа на превозно средство по отношение на усъвършенстваните системи за аварийно спиране (АЕБС).

Следната информация се предоставя в три екземпляра и включва списък на съдържанието. Всички чертежи се предоставят в подходящ мащаб и достатъчно подробно във формат А4 или в папка с формат А4. Снимките, ако има такива, трябва да показват достатъчно детайли.

Ако системите, компонентите или отделните технически възли, посочени в приложение I към Регламент (ЕС) № 347/2012, имат електронни системи за управление, се предоставя информация за тяхната работа.

## 0. ОБЩА ИНФОРМАЦИЯ

0.1. Марка (търговско наименование на производителя): .....

0.2. Тип: .....

0.2.0.1. Шаси: .....

0.2.0.2. Каросерия/комплектовано превозно средство: .....

0.2.1. Търговско(и) наименование(я) (когато има такова(ива)): .....

0.3. Начин за идентификация на типа, когато се маркира на превозното средство <sup>(6)</sup>: .....

0.3.0.1. Шаси: .....

0.3.0.2. Каросерия/комплектовано превозно средство: .....

0.3.1. Местоположение на тази маркировка: .....

0.3.1.1. Шаси: .....

0.3.1.2. Каросерия/комплектовано превозно средство: .....

0.4. Категория на превозното средство <sup>(6)</sup>: .....

0.5. Наименование и адрес на производителя: .....

0.6. Местоположение и начин на закрепване на задължителните табели и местоположение на идентификационния номер на превозното средство: .....

0.6.1. На шасито: .....

0.6.2. На каросерията: .....

0.8. Наименование(я) и адрес(и) на монтажния(те) завод(и):

0.9. Наименование и адрес на представителя на производителя (ако има такъв): .....

## 1. ОБЩИ КОНСТРУКТИВНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ НА ПРЕВОЗНОТО СРЕДСТВО

1.1. Снимки и/или чертежи на представително превозно средство: .....

1.2. Чертеж с размери на цялото превозно средство: .....

1.3. Брой на осите и колелата: .....

1.3.1. Брой и местоположение на осите със сдвоени колела: .....

1.3.2. Брой и местоположение на управляемите оси: .....

1.3.3. Задвижващи оси (брой, местоположение, свързване помежду им): .....

2. МАСИ И РАЗМЕРИ (\*) (\*)  
(в kg и mm) (препратка към чертеж, където е приложимо)
- 2.1. База(и) (междусово(и) разстояние(я) (при пълно натоварване) (\*)<sup>(1)</sup>
- 2.1.1. Превозни средства с две оси: .....
- 2.1.1.1. Превозни средства с три или повече оси
- 2.3. Колея и широчина(и) на осите
- 2.3.1. Колея на всяка управляема ос (\*)<sup>(4)</sup>: .....
- 2.3.2. Колея на всички останали оси (\*)<sup>(4)</sup>: .....
- 2.3.4. Широчина на най-предната ос (измерена от най-външната част на гумите, изключвайки деформациите на гумите при точката на контакт с пътя): .....
- 2.4. Външни размери на превозното средство (габаритни)
- 2.4.1. За шаси без каросерия
- 2.4.1.1. Дължина (\*)<sup>(5)</sup>: .....
- 2.4.1.1.1. Максимална допустима дължина: .....
- 2.4.1.1.2. Минимална допустима дължина: .....
- 2.4.1.2. Широчина (\*)<sup>(7)</sup>: .....
- 2.4.1.2.1. Максимална допустима широчина: .....
- 2.4.1.2.2. Минимална допустима широчина: .....
- 2.4.2. За шаси с каросерия
- 2.4.2.1. Дължина (\*)<sup>(5)</sup>: .....
- 2.4.2.1.1. Дължина на товарната площ: .....
- 2.4.2.2. Широчина (\*)<sup>(7)</sup>: .....
- 2.4.3. За каросерия, одобрена без шаси (превозни средства M<sub>2</sub> и M<sub>3</sub>)
- 2.4.3.1. Дължина (\*)<sup>(5)</sup>: .....
- 2.4.3.2. Широчина (\*)<sup>(7)</sup>: .....
- 2.6. Маса в готовност за движение
- Маса на превозното средство с каросерията, а в случай на теглещо превозно средство от категория, различна от M<sub>1</sub>, с теглително-прикачно устройство, когато е монтирано от производителя, в готовност за движение, или масата на шаси или шаси с кабина, без каросерията и/или теглително-прикачното устройство, когато производителят не монтира каросерията и/или теглително-прикачното устройство (включително течности, инструменти, резервно колело, когато има, и водач, а за градски и туристически автобуси — член на екипажа, когато има седалка за него в превозното средство) (\*)<sup>(3)</sup> (максимум и минимум за всеки вариант): .....
- 4.7. Максимална конструктивна скорост на превозното средство (в km/h) (\*)<sup>(6)</sup>: .....
8. СПИРАЧКИ
- (Когато е приложимо, се дават следните данни, включително начини за идентификация)
- 8.1. Тип и характеристики на спирачките, както са определени в точка 1.6 от приложение I към Директива 71/320/ЕИО на Съвета (\*)<sup>(1)</sup>, включително данни и чертеж на барабаните, дисковете, марка и тип на челостите/подложките и/или накладките, ефективни спирачни повърхнини, радиус на барабаните, челостите или дисковете, маса на барабаните, устройствата за регулиране, съответни компоненти от оста(ите) и окачването: .....
- 8.2. Работна схема, описание и/или чертеж на спирачната уредба, посочена в точка 1.2 от приложение I към Директива 71/320/ЕИО, включително данни и чертежи на задвижването и управлението: .....

(<sup>1</sup>) ОВ L 202, 6.9.1971 г., стр. 37.



- 8.2.1. Работна спирачна уредба: .....
- 8.2.2. Спомагателна спирачна уредба: .....
- 8.2.4. Друга допълнителна спирачна уредба: .....
- 8.3. Управление и задвижване на спирачните уредби на ремаркета при превозни средства, които са проектирани да теглят ремарке: .....
- 8.4. Превозното средство е пригодено да тегли ремарке с електрическа/пневматична/хидравлична (\*) работна спирачка: да/не (\*)
- 8.5. Антиблокираща спирачна система
- 8.5.1. описание на работата на системата (включително всички електронни части), схема на електрическия блок, схема на хидравличния или пневматичния кръг: .....
- 8.6. Изчисления и диаграми съгласно допълнението към точка 1.1.4.2, дадено в допълнението към приложение II към Директива 71/320/ЕИО, или съгласно допълнението към приложение XI към същата директива, когато е приложимо: .....
- 8.7. Описание и/или чертеж на енергозахранващите устройства, да се посочи също за спирачни уредби с усилватели: .....
- 8.7.1. В случай на пневматични спирачни уредби работно налягане  $p_2$  в резервоара(ите) за поддържане на налягането: .....
- 8.7.2. В случай на вакуумни спирачни уредби първоначално ниво на енергията в резервоара(ите): .....
13. СПЕЦИАЛНИ РАЗПОРЕДБИ ЗА АВТОБУСИ И ТУРИСТИЧЕСКИ (МЕЖДУТРАДСКИ) АВТОБУСИ
- 13.1. Клас на превозното средство: клас III/клас B (\*)

*Обяснителни бележки*

- (\*) Ненужното се зачерква (има случаи, при които не се налага зачеркване, когато се прилага повече от една възможност).
- (<sup>6</sup>) Когато начинът за идентификация на типа съдържа знаци, които не се отнасят до описанието на типа превозно средство, компонент или отделен технически възел, предмет на настоящия информационен документ, тези знаци се представят в документацията със символа „?“ (напр. ABC??123??).
- (<sup>6</sup>) Класификация съгласно определенията, дадени в част А на приложение II към Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 263, 9.10.2007 г., стр. 1).
- (<sup>6</sup>) Когато има една версия с нормална кабина и друга с кабина със спално отделение, трябва да бъдат посочени и двете конфигурации маси и размери.
- (\*) Стандарт ISO 612: 1978 — Пътни превозни средства. Размери на моторните превозни средства и прикачните превозни средства. Термини и определения.
- (<sup>\*1</sup>) Моторно превозно средство и ремарке с теглич: термин № 6.4.1.  
Полуремарке и ремарке с централна ос: термин № 6.4.2.  
*Забележка*  
При ремарке с централна ос оста на теглително-прикачното устройство се счита за най-предна ос.
- (<sup>\*4</sup>) Термин № 6.5.
- (<sup>\*5</sup>) Термин № 6.1, а за превозни средства, различни от тези от категория  $M_1$ : точка 2.4.1 от приложение I към Директива 97/27/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 233, 25.8.1997 г., стр. 1).  
Т При ремаркета дължините се посочват, както са определени в термин № 6.1.2 от стандарт ISO 612: 1978.
- (<sup>\*7</sup>) Термин № 6.2, а за превозни средства, различни от тези от категория  $M_1$ : точка 2.4.2 от приложение I към Директива 97/27/ЕО.
- (<sup>3</sup>) Масата на водача и, когато е приложимо, на члена на екипажа, се приема за 75 kg (подразделя се на 68 kg маса на лицето и 7 kg багаж, съгласно стандарт ISO 2416:1992), резервоарът за горивото е напълнен до 90 %, а другите системи, съдържащи течност (освен тези за използвана вода), до 100 % от обема, определен от производителя.
- (<sup>9</sup>) За ремаркета, максималната скорост, разрешена от производителя.



## ЧАСТ 2

## ОБРАЗЕЦ

(максимален формат: A4 (210 × 297 mm))

## СЕРТИФИКАТ ЗА ЕО ОДОБРЕНИЕ НА ТИПА

Печат на органа по одобряването на типа

Информация, отнасяща се до:

- ЕО одобрение на типа <sup>(1)</sup>
- разширение на ЕО одобрение на типа <sup>(1)</sup>
- отказ за ЕО одобрение на типа <sup>(1)</sup>
- отнемане на ЕО одобрение на типа <sup>(1)</sup>

на тип превозно средство по отношение на усъвършенстваните системи за аварийно спиране (AEBS)

по отношение на Регламент (ЕС) № 347/2012 на Комисията, изменен, и в съответствие с 1-во ниво на одобрение <sup>(1)</sup>/2-ро ниво на одобрение <sup>(1)</sup>

Номер на ЕО одобрение на типа: \_\_\_\_\_

Основание за разширението:

## РАЗДЕЛ I

- 0.1. Марка (търговско наименование на производителя):
- 0.2. Тип:
  - 0.2.1. Търговско(и) наименование(я) (когато има такова(ива):
- 0.3. Начин за идентификация на типа, когато се маркира на превозното средство <sup>(2)</sup>
  - 0.3.1. Местоположение на тази маркировка:
- 0.4. Категория на превозното средство <sup>(3)</sup>:
- 0.5. Наименование и адрес на производителя:
- 0.8. Наименование(я) и адрес(и) на монтажния(те) завод(и):
- 0.9. Представител на производителя:

## РАЗДЕЛ II

1. Допълнителна информация (където е приложимо): вж. добавката
2. Техническа служба, отговорна за провеждане на изпитванията:
3. Дата на протокола от изпитването:
4. Номер на протокола от изпитването:
5. Забележки (когато има): вж. добавката
6. Място:
7. Дата:
8. Подпис:

Приложения: Информационен пакет.

Протокол от изпитването.

<sup>(1)</sup> Ненужното се зачерква.

<sup>(2)</sup> Когато начинът за идентификация на типа съдържа знаци, които не се отнасят за описанието на типа превозно средство, компонент или отделен технически възел, предмет на настоящия информационен документ, тези знаци трябва да се отбележат в документацията със символа „?“ (напр. ABC??123??).

<sup>(3)</sup> В съответствие с определението от раздел А на приложение II към Директива 2007/46/ЕО.

## Добавка

## към сертификат за ЕО одобрение на типа № ...

1. Допълнителна информация
  - 1.1. Кратко описание на монтираната на превозното средство усъвършенствана система за аварийно спиране (АЕБС)
  4. Резултати от изпитванията в съответствие с приложение II към Регламент (ЕС) № 347/2012
    - 4.1. Подробни данни, които дават възможност за идентифициране и възпроизвеждане на използваните при изпитванията цели
    - 4.2. Списък на активните действия, които водят до прекъсване на етапа на предупреждаване за сблъсък
    - 4.3. Списък на активните действия, които водят до прекъсване на етапа на аварийно спиране.
    - 4.4. Описание на индикацията за предупреждението и последователността, в която сигналите за предупреждение за сблъсък се представят на водача
    - 4.5. Маса и условия на натоварване на превозното средство при провеждане на изпитването
    - 4.6. Подробни данни, които дават възможност за конкретно определяне на целите при изпитването
    - 4.7. Резултати от изпитването на системите за предупреждение и активиране с неподвижна цел
    - 4.8. Резултати от изпитването на системите за предупреждение и активиране с подвижна цел
    - 4.9. Резултати от изпитването за откриване на неизправност
    - 4.10. Резултат от изпитването за дезактивиране на системата (само ако превозното средство е оборудвано със средство за дезактивиране на системата за аварийно спиране)
    - 4.11. Резултати от изпитването за неправилна реакция
    - 4.12. Типът на превозното средство с неговата усъвършенствана система за аварийно спиране (АЕБС) отговаря на изискванията на 1-вото ниво на одобрение, посочени в допълнение 1 към приложение II към Регламент (ЕС) № 347/2012: да/не <sup>(1)</sup>
    - 4.13. Типът на превозното средство с неговата усъвършенствана система за аварийно спиране (АЕБС) отговаря на изискванията на 2-рото ниво на одобрение, посочени в допълнение 2 към приложение II към Регламент (ЕС) № 347/2012: да/не <sup>(1)</sup>
  5. Забележки (ако има)

---

<sup>(1)</sup> Ненужното се зачерква.

## ПРИЛОЖЕНИЕ II

**Изисквания и изпитвания за одобряване на типа на превозни средства по отношение на АЕBS**

1. Изисквания
  - 1.1. Общи изисквания
    - 1.1.1. По отношение на монтираната АЕBS всички превозни средства, попадащи в обхвата на настоящия регламент, трябва да отговарят на изискванията относно експлоатационните характеристики, посочени в точки 1.1—1.6.2 от настоящото приложение, и да са оборудвани с антиблокираща спирачна система в съответствие с изискванията относно експлоатационните характеристики в приложение 13 към Правило № 13 на ИКЕ — ООН <sup>(1)</sup>.
    - 1.1.2. Ефективността на АЕBS не трябва да се влияе неблагоприятно от магнитни или електрически полета. Това се доказва чрез съответствие с Правило № 10 на ИКЕ — ООН, серия от изменения 03.
    - 1.1.3. Съответствието с аспектите на безопасността на сложните електронни системи за управление се доказва чрез изпълняване на изискванията в приложение III.
  - 1.2. Изисквания относно експлоатационните характеристики
    - 1.2.1. Системата трябва да подава на водача подходящи предупреждения, както е описано в точки 1.2.1.1—1.2.1.3:
      - 1.2.1.1. Предупреждение за сблъсък, когато АЕBS е засякла вероятност за сблъсък с превозно средство от категория М, N или О в същата лента за движение, което се движи пред него с по-ниска скорост, намалило е скоростта до неподвижно състояние или е неподвижно, без да е било идентифицирано като неподвижно. Предупреждението трябва да бъде, както е определено в точка 1.5.1.
      - 1.2.1.2. Предупреждение за неизправност при наличие на неизправност на АЕBS, която не позволява да бъдат изпълнени изискванията в настоящото приложение. Предупреждението трябва да бъде, както е определено в точка 1.5.4.
        - 1.2.1.2.1. Между отделните самопроверки на АЕBS не трябва да има значителен времеви интервал и следователно не трябва да има значително забавяне при разпространението на светлинен предупредителен сигнал в случай на електронно установима неизправност.
        - 1.2.1.3. Ако превозното средство е оборудвано със средство за механично дезактивиране на АЕBS, трябва да бъде подавано предупреждение за дезактивиране, когато системата е дезактивирана. Предупреждението трябва да бъде, както е определено в точка 1.4.2.
    - 1.2.2. След предупреждението(ята), посочено(и) в точка 1.2.1.1, и при спазване на разпоредбите в точки 1.3.1, 1.3.2 и 1.3.3 трябва да последва етап на аварийно спиране, чиято цел е значително намаляване на скоростта на изпитваното превозно средство. Това се изпитва в съответствие с точки 2.4 и 2.5.
    - 1.2.3. АЕBS трябва да се активира поне в диапазона на скоростта от 15 km/h до максималната конструктивна скорост на превозното средство, както и при всички натоварвания на превозното средство, освен ако не е механично дезактивирана в съответствие с точка 1.4.
    - 1.2.4. АЕBS трябва да е проектирана по такъв начин, че да се минимизира генерирането на сигнали за предупреждение за сблъсък и да се избегне автономното задействане на спирачките в ситуации, в които водачът не би разпознал предстоящ челен сблъсък. Това се показва в съответствие с точка 2.8.
  - 1.3. Прекъсване от страна на водача
    - 1.3.1. АЕBS може да дава възможност на водача да прекъсне етапа на предупреждаване за сблъсък. Когато обаче спирачната уредба на превозното средство се използва за подаване на предупредителен сигнал чрез допир, системата трябва да дава възможност на водача да прекъсне предупредителното задействане на спирачките.
    - 1.3.2. АЕBS трябва да дава възможност на водача да прекъсне етапа на аварийно спиране.
    - 1.3.3. В посочените в точки 1.3.1 и 1.3.2 случаи прекъсването може да бъде задействано чрез всякакъв вид активно действие (напр. натискане с крак, задействане на пътепоказателите), което показва, че водачът си дава сметка за извънредната ситуация. По време на одобряването на типа производителят на превозното средство предоставя на техническата служба списък на тези активни действия, които се прилага към протокола от изпитването, посочен в приложение I, част 2, раздел II.

<sup>(1)</sup> Съюзът се присъедини към посоченото правило на ИКЕ-ООН с Решение 97/836/ЕО на Съвета (ОВ L 346, 17.12.1997 г., стр. 78).

- 1.4. Когато дадено превозно средство е оборудвано със средство за дезактивиране на функцията АЕBS, трябва да са изпълнени следните условия според приложимостта:
- 1.4.1. Функцията АЕBS се връща автоматично в началното си състояние при започването на всеки нов цикъл на запалване.
- 1.4.2. Непрекъснат оптичен предупредителен сигнал предупреждава водача, че функцията АЕBS е деактивирана. За тази цел може да бъде използван жълтият предупредителен сигнал, определен в точка 1.5.4.
- 1.5. Индикация на предупреждението
- 1.5.1. Предупреждението за сблъсък, посочено в точка 1.2.1.1, се подава поне по два начина, като възможностите за избор са акустичен сигнал, сигнал чрез допир и оптичен сигнал.
- Времето на подаване на предупредителния сигнал трябва да е такова, че да дава възможност на водача да реагира на опасността от сблъсък и да овладее ситуацията, както и да се избягва причиняването на неудобство за водача поради твърде рано или твърде често подавани предупреждения. Това се изпитва в съответствие с точки 2.4.2 и 2.5.2.
- 1.5.2. По време на одобряването на типа производителя на превозното средство предоставя описание на предупредителния сигнал и последователността на подаване на водача на сигналите за предупреждение за сблъсък, които се вписват в протокола от изпитването.
- 1.5.3. Когато, като част от предупреждението за сблъсък, се използва оптично средство, оптичният сигнал може да представлява мигащ режим на предупредителния сигнал за неизправност, посочен в точка 1.2.1.2.
- 1.5.4. Предупреждението за неизправност, посочено в точка 1.2.1.2, представлява непрекъснат жълт оптичен предупредителен сигнал.
- 1.5.5. Всеки от оптичните предупредителни сигнали на АЕBS се активира, когато контактният ключ е в положение „включено“ (работа) или когато е в положение между „включено“ (работа) и „запалване“, което е определено от производителя като положение за проверка (задействане на системата (включено захранване). Това изискване не се прилага за предупредителни сигнали, показвани в общо пространство.
- 1.5.6. Оптичните предупредителни сигнали трябва да са видими дори на дневна светлина; водачът трябва да може лесно да провери от своето място задоволителното състояние на сигналите.
- 1.5.7. Когато на водача се подава оптичен предупредителен сигнал, че АЕBS е временно неактивна, например при неблагоприятни атмосферни условия, сигналът трябва да е непрекъснат и с жълт цвят. За тази цел може да бъде използван предупредителният сигнал за неизправност, посочен в точка 1.5.4.
- 1.6. Разпоредби за периодична техническа проверка
- 1.6.1. При периодични технически проверки трябва да е възможно да се потвърди правилното функциониране на АЕBS посредством пряко наблюдение на състоянието на сигнала за неизправност след преместване на контактния ключ в положение на включено захранване и евентуална проверка на лампите.
- В случая когато предупредителният сигнал за неизправност се появява в общо пространство, трябва да се следи дали общото пространство е в изправно състояние, преди да се извърши проверката за състоянието на предупредителните сигнали за неизправност.
- 1.6.2. По време на одобряването на типа се представя описание на избраното от производителя средство за защита срещу неправомерно изменение на действието на системата за подаване на предупредителни сигнали за неизправност, като се спазва поверителност.
- Като алтернативен вариант, това изискване за защита се изпълнява, когато има допълнително средство за проверка на правилното функциониране на АЕBS.
2. Процедури за изпитване
- 2.1. Условия на изпитването
- 2.1.1. Изпитването се провежда на равна, суха, бетонна или асфалтова повърхност, която позволява добро сцепление.
- 2.1.2. Температурата на околната среда трябва да бъде между 0 °C и 45 °C.
- 2.1.3. Хоризонталната видимост трябва да позволява целта да се вижда по време на цялото изпитване.
- 2.1.4. Изпитванията се провеждат, когато няма вятър, който може да повлияе на резултатите.

- 2.2. Условия, свързани с превозното средство
- 2.2.1. Маса по време на изпитването
- Превозното средство се изпитва при условия на натоварване, които се съгласуват между производителя и техническата служба. След започване на процедурата за изпитване не се позволяват изменения.
- 2.3. Цели при изпитването
- 2.3.1. Използваната при изпитванията цел е стандартен серийно произвеждан в голям обем лек автомобил от категория M1, код AA, седан, или като алтернативен вариант „мека цел“, която е представителна за такова превозно средство по отношение на нейните идентификационни характеристики, приложими за сензорната система на подложената на изпитване AEBs <sup>(1)</sup>.
- 2.3.2. В документацията на превозното средство за одобряване на типа се вписват подробни данни, които дават възможност за конкретно определяне и възпроизвеждане на целта(ите) при изпитването, както е посочено в точка 4.6 от добавката към приложение I, част 2, раздел II.
- 2.4. Изпитване на системите за предупреждение и активиране при неподвижна цел
- 2.4.1. Изпитването превозно средство, което се приближава към неподвижната цел, движейки се по права линия в продължение на поне две секунди преди началото на функционалната част на изпитването, като осевата линия на изпитването превозно средство не трябва да се отклонява от тази на целта с повече от 0,5 m.
- Функционалната част на изпитването започва, когато изпитването превозно средство се движи със скорост  $80 \pm 2 \text{ km/h}$  и е на разстояние поне 120 m от целта.
- От началото на функционалната част до момента на сблъсък водачът не извършва никакви настройки на който и да е орган за управление на изпитването превозно средство, освен минимални корекции на кормилната уредба за компенсиране на евентуални отклонения.
- 2.4.2. Времето на подаване на предупредителните сигнали по начините, посочени в точка 1.5.1, трябва да отговаря на следните изисквания:
- 2.4.2.1. Подава се поне един предупредителен сигнал чрез допир или акустичен предупредителен сигнал не по-късно от момента, посочен във:
- За 1-во ниво на одобрение: Колона Б от таблицата в допълнение 1
- За 2-ро ниво на одобрение: Колона Б от таблицата в допълнение 2
- Тези моменти трябва да настъпят преди началото на етапа на аварийно спиране.
- 2.4.2.2. Подават се поне два предупредителни сигнала не по-късно от момента, посочен във:
- За 1-во ниво на одобрение: Колона В от таблицата в допълнение 1
- За 2-ро ниво на одобрение: Колона В от таблицата в допълнение 2
- Тези моменти трябва да настъпят преди началото на етапа на аварийно спиране.
- 2.4.2.3. Всяко намаление на скоростта по време на етапа на предупреждение не трябва да превишава  $15 \text{ km/h}$  или 30 % от общото намаление на скоростта на изпитването превозно средство, като се взема по-високата от двете стойности.
- 2.4.3. След етапа на предупреждение за сблъсък следва етапът на аварийно спиране.
- 2.4.4. Етапът на аварийно спиране започва не по-рано от момента, в който ТТС е равно или по-малко от 3,0 секунди.
- Спазването на това изискване се проверява или чрез действително измерване по време на изпитването, или чрез използване на предоставена от производителя на превозното средство документация, в съответствие с това, което е съгласувано между техническата служба и производителя на превозното средство.
- 2.4.5. Общото намаление на скоростта на изпитването превозно средство към момента на сблъсък с неподвижната цел не трябва да е по-малко от стойността, посочена във:
- За 1-во ниво на одобрение: Колона Г от таблицата в допълнение 1
- За 2-ро ниво на одобрение: Колона Г от таблицата в допълнение 2
- 2.5. Изпитване на системите за предупреждение и активиране при подвижна цел

<sup>(1)</sup> Идентификационните характеристики на меката цел се съгласуват между техническата служба и производителя на превозното средство, като се считат за еквивалентни на лек автомобил от категория M1, код AA, седан.

- 2.5.1. Изпитваното превозно средство и подвижната цел се движат по права линия в едно и също направление в продължение на поне две секунди преди началото на функционалната част на изпитването, като осевата линия на превозното средство не трябва да се отклонява с повече от 0,5 m от тази на целта.
- Функционалната част на изпитването започва, когато изпитваното превозно средство се движи със скорост  $80 \pm 2$  km/h, а подвижната цел — със скорост, определена във:
- За 1-во ниво на одобрение: Колона 3 от таблицата в допълнение 1
- За 2-ро ниво на одобрение: Колона 3 от таблицата в допълнение 2
- Разстоянието между изпитваното превозно средство и подвижната цел трябва да е поне 120 m.
- От началото на функционалната част до момента, в който скоростта на изпитваното превозно средство се изравни с тази на целта, водачът не извършва никакви настройки на който и да е орган за управление на изпитваното превозно средство, освен минимални корекции на кормилната уредба за компенсиране на евентуални отклонения.
- 2.5.2. Времето на подаване на предупредителните сигнали по начините, посочени в точка 1.5.1, отговаря на следните изисквания:
- 2.5.2.1. Подава се поне един предупредителен сигнал чрез допир или акустичен предупредителен сигнал не по-късно от момента, посочен във:
- За 1-во ниво на одобрение: Колона Д от таблицата в допълнение 1
- За 2-ро ниво на одобрение: Колона Д от таблицата в допълнение 2
- Тези моменти трябва да настъпят преди началото на етапа на аварийно спиране.
- 2.5.2.2. Подават се поне два предупредителни сигнала не по-късно от момента, посочен във:
- За 1-во ниво на одобрение: Колона Е от таблицата в допълнение 1
- За 2-ро ниво на одобрение: Колона Е от таблицата в допълнение 2
- Тези моменти трябва да настъпят преди началото на етапа на аварийно спиране.
- 2.5.2.3. Всяко намаление на скоростта по време на етапа на предупреждение не трябва да превишава 15 km/h или 30 % от общото намаление на скоростта на изпитваното превозно средство, като се взема по-високата от двете стойности.
- 2.5.3. След етапа на предупреждение за сблъсък, следва етапът на аварийно спиране, в резултат на който изпитваното превозно средство не трябва да се сблъска с подвижната цел.
- 2.5.4. Етапът на аварийно спиране започва не по-рано от момента, в който ТТС е равно или по-малко от 3,0 секунди.
- Спазването на това изискване се проверява или чрез действително измерване по време на изпитването, или чрез използване на предоставена от производителя на превозното средство документация, в съответствие с това, което е съгласувано между техническата служба и производителя на превозното средство.
- 2.6. Изпитване за откриване на неизправност
- 2.6.1. Симулира се електрическа неизправност, например чрез прекъсване на захранването на някой от компонентите на АЕBS или прекъсване на електрическите връзки между компонентите на АЕBS. При симулиране на неизправност на АЕBS не се прекъсват електрическите връзки за предупредителния сигнал за водача, посочен в точка 1.5.4, както и избираемото средство за механично дезактивиране на АЕBS, посочено в точка 1.4.
- 2.6.2. Предупредителният сигнал за неизправност, посочен в точка 1.5.4, се активира и остава в активирано състояние най-късно 10 секунди след като превозното средство се е движело със скорост, по-голяма от 15 km/h, като се активира повторно веднага след последващ цикъл на изключване—включване на запалването при неподвижно превозно средство и остава така докато не бъде отстранена симулираната неизправност.
- 2.7. Изпитване за дезактивиране на системата
- 2.7.1. За превозни средства оборудвани със средство за дезактивиране на АЕBS, контактният ключ се поставя в положение „включено“ (работа) и се деактивира АЕBS. Посоченият в точка 1.4.2 предупредителен сигнал трябва да се активира. Контактният ключ се поставя в положение „изключено“. След това контактният ключ се поставя отново в положение „включено“ (работа) и се потвърждава, че по-рано активираният предупредителен сигнал не е отново активиран, като по този начин се указва, че АЕBS е възстановена в начално състояние, както е посочено в точка 1.4.1. Ако системата за запалване се активира посредством „ключ“, посоченото изискване трябва да бъде изпълнено без ключът да се изважда.

- 2.8. Изпитване за неправилна реакция
- 2.8.1. Две неподвижни превозни средства от категория M<sub>1</sub>, код AA, седан, се разполагат по следния начин:
- а) насочени са в същата посока на движение като тази на изпитваното превозно средство,
  - б) разстоянието между тях е 4,5 m <sup>(1)</sup>,
  - в) задните части на двете превозни средства са на едно и също ниво.
- 2.8.2. Изпитваното превозно средство изминава разстояние от поне 60 m при постоянна скорост  $50 \pm 2$  km/h, така че да мине по средата между двете неподвижни превозни средства.
- По време на изпитването не се извършват никакви настройки на който и да е орган за управление на изпитваното превозно средство, освен минимални корекции на кормилната уредба за компенсиране на евентуални отклонения.
- 2.8.3. АЕBS не трябва да подава предупреждение за сблъсък и да стартира етапа на аварийно спиране.
- 

<sup>(1)</sup> Базовата точка за всяко неподвижно превозно средство за целите на установяването на разстоянието между двете неподвижни превозни средства се определя в съответствие със стандарт ISO 612-1978.



## Допълнение 1

**Първо ниво на одобрение: изисквания за изпитване на системите за предупреждение и активиране — стойности за одобрение/неодобрение**

А	Б		В	Г	Д		Е	Ж	З
Категория на превозното средство	Неподвижна цел			Намаление на скоростта на изпитваното превозно средство (вж. точка 2.4.5)	Подвижна цел		Намаление на скоростта на изпитваното превозно средство (вж. точка 2.5.3)	Целева скорост (вж. точка 2.5.1)	
	Време на подаване на различните предупредителни сигнали		Време на подаване на различните предупредителни сигнали		Намаление на скоростта на изпитваното превозно средство				
	Най-малко 1 сигнал чрез допир или акустичен сигнал (вж. точка 2.4.2.1)	Най-малко 2 сигнала (вж. точка 2.4.2.2)				Най-малко 1 сигнал чрез допир или акустичен сигнал (вж. точка 2.5.2.1)			Най-малко 2 сигнала (вж. точка 2.5.2.2)
M <sub>3</sub> , N <sub>3</sub> и N <sub>2</sub> > 8 t (оборудвано с пневматични или спирални уредби, работещи със сгъстен въздух и хидравлично налягане и с пневматично окачване на задната ос)	Не по-късно от 1,4 s преди началото на етапа на аварийно спиране	Не по-късно от 0,8 s преди началото на етапа на аварийно спиране	Не по-малко от 10 km/h	Не по-късно от 1,4 s преди началото на етапа на аварийно спиране	Не по-късно от 0,8 s преди началото на етапа на аварийно спиране	Изпитваното превозно средство не се сблъсква с подвижната цел	32 ± 2 km/h		

## Допълнение 2

**Второ ниво на одобрение: изисквания за изпитване на системите за предупреждение и активиране — стойности за одобрение/неодобрение**

А	Б		В	Г	Д		Е	Ж	З
Категория на превозното средство	Неподвижна цел			Намаление на скоростта на изпитваното превозно средство (вж. точка 2.4.5)	Подвижна цел		Намаление на скоростта на изпитваното превозно средство (вж. точка 2.5.3)	Целева скорост (вж. точка 2.5.1)	
	Време на подаване на различните предупредителни сигнали		Време на подаване на различните предупредителни сигнали		Намаление на скоростта на изпитваното превозно средство				
	Най-малко 1 сигнал чрез допир или акустичен сигнал (вж. точка 2.4.2.1)	Най-малко 2 сигнала (вж. точка 2.4.2.2)				Най-малко 1 сигнал чрез допир или акустичен сигнал (вж. точка 2.5.2.1)			Най-малко 2 сигнала (вж. точка 2.5.2.2)
M <sub>3</sub> , N <sub>3</sub> и N <sub>2</sub> > 8 t <sup>(1)</sup>	Не по-късно от 1,4 s преди началото на етапа на аварийно спиране	Не по-късно от 0,8 s преди началото на етапа на аварийно спиране	Не по-малко от 20 km/h	Не по-късно от 1,4 s преди началото на етапа на аварийно спиране	Не по-късно от 0,8 s преди началото на етапа на аварийно спиране	Изпитваното превозно средство не се сблъсква с подвижната цел	12 ± 2 km/h		
N <sub>2</sub> ≤ 8 t и M <sub>2</sub> <sup>(2)</sup>	<sup>(3)</sup>	<sup>(3)</sup>	<sup>(3)</sup>	<sup>(3)</sup>	<sup>(3)</sup>	<sup>(3)</sup>	<sup>(3)</sup>		

<sup>(1)</sup> За превозни средства от категория M<sub>3</sub> с хидравлична спирална система се прилагат изискванията от втория ред.

<sup>(2)</sup> За превозни средства с пневматична спирална система се прилагат изискванията от първия ред.

<sup>(3)</sup> Стойностите се определят в съответствие с член 5.

## ПРИЛОЖЕНИЕ III

**Специални изисквания, които следва да се прилагат към аспектите на безопасността на сложни електронни системи за управление на превозни средства**

## 1. Общи положения

В настоящото приложение, за целите на настоящия регламент, се определят специалните изисквания към документацията, стратегията за откриване на повреда и проверките по отношение на аспектите на безопасността на сложни електронни системи за управление на превозни средства.

Настоящото приложение може също да се прилага по отношение на свързани с безопасността функции, които се управляват чрез електронна(и) система(и).

Настоящото приложение не определя критериите по отношение на експлоатационните характеристики на сложните електронни системи за управление на превозното средство, а обхваща методите, използвани в процеса на проектиране, и информацията, която трябва да бъде предоставена на техническата служба за целите на одобрението на типа.

Тази информация трябва да показва, че дадена сложна електронна система за управление на превозни средства спазва, при нормални условия и в състояние на неизправност, всички съответни изисквания относно експлоатационните характеристики, посочени в настоящия регламент.

## 2. Определения

За целите на настоящото приложение се прилагат следните определения:

- 2.1. „Концепция за безопасност“ означава описание на мерките, предвидени в конструкцията на системата, например в електронните блокове, така че да се отрази целостта на системата и по този начин да се осигури безопасното ѝ функциониране дори в случай на електрическа неизправност.

Възможността да се преминава към частично функциониране или дори към резервна система за поддържане на най-важните функции на превозното средство може да представлява част от концепцията за безопасност.

- 2.2. „Електронна система за управление“ означава комбинация от блокове, проектирани да работят съвместно за осигуряването на заявената функция за управление на превозното средство чрез електронна обработка на данни.

Такива системи, които често са програмно управлявани, са изградени от обособени функционални компоненти като сензори, електронни модули за управление и изпълнителни механизми и са свързани чрез връзки за предаване на данни. Те могат да включват механични, електропневматични или електрохидравлични елементи.

- 2.3. „Сложни електронни системи за управление на превозното средство“ означава тези електронни системи, които са подчинени на йерархия на управлението, при която дадена функция на управление може да бъде заменена с преход от електронна система за управление/функция от по-високо ниво.

- 2.4. „Системи/функции за управление от високо ниво“ означава тези системи/функции, които използват допълнителни условия за обработка и/или отчитане на данни, с цел промяна на поведението на превозното средство чрез подаване на команди за промени в нормалното функциониране на системата за управление на превозното средство.

Това позволява на сложните системи да променят автоматично целите си при спазване на приоритети, които зависят от отчитаните обстоятелства.

- 2.5. „Блокове“ означава най-малките части на компонентите на системата, попадащи в обхвата на настоящото приложение: тези комбинации от компоненти се разглеждат като единични елементи за целите на идентифицирането, анализа и замяната.

- 2.6. „Предавателни връзки“ означава средствата, използвани за взаимно свързване на разпръснатите блокове, с цел предаване на сигнали, работни данни или захранване.

Посоченото оборудване е по принцип електрическо, но може да бъде отчасти механично, пневматично, хидравлично или оптично.

- 2.7. „Обхват на управление“ означава изходна променлива, съответстваща на обхвата, в който се очаква системата да осъществява управление.

- 2.8. „Граница на функционалните възможности“ означава външните физически граници, в рамките на които системата е в състояние да осигурява управление.

## 3. Документация

## 3.1. Изисквания

Производителят предоставя комплект документи, който дава достъп до основната конструкция на сложната електронна система за управление на превозното средство (наричана по-долу „системата“), за която се подава заявление за одобрение на типа, и средствата, посредством които е свързана с останалите системи на превозното средство или пряко контролира изходните променливи.

Трябва да бъдат обяснени функцията (функциите) на „системата“ и концепцията за безопасност, определени от производителя.

Документацията трябва да е кратка, но да предоставя доказателства, че при проектирането и разработването на „системата“ са били използвани експертни знания от всички засегнати области, свързани със системата.

За целите на периодичните технически проверки документацията трябва да описва как може да бъде проверявано текущото работно състояние на „системата“.

- 3.1.1. Документацията се предоставя в следните две части:
  - а) официален комплект документи за одобряването, който съдържа материалите, изброени в раздел 3 (с изключение на посоченото в точка 3.4.4), които се предоставят на техническата служба при подаването на заявлението за одобрение на типа. Този комплект служи като основен източник за справка при процеса на проверка, определен в точка 4;
  - б) допълнителни материали и данни от анализа, посочен в точка 3.4.4, които се съхраняват от производителя, но се предоставят за проверка по време на одобряването на типа.
- 3.2. Описание на функциите на „системата“

Предоставя се описание, което дава просто обяснение на всички функции на управление на „системата“ и на методите, използвани за постигане на целите, като включително се указва механизмът (механизмите), чрез които се осъществява управлението.
- 3.2.1. Предоставя се списък на всички входни и отчитани променливи, като се определя и техният работен обхват.
- 3.2.2. Предоставя се списък на всички изходни променливи, които се контролират от „системата“, и за всеки отделен случай се указва дали управлението се осъществява пряко или посредством друга система на превозното средство. Трябва да бъде определен обхватът, в който се управлява всяка отделна променлива.
- 3.2.3. Указват се границите на функционалните възможности, когато това е целесъобразно за действието на системата.
- 3.3. План и схематично описание на системата
  - 3.3.1. Опис на компонентите

Предоставя се списък, в който подробно са изброени всички блокове на „системата“ и се упоменават другите системи на превозното средство, които са необходими за осигуряване на въпросната функция на управление.

Предоставя се схематично описание на тези блокове в комбинация, от което да става ясно както разпределението на оборудването, така и на връзките между тях.
  - 3.3.2. Функции на блоковете

Описва се функцията на всеки блок на „системата“ и се показват сигналите, които го свързват с другите блокове или другите системи на превозното средство. Това може да бъде направено чрез маркирана блоксхема или друго схематично описание или чрез описание, което е илюстрирано с подобна диаграма.
  - 3.3.3. Взаимни връзки

Взаимните връзки в рамките на „системата“ се показват посредством електрическа схема на електрическите връзки за предаване на сигнали, схема на оптичните кабели за оптичните връзки, схема на тръбите оборудване за пневматичното и хидравличното предаване на енергия, както и опростен схематичен план на механичните връзки.
  - 3.3.4. Поток на сигналите и предимство на подаване

Трябва да съществува строго съответствие между предавателните връзки и сигналите, предавани между блоковете.

Всеки път, когато предимството на даден сигнал може да е от значение за експлоатационните характеристики или безопасността по смисъла на настоящия регламент, трябва да се обяви последователността на сигналите по мултиплексирания канал за данни.
  - 3.3.5. Идентификация на блоковете

Всеки блок трябва да може да бъде идентифициран ясно и недвусмислено (напр. чрез означение за хардуер и маркировка или програмно извездан код за софтуер), така че да може да се установява съответствието между съответната апаратна част и документацията.

Когато функциите са съчетани в рамките на един и същи блок или един и същи компютър, но за яснота и леснота на обяснението са показани в няколко блока на блоксхемата, за идентификация на хардуера трябва да се използва една единствена маркировка.

Като използва тази идентификация, производителят потвърждава, че доставеното оборудване съответства на съответния документ.
  - 3.3.5.1. Идентификацията определя версията на използвания хардуер и софтуер и при промяна на версията, като например такава, която променя функцията на блока, за целите на настоящия регламент трябва да се промени и идентификацията.
- 3.4. Концепция за безопасност на производителя

- 3.4.1. Производителят предоставя декларация, която потвърждава, че стратегията, избрана за постигане на целите на „системата“, няма — когато е в състояние на пълна изправност — да възпрепятства безопасното функциониране на системите, които са предмет на разпоредбите на настоящия регламент.
- 3.4.2. По отношение на използвания в „системата“ софтуер трябва да се обяснят елементите на неговата конфигурация и да се идентифицират използваните методи на проектиране и инструментите. Производителят трябва да има готовност при поискване да представи данни за начина, по който е определено осъществяването на логиката на системата по време на проектирането и разработването.
- 3.4.3. Производителят предоставя на техническите органи обяснение на конструктивни мерки, вградени в „системата“ за осигуряване на безопасно функциониране в състояние на неизправност. Възможни конструктивни мерки за неизправност в „системата“ са например:
- а) преминаване към работа с частично използване на системата;
  - б) превключване на отделна резервна система;
  - в) премахване на функцията от по-високо ниво.

В случай на неизправност водачът трябва да бъде предупреден например чрез предупредителен сигнал или показване на съобщение. Когато системата не е деактивирана от водача, напр. чрез завъртане на контактния ключ в положение „изключено“ или чрез изключване на тази конкретна функция, ако е налице специален ключ за тази цел, предупредителният сигнал се запазва за времето, в което състоянието на неизправност продължава.

- 3.4.3.1. Ако избраната конструктивна мярка избира режим на частична работа при определено състояние на неизправност, то това състояние трябва да бъде обявено и да се определят произтичащите от него ограничения на ефективността.
- 3.4.3.2. Ако избраната конструктивна мярка избира втора (резервна) възможност за осъществяването на целта на системата на управление на превозното средство, трябва да се обяснят принципите на механизма за превключване, логиката, нивото на резервиране и всяка вградена резервна характеристика на проверка, както и да се определят произтичащите ограничения на ефективността при този вариант.
- 3.4.3.3. Ако избраната конструктивна мярка избира премахването на системата/функцията от по-високо ниво, трябва да бъдат прекъснати всички съответстващи изходящи сигнали за управлението, свързани с тази функция, по такъв начин, че да се ограничат смущенията при прехода.
- 3.4.4. В подкрепа на документацията трябва да е налице анализ, който в общ план показва поведението на системата при появата на всяка една от указаните неизправности, които ще имат значение за управлението или безопасността на превозното средство.

Този анализ може да се основава на анализ на възможните неизправности и последствията от тях (FMEA), анализ на дървото на отказите (FTA) или друг подобен процес, подходящ от гледна точка на съображенията за безопасност на системата.

Избраният(ите) аналитичен(ни) подход(и) се съставя(т) и поддържа(т) от производителя и се предоставя(т) на техническата служба за проверка по време на одобряването на типа.

- 3.4.4.1. В документацията се изброяват едно по едно наблюдаваните параметри, като за всяко състояние на неизправност от вида, посочен в точка 3.4.4, се определя предупредителният сигнал, който да бъде подаден на водача и/или на персонала по поддръжката/за техническата проверка.

#### 4. Проверка и изпитване

- 4.1. Функционирането на „системата“, определено в изискваните в точка 3 документи, се изпитва, както следва:

##### 4.1.1. Проверка на функционирането на „системата“

Като средство за установяване на обичайните експлоатационни възможности се провежда проверка на функционирането на системата на превозното средство в състояние на пълна изправност спрямо основните изходни спецификации на производителя, освен ако това е предмет на конкретно изпитване на експлоатационните характеристики като част от процедурата на одобряването, определена в настоящия регламент.

##### 4.1.2. Проверка на концепцията за безопасност, посочена в точка 3.4

По преценка на органа по одобряването на типа реагирането на „системата“ се проверява под влиянието на неизправност във всеки отделен блок, посредством подаването на съответни изходящи сигнали към електрическите блокове или механичните елементи, за да се симулира въздействието на вътрешна повреда в блока.

Резултатите от проверката трябва да съответстват на представения в документите обобщен анализ на неизправностите до ниво на цялостно въздействие, което потвърждава адекватността на концепцията за безопасност и нейното изпълнение.

**РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) № 348/2012 НА КОМИСИЯТА****от 20 април 2012 година****за установяване на стандартни стойности при внос с цел определяне на входната цена на някои плодове и зеленчуци**

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Регламент (ЕО) № 1234/2007 на Съвета от 22 октомври 2007 г. за установяване на обща организация на селскостопанските пазари и относно специфични разпоредби за някои земеделски продукти (Общ регламент за ООП) <sup>(1)</sup>,

като взе предвид Регламент за изпълнение (ЕС) № 543/2011 на Комисията от 7 юни 2011 г. за определяне на подробни правила за прилагането на Регламент (ЕО) № 1234/2007 на Съвета по отношение на секторите на плодовете и зеленчуците и на преработените плодове и зеленчуци <sup>(2)</sup>, и по-специално член 136, параграф 1 от него,

като има предвид, че:

(1) В изпълнение на резултатите от Уругвайския кръг на многостранните търговски преговори в Регламент за изпълнение (ЕС) № 543/2011 са посочени критериите, по които Комисията определя стандартните стойности

при внос от трети държави за продуктите и периодите, посочени в приложение XVI, част А от същия регламент.

(2) Стандартната стойност при внос се изчислява за всеки работен ден съгласно член 136, параграф 1 от Регламент за изпълнение (ЕС) № 543/2011, като се вземат под внимание променливите данни за всеки ден. В резултат на това настоящият регламент следва да влезе в сила в деня на публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

*Член 1*

Стандартните стойности при внос, посочени в член 136 от Регламент за изпълнение (ЕС) № 543/2011, са определени в приложението към настоящия регламент.

*Член 2*

Настоящият регламент влиза в сила в деня на публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави-членки.

Съставено в Брюксел на 20 април 2012 година.

*За Комисията,*  
*от името на председателя,*  
José Manuel SILVA RODRÍGUEZ

*Генерален директор на Генерална дирекция*  
*„Земеделие и развитие на селските райони“*

<sup>(1)</sup> ОВ L 299, 16.11.2007 г., стр. 1.

<sup>(2)</sup> ОВ L 157, 15.6.2011 г., стр. 1.

## ПРИЛОЖЕНИЕ

## Стандартни стойности при внос за определяне на входната цена на някои плодове и зеленчуци

(EUR/100 kg)

Код по КН	Код на трета държава <sup>(1)</sup>	Стандартна стойност при внос
0702 00 00	MA	47,3
	TN	124,7
	TR	108,1
	ZZ	93,4
0707 00 05	TR	139,2
	ZZ	139,2
0709 93 10	MA	91,2
	TR	108,3
	ZZ	99,8
0805 10 20	EG	47,8
	IL	72,9
	MA	41,2
	TN	54,8
	TR	50,5
	ZZ	53,4
0805 50 10	TR	58,3
	ZZ	58,3
0808 10 80	AR	88,4
	BR	83,6
	CA	152,1
	CL	99,1
	CN	117,9
	MK	29,3
	NZ	122,4
	US	164,3
	UY	72,9
	ZA	85,3
	ZZ	101,5
0808 30 90	AR	109,5
	CL	133,3
	CN	65,6
	US	107,0
	ZA	125,0
	ZZ	108,1

<sup>(1)</sup> Номенклатура на държавите, определена с Регламент (ЕО) № 1833/2006 на Комисията (ОВ L 354, 14.12.2006 г., стр. 19). Код „ZZ“ означава „с друг произход“.

## РЕШЕНИЯ

### РЕШЕНИЕ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА КОМИСИЯТА

от 26 март 2012 година

за изменение на Решение 98/213/ЕО относно процедурата за удостоверяване съответствието на строителни продукти съгласно член 20, параграф 2 от Директива 89/106/ЕИО на Съвета във връзка с комплекти за вътрешни прегради

(нотифицирано под номер C(2012) 1866)

(текст от значение за ЕИП)

(2012/201/ЕС)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Директива 89/106/ЕИО на Съвета от 21 декември 1988 г. относно сближаването на законовите, подзаконовите и административни разпоредби на държавите-членки по отношение на строителните продукти<sup>(1)</sup>, и по-специално член 13, параграф 4 от нея,

след консултация с Постоянния комитет по строителството,

като има предвид, че:

- (1) Решение 98/213/ЕО на Комисията<sup>(2)</sup> се отнася само за продуктите, определени в европейски технически одобрения, докато някои от тези продукти могат също така да са обхванати от хармонизирани европейски стандарти.
- (2) Понастоящем Европейският комитет по стандартизация (CEN) изготвя хармонизирани европейски стандарти за някои от продуктите, посочени в Решение 98/213/ЕО.
- (3) Поради това Решение 98/213/ЕО следва да бъде съответно изменено,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

Решение 98/213/ЕО се изменя, както следва:

- 1) Въмква се следният член 3а:

„Член 3а

Процедурата за удостоверяване на съответствие съгласно приложение IV се посочва в мандатите за хармонизирани европейски стандарти.“

- 2) Добавя се приложение IV, чийто текст е установен в приложението към настоящото решение.

Член 2

Адресати на настоящото решение са държавите-членки.

Съставено в Брюксел на 26 март 2012 година.

За Комисията

Antonio TAJANI

Заместник-председател

<sup>(1)</sup> ОВ L 40, 11.2.1989 г., стр. 12.

<sup>(2)</sup> ОВ L 80, 18.3.1998 г., стр. 41.



## ПРИЛОЖЕНИЕ

## „ПРИЛОЖЕНИЕ IV

## ГРУПА ПРОДУКТИ

## КОМПЛЕКТИ ЗА ПРЕГРАДИ ОТ ГИПСОВИ ПЛОСКОСТИ (1/2)

## Системи за удостоверяване на съответствие

За продукта(ите) и предназначението(ята), посочени по-долу, към Европейския комитет по стандартизация (CEN) се отправя искане за уточняване на следната система за удостоверяване на съответствие в съответните хармонизирани европейски стандарти:

Продукт(и)	Предназначение(я)	Ниво(а) или клас(ове)	Система(и) за удостоверяване на съответствие
Комплекти/системи за вътрешни прегради	За всички приложения, които не са обект на изисквания за огнеустойчивост	Всички	3

Система 3: вж. приложение III, точка 2, подточка ii) към Директива 89/106/ЕИО, втора възможност.

Спецификацията на системата трябва да бъде такава, че да може да се прилага дори когато не е необходимо да се определят експлоатационните качества за дадена характеристика, тъй като най-малко в една държава-членка липсва правно изискване относно такава характеристика (вж. член 2, параграф 1 от Директива 89/106/ЕИО и където е приложимо — точка 1.2.3 от тълкувателните документи). В тези случаи от производителя не трябва да се изисква да провери съответната характеристика, ако той не иска да декларира експлоатационните качества на продукта в това отношение.

## ГРУПА ПРОДУКТИ

## КОМПЛЕКТИ ЗА ПРЕГРАДИ ОТ ГИПСОВИ ПЛОСКОСТИ (2/2)

## Системи за удостоверяване на съответствие

За продукта(ите) и предназначението(ята), посочени по-долу, към CEN се отправя искане за уточняване на следната(ите) система(и) за удостоверяване на съответствие в съответния хармонизиран европейски стандарт:

Продукт(и)	Предназначение(я)	Ниво(а) или клас(ове) (огнеустойчивост)	Система(и) за удостоверяване на съответствие
Комплекти/системи за вътрешни прегради	За приложения, обект на изисквания за огнеустойчивост	A1 (*), A2 (*), B (*), C (*)	1
		A1 (**), A2 (**), B (**), C (**), D, E	3
		(от A1 до E) (***), F	4

Система 1: вж. приложение III, точка 2, подточка i) към Директива 89/106/ЕИО без контролно изпитване на проби.

Система 3: вж. приложение III, точка 2, подточка ii) към Директива 89/106/ЕИО, втора възможност.

Система 4: приложение III, точка 2, подточка ii) към Директива 89/106/ЕИО, трета възможност.

(\*) Продукти или материали, при които ясно разграничим етап на производствения процес води до подобряване на класирането им според огнеустойчивост (например добавянето на негорими материали или ограничаване на използването на органични материали).

(\*\*) Продукти или материали, които не влизат в обхвата на бележка под линия (\*).

(\*\*\*) Продукти или материали, които не изискват изпитване на огнеустойчивост (например продукти или материали от клас A1 съгласно Решение 96/603/ЕО на Комисията (ОВ L 267, 19.10.1996 г., стр. 23).

Спецификацията на системата трябва да бъде такава, че да може да се прилага дори когато не е необходимо да се определят експлоатационните качества за дадена характеристика, тъй като най-малко в една държава-членка липсва правно изискване относно такава характеристика (вж. член 2, параграф 1 от Директива 89/106/ЕИО и където е приложимо — точка 1.2.3 от тълкувателните документи). В тези случаи от производителя не трябва да се изисква да провери съответната характеристика, ако той не иска да декларира експлоатационните качества на продукта в това отношение.“

**РЕШЕНИЕ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА КОМИСИЯТА****от 29 март 2012 година****за изменение на Решение 1999/94/ЕО относно процедурата за удостоверяване на съответствието на строителни продукти съгласно член 20, параграф 2 от Директива 89/106/ЕИО на Съвета във връзка с предварително изготвени продукти от обикновен бетон/лек бетон/газобетон***(нотифицирано под номер С(2012) 1977)***(текст от значение за ЕИП)****(2012/202/ЕС)**

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Директива 89/106/ЕИО на Съвета от 21 декември 1988 г. относно сближаването на законовите, подзаконовите и административни разпоредби на държавите-членки по отношение на строителните продукти <sup>(1)</sup>, и по-специално член 13, параграф 4, буква а) от нея,

след консултация с Постоянния комитет по строителството,

като има предвид, че:

- (1) На 25 януари 1999 г. Комисията прие Решение 1999/94/ЕО относно процедурата за удостоверяване на съответствието на строителни продукти съгласно член 20, параграф 2 от Директива 89/106/ЕИО на Съвета във връзка с предварително изготвени продукти от обикновен бетон/лек бетон/газобетон <sup>(2)</sup>.
- (2) Следва да се измени приложение III към Решение 1999/94/ЕО, за да се адаптират към техническия прогрес системите за удостоверяване на съответствието на елементите на подови греди/блокове с органични материали, за да се вземат предвид приложенията, към които

се прилагат разпоредби във връзка с реакцията на огън, тъй като следва да се осигури различно ниво на участие на съответните трети лица в зависимост от процесите и използваните в производството материали.

- (3) Поради това Решение 1999/94/ЕО следва да бъде съответно изменено,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

*Член 1*

Приложение III към Решение 1999/94/ЕО се изменя в съответствие с приложението към настоящото решение.

*Член 2*

Адресати на настоящото решение са държавите-членки.

Съставено в Брюксел на 29 март 2012 година.

*За Комисията*  
Antonio TAJANI  
*Заместник-председател*

<sup>(1)</sup> ОВ L 40, 11.2.1989 г., стр. 12.

<sup>(2)</sup> ОВ L 29, 3.2.1999 г., стр. 55.

## ПРИЛОЖЕНИЕ

В приложение III към Решение 1999/94/ЕО се добавя следният текст:

## „ГРУПА ПРОДУКТИ

**ЕЛЕМЕНТИ НА ПОДОВИ ГРЕДИ/БЛОКОВЕ С ОРГАНИЧНИ МАТЕРИАЛИ****Системи за удостоверяване на съответствие**

За продукта(ите) и предназначението(ята), посочени по-долу, към Европейския комитет по стандартизация (CEN) се отправя искане за уточняване на следната система за удостоверяване на съответствие в необходимите хармонизирани европейски стандарти:

Продукт/и	Предназначение/я	Ниво/а или клас/ове (реакция на огън)	Система/и за удостоверяване на съответствие
Елементи на подови греди/блокове с органични материали	За приложенията, към които се прилагат разпоредби във връзка с реакцията на огън	(A1, A2, B, C) (*)	1
		(A1, A2, B, C) (**), D, E	3
		(от A1 до E) (***), F	4

Система 1: вж. приложение III, точка 2, подточка i) към Директива 89/106/ЕИО без контролно изпитване на проби.

Система 3: вж. приложение III, точка 2, подточка ii) към Директива 89/106/ЕИО, втора възможност.

Система 4: вж. приложение III, точка 2, подточка ii) към Директива 89/106/ЕИО, трета възможност.

(\*) Продукти или материали, при които ясно разграничим етап на производствения процес води до определяне на по-висок клас по реакция на огън (например добавянето на негорими материали или ограничаване на използването на органични материали).

(\*\*) Продукти или материали, които не влизат в обхвата на бележка под линия (\*).

(\*\*\*) Продукти или материали, които не изискват изпитване на реакция на огън (например продукти или материали от клас A1 в съответствие с Решение 96/603/ЕО на Комисията (ОВ L 267, 19.10.1996 г., стр. 23).

Спецификацията на системата трябва да бъде такава, че да може да се прилага дори когато не е необходимо да се определят експлоатационните качества за дадена характеристика, тъй като най-малко в една държава-членка липсва такова правно изискване (вж. член 2, параграф 1 от Директива 89/106/ЕИО и ако е приложимо — клауза 1.2.3 от тълкувателните документи). В тези случаи от производителя не трябва да се изисква да провери съответната характеристика, ако той не иска да декларира експлоатационните качества на продукта в това отношение.“

## РЕШЕНИЕ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА КОМИСИЯТА

от 19 април 2012 година

за изменение на приложение I към Решение 2006/766/ЕО по отношение на вписването за Чили в списъка с трети страни, от които е разрешен вносът на живи, охладени, замразени или преработени двучерупчести мекотели, бодлокожи, ципести и морски коремоноги, предназначени за консумация от човека

(нотифицирано под номер C(2012) 2446)

(текст от значение за ЕИП)

(2012/203/ЕС)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Регламент (ЕО) № 854/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 г. за определяне на специфичните правила за организирането на официален контрол върху продуктите от животински произход, предназначени за човешка консумация<sup>(1)</sup>, и по-специално член 11, параграф 1 от него,

като има предвид, че:

- (1) В Регламент (ЕО) № 854/2004 се предвижда, че продукти от животински произход се внасят само от трета страна или част от трета страна, която фигурира в списъка, изготвен в съответствие с посочения регламент.
- (2) В Регламент (ЕО) № 854/2004 се предвижда също, че при изготвянето и актуализирането на посочените списъци следва да бъде взет предвид контролът на Съюза в третите страни и гаранциите, предоставени от компетентните органи на третите страни по отношение наличието на съответствие или равностойност на законодателството на Съюза в областта на фуражите и храните и правилата за опазване здравето на животните, установени в Регламент (ЕО) № 882/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 г. относно официалния контрол, провеждан с цел осигуряване на проверка на съответствието със законодателството в областта на фуражите и храните и правилата за опазване здравето на животните и хуманното отношение към животните<sup>(2)</sup>.
- (3) В Решение 2006/766/ЕО на Комисията от 6 ноември 2006 г. за установяване на списъци с трети страни и територии, от които е разрешен вносът на двучерупчести мекотели, бодлокожи, ципести, морски коремоноги и рибни продукти<sup>(3)</sup>, са изброени тези трети страни, които отговарят на критериите, посочени в Регламент (ЕО) № 854/2004, и следователно са в състояние да гарантират, че износът на тези продукти за Съюза отговаря на санитарните условия, определени в законодателството на Съюза с цел опазване здравето на потребителите. По-специално, с приложение I към посоченото решение се установява списък на трети страни, от които е разрешен вносът на живи, охладени, замразени или

преработени двучерупчести мекотели, бодлокожи, ципести и морски коремоноги за консумация от човека. В този списък се посочват и ограниченията за такъв внос от някои трети страни.

- (4) Понастоящем Чили фигурира в списъка в приложение I към Решение 2006/766/ЕО като трета страна, от която е разрешен вносът на двучерупчести мекотели, бодлокожи, ципести и морски коремоноги, предназначени за консумация от човека, но този внос е ограничен до замразени или преработени двучерупчести мекотели, бодлокожи, ципести и морски коремоноги и до някои охладени и почистени от вътрешности гребеновидни мекотели от семейство *Pectinidae*.
- (5) В периода 26 април—6 май 2010 г. в Чили се проведе инспекция от Комисията, която имаше за цел да оцени въведената система за контрол на производството на двучерупчести мекотели, предназначени за износ за Съюза. Резултатите от инспекцията, заедно с гаранциите, предоставени от компетентните органи в Чили, показват, че условията, приложими в тази трета страна по отношение на живи двучерупчести мекотели, бодлокожи, ципести и морски коремоноги, предназначени за износ за Съюза, са равностойни на установените в съответното законодателство на Съюза. Поради това ограниченията за внос в Съюза на двучерупчести мекотели, бодлокожи, ципести и морски коремоноги от Чили следва да не се прилагат повече.
- (6) Поради това Решение 2006/766/ЕО следва да бъде съответно изменено.
- (7) Мерките, предвидени в настоящото решение, са в съответствие със становището на Постоянния комитет по хранителната верига и здравето на животните,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член I

В приложение I към Решение 2006/766/ЕО вписването за Чили се заменя със следното:

„CL	ЧИЛИ“	
-----	-------	--

<sup>(1)</sup> ОВ L 139, 30.4.2004 г., стр. 206.

<sup>(2)</sup> ОВ L 165, 30.4.2004 г., стр. 1.

<sup>(3)</sup> ОВ L 320, 18.11.2006 г., стр. 53.

*Член 2*

Адресати на настоящото решение са държавите членки.

Съставено в Брюксел на 19 април 2012 година.

*За Комисията*  
John DALLI  
*Член на Комисията*

---

## РЕШЕНИЕ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА КОМИСИЯТА

от 19 април 2012 година

за изменение на приложенията към Решение 2003/467/ЕО по отношение на обявяването на Латвия за официално свободна от бруцелоза държава членка и на определени региони на Италия, Полша и Португалия за региони, официално свободни от туберкулоза, бруцелоза и ензоотична левкоза по говедата

(нотифицирано под номер C(2012) 2451)

(текст от значение за ЕИП)

(2012/204/ЕС)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Директива 64/432/ЕИО на Съвета от 26 юни 1964 г. относно проблеми, свързани със здравето на животните, които засягат търговията в Общността с говеда и свине<sup>(1)</sup>, и по-специално, глава I, точка 4 от приложение А, глава II, точка 7 от приложение А и глава I, буква Д от приложение Г към нея,

като има предвид, че:

- (1) Директива 64/432/ЕИО се прилага по отношение на търговията в рамките на Съюза с говеда и свине. С нея се установяват условията, на които трябва да отговаря дадена държава членка или регион на държава членка, за да бъде обявен за официално свободен от туберкулоза, бруцелоза и ензоотична левкоза по говедата по отношение на стадата говеда.
- (2) В приложенията към Решение 2003/467/ЕО на Комисията от 23 юни 2003 г. за установяване на статут на официално свободни от туберкулоза, бруцелоза и ензоотична левкоза по говедата на някои държави членки и региони на държави членки по отношение на стадата говеда<sup>(2)</sup> са изброени държавите членки и регионите в тях, които са обявени съответно за официално свободни от туберкулоза, официално свободни от бруцелоза и официално свободни от ензоотична левкоза по говедата.
- (3) Италия представи на Комисията документи, доказващи, че са спазени условията, установени в Директива 64/432/ЕИО, по отношение на провинциите Asti и Biella в региона Piemonte в Италия, за да може тези провинции да бъдат обявени за официално свободни от туберкулоза по говедата.
- (4) В допълнение провинция Ascoli Piceno вече е включена в глава 2 от приложение I към Решение 2003/467/ЕО като официално свободен от туберкулоза регион в Италия. Въпреки това според административното деление на Италия провинция Ascoli Piceno в региона Marche е разделена на две отделни провинции: провинция Ascoli

Piceno и провинция Fermo. Текстът за Италия в списъка, определен в глава 2 от приложение I към Решение 2003/467/ЕО, следва да бъде съответно изменен.

- (5) Португалия представи на Комисията документи за всички административни региони (distritos) в границите на по-голямата административна единица (região) Algarve в Португалия, показващи съответствие с предвидените в Директива 64/432/ЕИО условия за обявяване за официално свободни от туберкулоза региони.
- (6) След оценката на документите, представени от Италия и Португалия, провинциите Asti и Biella в региона Piemonte в Италия и всички административни региони (distritos) в границите на по-голямата административна единица (região) Algarve в Португалия следва да бъдат обявени за официално свободни от туберкулоза региони съответно в Италия и в Португалия.
- (7) Италия също така представи на Комисията документи, доказващи съответствие с предвидените в Директива 64/432/ЕИО условия за обявяване за официално свободни от бруцелоза региони по отношение на всички провинции в региона Valle d'Aosta в Италия.
- (8) Латвия също представи на Комисията документи за цялата си територия, показващи съответствие с предвидените в Директива 64/432/ЕИО условия за обявяване за официално свободна от бруцелоза държава членка.
- (9) Португалия също представи на Комисията документи за всички административни региони (distritos) в границите на по-голямата административна единица (região) Algarve в Португалия, показващи съответствие с предвидените в Директива 64/432/ЕИО условия за обявяване за официално свободни от бруцелоза региони.
- (10) След оценката на документите, представени от Италия, Латвия и Португалия, Латвия следва да бъде обявена за официално свободна от бруцелоза държава членка, всички провинции в региона Valle d'Aosta в Италия и всички административни региони (distritos) в границите на по-голямата административна единица (região) Algarve следва да бъдат обявени за официално свободни от бруцелоза региони съответно в Италия и в Португалия.

(1) ОВ L 121, 29.7.1964 г., стр. 1977/64.

(2) ОВ L 156, 25.6.2003 г., стр. 74.

- (11) Италия, Полша и Португалия представиха на Комисията документи, показващи съответствие с предвидените в Директива 64/432/ЕИО условия за обявяване за региони, официално свободни от ензоотична левкоза по говедата, по отношение на провинциите Catania, Enna, Palermo и Ragusa в регион Сицилия в Италия, за деветнадесет административни региона (powiaty) в границите на по-големите административни единици (войводства) Kujawsko-Pomorskie, Pomorskie, Warmińsko-Mazurskie и Wielkopolskie в Полша и за всички административни региони (distritos) в границите на по-големите административни единици (regiões) Centro и Lisboa e Vale do Tejo и четири административни региона (distritos) в границите на по-голямата административна единица (região) Norte в Португалия.
- (12) След оценката на документите, представени от Италия, Полша и Португалия, провинциите Catania, Enna, Palermo и Ragusa в регион Сицилия в Италия, деветнадесет административни региона (powiaty) в границите на по-големите административни единици (войводства) Kujawsko-Pomorskie, Pomorskie, Warmińsko-Mazurskie и Wielkopolskie в Полша и всички административни региони (distritos) в границите на по-големите административни единици (regiões) Centro и Lisboa e Vale do Tejo и четири административни региона (distritos) в границите на по-голямата административна единица (região) Norte в Португалия следва да бъдат обявени за официално свободни от ензоотична левкоза по говедата региони съответно в Италия, Полша и Португалия.
- (13) Поради това приложенията към Решение 2003/467/ЕО следва да бъдат съответно изменени.
- (14) Мерките, предвидени в настоящото решение, са в съответствие със становището на Постоянния комитет по хранителната верига и здравето на животните,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

*Член 1*

Приложенията към Решение 2003/467/ЕО се изменят в съответствие с приложението към настоящото решение.

*Член 2*

Адресати на настоящото решение са държавите членки.

Съставено в Брюксел на 19 април 2012 година.

За Комисията  
John DALLI  
Член на Комисията



## ПРИЛОЖЕНИЕ

Приложенията към Решение 2003/467/ЕО се изменят, както следва:

(1) В приложение I глава 2 се заменя със следния текст:

**„ГЛАВА 2****Официално свободни от туберкулоза региони на държави членки**

В Италия:

- регион Abruzzo: провинция Pescara,
- провинция Bolzano,
- регион Emilia-Romagna,
- регион Friuli-Venezia Giulia,
- регион Lazio: провинции Rieti, Viterbo,
- регион Lombardia,
- регион Marche: провинции Ascoli Piceno, Fermo,
- регион Piemonte: провинции Asti, Biella, Novara, Verbania, Vercelli,
- регион Sardegna: провинции Cagliari, Medio-Campidano, Ogliastra, Olbia-Tempio, Oristano,
- регион Toscana,
- провинция Trento,
- регион Veneto.

В Португалия:

- административна единица (região) Algarve: всички региони (distritos).

В Обединеното кралство:

- Великобритания: Шотландия.“

(2) Приложение II се заменя със следното:

**„ПРИЛОЖЕНИЕ II****ГЛАВА 1****Официално свободни от бруцелоза държави членки**

Код по ISO	Държава членка
BE	Белгия
CZ	Чешка република
DK	Дания
DE	Германия
EE	Естония
IE	Ирландия
FR	Франция
LV	Латвия
LU	Люксембург
NL	Нидерландия

Код по ISO	Държава членка
AT	Австрия
PL	Полша
SI	Словения
SK	Словакия
FI	Финландия
SE	Швеция

## ГЛАВА 2

### Официално свободни от бруцелоза региони на държави членки

В Италия:

- регион Abruzzo: провинция Pescara,
- провинция Bolzano,
- регион Emilia-Romagna,
- регион Friuli-Venezia Giulia,
- регион Lazio: провинции Frosinone, Latina, Rieti, Viterbo,
- регион Liguria: провинции Imperia, Savona,
- регион Lombardia,
- регион Marche,
- регион Molise: провинция Campobasso,
- регион Piemonte,
- регион Puglia: провинция Brindisi,
- регион Sardegna,
- регион Toscana,
- провинция Trento,
- регион Umbria,
- регион Valle d'Aosta,
- регион Veneto.

В Португалия:

- административна единица (região) Algarve: всички региони (distritos),
- Região Autónoma dos Açores: острови Corvo, Faial, Flores, Graciosa, Pico, Santa Maria.

В Испания:

- провинция Santa Cruz de Tenerife,
- провинция Las Palmas.

В Обединеното кралство:

- Великобритания: Англия, Шотландия, Уелс,
- Остров Ман.“

(3) В приложение III глава 2 се заменя със следния текст:

**„ГЛАВА 2**

**Официално свободни от ензоотична левкоза по говедата региони на държави членки**

В Италия:

- регион Abruzzo: провинция Pescara,
- провинция Bolzano,
- регион Campania: провинция Napoli,
- регион Emilia-Romagna,
- регион Friuli-Venezia Giulia,
- регион Lazio: провинции Frosinone, Rieti, Viterbo,
- регион Liguria: провинции Imperia, Savona,
- регион Lombardia,
- регион Marche,
- регион Molise,
- регион Piemonte,
- регион Puglia: провинция Brindisi,
- регион Sardegna,
- регион Sicilia: провинции Agrigento, Caltanissetta, Catania, Enna, Palermo, Ragusa, Siracusa, Trapani,
- регион Toscana,
- провинция Trento,
- регион Umbria,
- регион Valle d'Aosta,
- регион Veneto.

В Полша:

- войводство dolnośląskie

Powiaty:	bolesławiecki, dzierżoniowski, głogowski, górowski, jaworski, jeleniogórski, Jelenia Góra, kamiennogórski, kłodzki, legnicki, Legnica, lubański, lubiński, lwówecki, milicki, oleśnicki, oławski, polkowicki, strzeliński, średzki, świdnicki, trzebnicki, wałbrzyski, Wałbrzych, wołowski, wrocławski, Wrocław, ząbkowicki, zgorzelecki, złotoryjski.
----------	--

- войводство lubelskie

Powiaty:	białski, Biała Podlaska, biłgorajski, chełmski, Chełm, hrubieszowski, janowski, krasnostawski, kraśnicki, lubartowski, lubelski, Lublin, łęczyński, łukowski, opolski, parczewski, puławski, radzyński, rycki, świdnicki, tomaszowski, włodawski, zamojski, Zamość.
----------	---

## — войводство lubuskie

Powiaty:	gorzowski, Gorzów Wielkopolski, krośnieńsko-odrzański, międzyrzecki, nowosolski, ślubicki, strzelecko-drezdenecki, sulęciński, świebodziński, Zielona Góra, zielonogórski, żagański, żarski, wschowski.
----------	---

## — войводство kujawsko-pomorskie

Powiaty:	aleksandrowski, brodnicki, bydgoski, Bydgoszcz, chełmiński, golubsko-dobrzyński, grudziądzki, inowrocławski, lipnowski, Grudziądz, mogileński, nakielski, radziejowski, rypiński, sępoleński, świecki, toruński, Toruń, tucholski, wąbrzeski, Włocławek, włocławski, żniński.
----------	---

## — войводство łódzkie

Powiaty:	bełchatowski, brzeziński, kutnowski, łaski, łączycki, łowicki, łódzki, Łódź, opoczyński, pabianicki, pajęczański, piotrkowski, Piotrków Trybunalski, poddębicki, radomszczański, rawski, sieradzki, skierniewicki, Skierniewice, tomaszowski, wieluński, wieruszowski, zduńskowolski, zgierski.
----------	---

## — войводство małopolskie

Powiaty:	brzeski, bocheński, chrzanowski, dąbrowski, gorlicki, krakowski, Kraków, limanowski, miechowski, myślenicki, nowosądecki, nowotarski, Nowy Sącz, oświęcimski, olkuski, proszowicki, suski, tarnowski, Tarnów, tatrzański, wadowicki, wielicki.
----------	--

## — войводство mazowieckie

Powiaty:	białobrzeski, ciechanowski, garwoliński, grójecki, gostyniński, grodziski, kozienicki, legionowski, lipski, łosicki, makowski, miński, mławski, nowodworski, ostrołęcki, Ostrołęka, ostrowski, otwocki, piaseczyński, Płock, płocki, płoński, przyski, przasnyski, przysuski, pułtuski, Radom, radomski, Siedlce, siedlecki, sierpecki, sochaczewski, sokołowski, szydlowiecki, Warszawa, warszawski zachodni, węgrowski, wołomiński, wyszkowski, zwoleniński, żuromiński, żyrardowski.
----------	---

## — войводство opolskie

Powiaty:	brzeski, głubczycki, kędzierzyńsko-kozielski, kluczborski, krapkowicki, namysłowski, nyski, oleski, opolski, Opole, prudnicki, strzelecki.
----------	--

## — войводство podkarpackie

Powiaty:	bieszczadzki, brzozowski, dębicki, jarosławski, jasielski, kolbuszowski, krośnieński, Krosno, leski, leżajski, lubaczowski, łańcucki, mielecki, niżański, przemyski, Przemyśl, przeworski, ropczycko-sędziszowski, rzeszowski, Rzeszów, sanocki, stalowowolski, strzyżowski, Tarnobrzeg, tarnobrzeki.
----------	---

## — войводство podlaskie

Powiaty:	augustowski, białostocki, Białystok, bielski, grajewski, hajnowski, kolneński, łomżyński, Łomża, moniecki, sejneński, siemiatycki, sokółski, suwalski, Suwałki, wysokomazowiecki, zambrowski.
----------	---

## — войводство pomorskie

Powiaty:	Gdańsk, gdański, Gdynia, lęborski, pucki, nowodworski, Sopot, wejherowski.
----------	--

## — войводство śląskie

Powiaty:	będziński, bielski, Bielsko-Biała, bieruńsko-lędziński, Bytom, Chorzów, cieszyński, częstochowski, Częstochowa, Dąbrowa Górnicza, gliwicki, Gliwice, Jastrzębie Zdrój, Jaworzno, Katowice, kłobucki, lubliniecki, mikołowski, Mysłowice, myszkowski, Piekary Śląskie, pszczyński, raciborski, Ruda Śląska, rybnicki, Rybnik, Siemianowice Śląskie, Sosnowiec, Świętochłowice, tarnogórski, Tychy, wodzisławski, Zabrze, zawierciański, Żory, żywiecki.
----------	--

## — войводство świętokrzyskie

Powiaty:	buski, jędrzejowski, kazimierski, kielecki, Kielce, konecki, opatowski, ostrowiecki, pińczowski, sandomierski, skarżyski, starachowicki, staszowski, włoszczowski.
----------	--

## — войводство warmińsko-mazurskie

Powiaty:	bartoszycki, braniewski, działdowski Elbląg, elbląski, etcki, giżycki, gołdapski, iławski, kętrzyński, lidzbarski, mrągowski, nidzicki, nowomiejski, olecki, olsztyński, ostródzki, Olsztyn, piski, szczycieński, węgorzewski.
----------	--

## — войводство wielkopolskie

Powiaty:	gostyński, jarociński, kaliski, Kalisz, kępiński, kolski, koniński, Konin, krotoszyński, międzychodzki, nowotomyski, ostrowski, ostrzeszowski, pleszewski, rawicki, słupecki, szamotulski, średzki, śremski, turecki, wolsztyński, wrzesiński, złotowski.
----------	---

## В Португалия:

- административна единица (região) Algarve: всички региони (distritos);
- административна единица (região) Alentejo: всички региони (distritos);
- административна единица (região) Centro: всички региони (distritos);
- административна единица (região) Lisboa e Vale do Tejo: всички региони (distritos);
- административна единица (região) Norte: региони (distritos): Braga, Bragança, Viana do Castelo, Vila Real;
- Região Autónoma dos Açores.

## В Обединеното кралство:

- Остров Ман.“



## ЦЕНИ ЗА АБОНАМЕНТ ЗА 2012 г. (без ДДС, с включени разходи за стандартна доставка)

Официален вестник на ЕС, серии L + C, единствено на хартиен носител	на 22 официални езика на ЕС	1 200 EUR за годишен абонамент
Официален вестник на ЕС, серии L + C, на хартиен носител + годишно сборно издание на DVD	на 22 официални езика на ЕС	1 310 EUR за годишен абонамент
Официален вестник на ЕС, серия L, единствено на хартиен носител	на 22 официални езика на ЕС	840 EUR за годишен абонамент
Официален вестник на ЕС, серии L + C, месечно издание на DVD (сборно издание)	на 22 официални езика на ЕС	100 EUR за годишен абонамент
Притурка към Официален вестник (серия S — Договори за обществени поръчки и процедури по възлагане), DVD, едно издание на седмица	многоезичен: на 23 официални езика на ЕС	200 EUR за годишен абонамент
Официален вестник на ЕС, серия C — Конкурси	на език/езици в зависимост от конкурса	50 EUR за годишен абонамент

Абонамент за *Официален вестник на Европейския съюз*, издаван на официалните езици на Европейския съюз, може да се направи за 22 езикови версии. Един абонамент включва сериите L (Законодателство) и C (Информация и известия).

За всяка езикова версия се прави отделен абонамент.

Съгласно Регламент (ЕО) № 920/2005 на Съвета, публикуван в Официален вестник L 156 от 18 юни 2005 г., според който институциите на Европейския съюз временно не са задължени да съставят всички актове на ирландски език и да ги публикуват на този език, изданията на Официален вестник на ирландски език се разпространяват отделно.

Абонаментът за притурката към Официален вестник (серия S — Договори за обществени поръчки и процедури по възлагане) включва всички 23 официални езикови версии в едно общо многоезиково DVD.

Абонатите на *Официален вестник на Европейския съюз* имат право, след заявка, да получат различните приложения към Официален вестник без допълнително заплащане. Информация за публикуването на приложенията се предоставя чрез съобщения за читателите, включени в *Официален вестник на Европейския съюз*.

## Продажби и абонаменти

Абонаментът за различните платени периодични издания, като например *Официален вестник на Европейския съюз*, може да бъде направен чрез всички наши търговски представители.

Списъкът на търговските представители е достъпен на адрес:

[http://publications.europa.eu/others/agents/index\\_bg.htm](http://publications.europa.eu/others/agents/index_bg.htm)

**EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) предлага директен безплатен достъп до законодателството на Европейския съюз. Този интернет сайт дава възможност за справка с *Официален вестник на Европейския съюз* и включва договорите, законодателството, юриспруденцията и подготовителните законодателни актове.**

**За подробна информация за Европейския съюз посетете интернет сайта: <http://europa.eu>**

