



Издание  
на български език

Законодателство

Година 63

30 октомври 2020 г.

## Съдържание

### II Незаконодателни актове

#### РЕГЛАМЕНТИ

- ★ Делегиран регламент (ЕС) 2020/1588 на Комисията от 25 юни 2020 година за изменение на приложение I към Регламент (ЕС) 2017/821 на Европейския парламент и на Съвета посредством установяването на прагове за обем по отношение на танталови или ниобиеви руди и техните концентрати, златни руди и техните концентрати, калаени оксиди и хидроксиди, танталати и танталови карбиди ..... 1
- ★ Делегиран регламент (ЕС) 2020/1589 на Комисията от 22 юли 2020 година за изменение на приложение I към Регламент (ЕС) 2018/956 на Европейския парламент и на Съвета относно данните за новите тежки превозни средства, подлежащи на мониторинг и докладване от държавите членки и производителите <sup>(1)</sup> ..... 4
- ★ Делегиран регламент (ЕС) 2020/1590 на Комисията от 19 август 2020 година за изменение на приложение I към Регламент (ЕС) 2019/631 на Европейския парламент и на Съвета, за да се вземат предвид промените в масата на новите леки търговски превозни средства, регистрирани през 2016, 2017 и 2018 година <sup>(1)</sup> ..... 8
- ★ Регламент за изпълнение (ЕС) 2020/1591 на Комисията от 23 октомври 2020 година за одобрение на изменение, което не е несъществено, в продуктовата спецификация на наименование, вписано в регистъра на защитените наименования за произход и на защитените географски указания („Suska sechlońska“ (ЗГУ) ..... 10
- ★ Регламент за изпълнение (ЕС) 2020/1592 на Комисията от 28 октомври 2020 година за изменение на Регламент (ЕО) № 1484/95 по отношение на фиксирането на представителните цени в секторите на птичето месо и яйцата, както и за яйчния албумин ..... 11
- ★ Регламент (ЕС) 2020/1593 на Комисията от 29 октомври 2020 година за изменение на приложение X към Регламент (ЕО) № 999/2001 на Европейския парламент и на Съвета във връзка с допълнително изследване на положителни случаи на трансмисивни спонгиформни енцефалопатии при овце и кози <sup>(1)</sup> ..... 13

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

## РЕШЕНИЯ

- ★ Решение за изпълнение (ЕС) 2020/1594 на Комисията от 29 октомври 2020 година за изменение на приложението към Решение за изпълнение 2014/709/ЕС относно мерките за контрол на здравето на животните във връзка с африканската чума по свинете в някои държави членки (нотифицирано под номер C(2020) 7607) <sup>(1)</sup> ..... 16

## ПРЕПОРЪКИ

- ★ Препоръка (ЕС) 2020/1595 на Комисията от 28 октомври 2020 година относно стратегиите за тестване за COVID-19, включително използването на бързи тестове за антигени ..... 43

## АКТОВЕ, ПРИЕТИ ОТ ОРГАНИТЕ, СЪЗДАДЕНИ С МЕЖДУНАРОДНИ СПОРАЗУМЕНИЯ

- ★ Правило № 151 на ООН - Единни разпоредби относно одобряването на моторни превозни средства по отношение на информационната система за мъртвата точка за откриване на за велосипеди [2020/1596] ..... 48
- ★ Правило № 152 на ООН — Единни предписания за одобряването на моторни превозни средства по отношение на усъвършенстваната система за аварийно спиране за превозни средства от категории M<sub>1</sub> и N<sub>1</sub> [2020/1597] ..... 66

---

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

## II

(Незаконодателни актове)

## РЕГЛАМЕНТИ

### ДЕЛЕГИРАН РЕГЛАМЕНТ (ЕС) 2020/1588 НА КОМИСИЯТА

от 25 юни 2020 година

**за изменение на приложение I към Регламент (ЕС) 2017/821 на Европейския парламент и на Съвета посредством установяването на прагове за обем по отношение на танталови или ниобиеви руди и техните концентрати, златни руди и техните концентрати, калаени оксиди и хидроксида, танталати и танталови карбиди**

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Регламент (ЕС) 2017/821 на Европейския парламент и на Съвета от 17 май 2017 г. за определяне на задължения за надлежна проверка на веригата на доставки за вносителите от Съюза на калай, тантал и волфрам, на рудите на тези метали и на злато с произход от засегнати от конфликти и високорискови зони <sup>(1)</sup>, и по-специално член 1, параграф 4 от него,

като има предвид, че:

- (1) В приложение I към Регламент (ЕС) 2017/821 се съдържа списък на полезните изкопаеми и металите, попадащи в обхвата на посочения регламент, и се определят годишни прагове на вноса за тези полезни изкопаеми и метали.
- (2) В съответствие с член 1, параграф 3 от Регламент (ЕС) 2017/821 посоченият регламент не се прилага по отношение на вносителите от Съюза, когато техният годишен обем на вноса за всяко от въпросните полезни изкопаеми или всеки от въпросните метали е под праговете, предвидени в приложение I към посочения регламент. Тези прагове са определени на равнище, което гарантира, че за не по-малко от 95 % от общия обем на вноса в Съюза на всяко полезно изкопаемо и всеки метал се прилагат задълженията на вносителите от Съюза, определени с посочения регламент.
- (3) Към момента на приемането на регламента през 2017 г. не бяха налични достатъчно подробни кодове по Комбинираната номенклатура за пет от конкретните полезни изкопаеми и метали, изброени в приложение I. В резултат на това не бяха налични данни за вноса на тези полезни изкопаеми и метали, поради което все още предстои да бъдат установени прагове за обем за въпросните пет категории в приложение I.
- (4) Съгласно член 1, параграф 4 от Регламент (ЕС) 2017/821 Комисията следва да установи праговете за обем, които остава да бъдат определени в приложение I, като приеме в съответствие с членове 18 и 19 от Регламент (ЕС) 2017/821 делегиран акт за изменение на приложение I. Ако е осъществимо, делегираният акт следва да бъде приет до 1 април 2020 г., но не по-късно от 1 юли 2020 г.
- (5) С Регламент (ЕС) 2017/821 бяха създадени пет нови подразделения в Интегрираната митническа тарифа на Европейските общности („ТАРИК“), съответстващи на петте полезни изкопаеми и метали, за които все още предстои да бъдат установени прагове и по отношение на които митническите органи на държавите членки са събирали митнически данни след влизането в сила на регламента през юни 2017 г.
- (6) Съгласно член 18 от Регламент (ЕС) 2017/821 за целта Комисията разчита на информацията за вноса за всеки вносител от Съюза, предоставена от държавите членки за предходните две години, т.е. за 2018 г. и 2019 г.
- (7) Поради това приложение I към Регламент (ЕС) 2017/821 следва да бъде съответно изменено,

<sup>(1)</sup> ОВ L 130, 19.5.2017 г., стр. 1.

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

*Член 1*

Приложение I към Регламент (ЕС) 2017/821 се изменя в съответствие с приложението към настоящия делегиран регламент.

*Член 2*

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

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

Съставено в Брюксел на 25 юни 2020 година.

*За Комисията*  
*Председател*  
Ursula VON DER LEYEN

---

## ПРИЛОЖЕНИЕ

Приложение I към Регламент (ЕС) 2017/821 се изменя, както следва:

(1) В „Част А: Полезни изкопаеми“ таблицата се изменя, както следва:

а) третият ред се заменя със следното:

„Танталови или ниобиеви руди и техните концентрати	ex 2615 90 00	10	100 000“
--	---------------	----	----------

б) четвъртият ред се заменя със следното:

„Златни руди и техните концентрати	ex 2616 90 00	10	4 000 000“
------------------------------------	---------------	----	------------

(2) в „Част Б: Метали“ таблицата се изменя, както следва:

а) вторият ред се заменя със следното:

„Калаени оксиди и хидроксиди	ex 2825 90 85	10	3 600“
------------------------------	---------------	----	--------

б) петият ред се заменя със следното:

„Танталати	ex 2841 90 85	30	30“
------------	---------------	----	-----

в) седмият ред се заменя със следното:

„Танталови карбиди	ex 2849 90 50	10	770“.
--------------------	---------------	----	-------

**ДЕЛЕГИРАН РЕГЛАМЕНТ (ЕС) 2020/1589 НА КОМИСИЯТА****от 22 юли 2020 година****за изменение на приложение I към Регламент (ЕС) 2018/956 на Европейския парламент и на Съвета относно данните за новите тежки превозни средства, подлежащи на мониторинг и докладване от държавите членки и производителите****(текст от значение за ЕИП)**

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Регламент (ЕС) 2018/956 на Европейския парламент и на Съвета от 28 юни 2018 г. относно мониторинга и докладването на емисиите на CO<sub>2</sub> и разхода на гориво на нови тежки превозни средства <sup>(1)</sup>, и по-специално букви а) и б) от член 11, параграфи 1 от него,

като има предвид, че:

- (1) В част А от приложение I към Регламент (ЕС) 2018/956 се определят данните, подлежащи на мониторинг и докладване от държавите членки относно данните за новите тежки превозни средства, регистрирани за пръв път в Съюза.
- (2) За да се улесни съпоставянето на данните, докладвани за всяко тежко превозно средство от държавите членки, с данните, докладвани от производителите, държавите членки следва да докладват допълнителни параметри във връзка с техническите спецификации на превозните средства.
- (3) За да се даде възможност за проверка на данните, докладвани от производителите на тежки превозни средства, държавите членки следва да включат в доклада и копие от криптографския хеш код на файла с данни на производителите, включен в сертификата за съответствие на превозното средство.
- (4) В точка 2 от част Б от приложение I към Регламент (ЕС) 2018/956 се определят данните, които подлежат на мониторинг и докладване от производителите за всяко ново тежко превозно средство.
- (5) За да се гарантира уеднаквяване на докладването на информация за производителите на компоненти, отделни технически възли и системи, следва да се добавят препратки към Регламент (ЕС) 2017/2400 на Комисията <sup>(2)</sup>.
- (6) За да се даде възможност на Комисията да проверява качеството на данните за емисиите на CO<sub>2</sub> и разхода на гориво, докладвани от производителите, производителите следва да докладват и номера на одобрението на типа на двигателя.
- (7) Поради това приложение I към Регламент (ЕС) 2018/956 следва да бъде съответно изменено.

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

**Член 1**

Приложение I към Регламент (ЕС) 2018/956 се изменя в съответствие с приложението към настоящия регламент.

**Член 2**Настоящият регламент влиза в сила на двадесетия ден след деня на публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.<sup>(1)</sup> ОВ L 173, 9.7.2018 г., стр. 1.<sup>(2)</sup> Регламент (ЕС) 2017/2400 на Комисията от 12 декември 2017 г. за изпълнение на Регламент (ЕО) № 595/2009 на Европейския парламент и на Съвета по отношение на определянето на емисиите на CO<sub>2</sub> и разхода на гориво на тежки превозни средства и за изменение на Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета и на Регламент (ЕС) № 582/2011 на Комисията (ОВ L 349, 29.12.2017 г., стр. 1).

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

Съставено в Брюксел на 22 юли 2020 година.

*За Комисията*  
*Председател*  
Ursula VON DER LEYEN

---

## ПРИЛОЖЕНИЕ

Приложение I към Регламент (ЕС) 2018/956 се изменя както следва:

(1) Част А се изменя както следва:

а) Добавят се следните букви от ж) до н):

- „ж) за превозни средства, регистрирани преди 30 юни 2021 г., когато е налична информация, и във всички случаи за превозни средства, регистрирани след 1 юли 2021 г., етапът на завършване, посочен в избрания образец на сертификата за съответствие съгласно точка 2 от приложение IX към Директива 2007/46/ЕО;
- з) категорията превозно средство, посочена в позиция 0.4 от сертификата за съответствие;
- и) за превозни средства, регистрирани преди 31 декември 2020 г., когато регистрацията е налична, и във всички случаи за превозни средства, регистрирани след 1 януари 2021 г., броят на осите, посочен в позиция 1 от сертификата за съответствие;
- й) технически допустимата максимална маса на превозното средство с товар, посочена в позиция 16.1 от сертификата за съответствие;
- к) за превозни средства, регистрирани преди 31 декември 2021 г., когато е налична информация, и във всички случаи за превозни средства, регистрирани след 1 януари 2022 г., копие на криптографския хеш код на файла с данни на производителя, посочен в позиция 49.1 от сертификата за съответствие; за превозните средства, регистрирани до 30 юни 2025 г. производителите могат да докладват само първите 8 знака от криптографския хеш код;
- л) за превозни средства, регистрирани преди 30 юни 2021 г., когато е налична информация, и във всички случаи за превозни средства, регистрирани след 1 юли 2021 г., специфичните емисии на CO<sub>2</sub>, посочени в позиция 49.5 от сертификата за съответствие;
- м) за превозни средства, регистрирани преди 30 юни 2021 г., когато е налична информация, и във всички случаи за превозни средства, регистрирани след 1 юли 2021 г., средната стойност за полезния товар, посочена в позиция 49.6 от сертификата за съответствие;
- н) датата на регистрацията.“

(2) В част Б, точка 2 се изменя както следва за превозни средства, докладвани, считано от 2021 г.:

а) Позиции 24 и 25 се заменят със следното:

№	Параметри на мониторинга	Източник: Част I от приложение IV към Регламент (ЕС) 2017/2400, освен ако не е посочено друго	Описание
„24	Наименование и адрес на производителя на трансмисията	Точка 0.4 от образца на сертификат на компонент, отделен технически възел или система от допълнение 1 към приложение VI към Регламент (ЕС) 2017/2400	Основни спецификации на трансмисията“;
25	Марка (търговско наименование на производителя на трансмисията)	Точка 0.1 от образца на сертификат на компонент, отделен технически възел или система от допълнение 1 към приложение VI към Регламент (ЕС) 2017/2400	

б) Позиции 32 и 33 се заменят със следното:

№	Параметри на мониторинга	Източник: Част I от приложение IV към Регламент (ЕС) 2017/2400, освен ако не е посочено друго	Описание
„32	Наименование и адрес на производителя на оста	Точка 0.4 от образца на сертификат на компонент, отделен технически възел или система от допълнение 1 към приложение VII към Регламент (ЕС) 2017/2400	Основни спецификации на оста“;
33	Марка (търговско наименование на производителя на оста)	Точка 0.1 от образца на сертификат на компонент, отделен технически възел или система от допълнение 1 към приложение VII към Регламент (ЕС) 2017/2400	



в) Позиции 39 и 40 се заменят със следното:

№	Параметри на мониторинга	Източник: Част I от приложение IV към Регламент (ЕС) 2017/2400, освен ако не е посочено друго	Описание
„39	Наименование и адрес на производителя на гумата	Точка 1 от образеца на сертификат на компонент, отделен технически възел или система от допълнение 1 към приложение X към Регламент (ЕС) 2017/2400	Основни спецификации на гумата“;
40	Марка (търговско наименование на производителя на гумата)	Точка 3 от образеца на сертификат на компонент, отделен технически възел или система от допълнение 1 към приложение X към Регламент (ЕС) 2017/2400	

г) Добавя се следната позиция 101:

№	Параметри на мониторинга	Източник: Част I от приложение IV към Регламент (ЕС) 2017/2400, освен ако не е посочено друго	Описание
„101	За превозни средства с дата на симулацията след 1 юли 2020 г., номерът на одобрението на типа на двигателя	Точка 1.2.1 от притурката към допълнение 5, 6 или 7 към приложение I към Регламент (ЕС) № 582/2011, което е приложимо	Спецификации на двигателя“.

**ДЕЛЕГИРАН РЕГЛАМЕНТ (ЕС) 2020/1590 НА КОМИСИЯТА****от 19 август 2020 година****за изменение на приложение I към Регламент (ЕС) 2019/631 на Европейския парламент и на Съвета, за да се вземат предвид промените в масата на новите леки търговски превозни средства, регистрирани през 2016, 2017 и 2018 година****(текст от значение за ЕИП)**

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Регламент (ЕС) 2019/631 на Европейския парламент и на Съвета от 17 април 2019 г. за определяне на стандарти за емисиите на CO<sub>2</sub> от нови пътнически леки автомобили и от нови леки търговски превозни средства и за отмяна на регламенти (ЕО) № 443/2009 и (ЕС) № 510/2011 <sup>(1)</sup>, и по-специално член 14, параграф 2 от него,

като има предвид, че:

- (1) Средната маса в готовност за движение на автомобилния парк на ЕС, използвана за изчисляването на целите за специфичните емисии на CO<sub>2</sub> за всеки производител на нови леки търговски превозни средства, т.е. стойността M<sub>0</sub>, трябва да се адаптира редовно, за да се вземат предвид промените в средната маса на новите леки търговски превозни средства, регистрирани в Съюза.
- (2) Въз основа на данните в решения за изпълнение (ЕС) 2018/143 <sup>(2)</sup>, (ЕС) 2019/582 <sup>(3)</sup> и (ЕС) 2020/1035 <sup>(4)</sup> на Комисията средната маса в готовност за движение на новите леки търговски превозни средства през календарните години 2016, 2017 и 2018, претеглена спрямо съответния брой на новите регистрации за всяка от тези години, беше 1 825,23 kg. Стойността на M<sub>0</sub> за календарните години 2021, 2022 и 2023, посочена в точка 4 от част Б от приложение I към Регламент (ЕС) 2019/631, следва да отразява съответната маса.
- (3) Поради това Регламент (ЕС) 2019/631 следва да бъде съответно изменен,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

## Член 1

В точка 4 от част Б от приложение I към Регламент (ЕС) 2019/631 вписването M<sub>0</sub> се заменя със следното:„M<sub>0</sub> е 1 766,4 за 2020 г., 1 825,23 за 2021, 2022 и 2023 г., а за 2024 г. — стойността, приета в съответствие с член 14, параграф 1, буква б)“.<sup>(1)</sup> ОВ L 111, 25.4.2019 г., стр. 13.<sup>(2)</sup> Решение за изпълнение (ЕС) 2018/143 на Комисията от 19 януари 2018 година за потвърждение или изменение на предварителното изчисление на средните специфични емисии на CO<sub>2</sub> и на целите за специфичните емисии за производителите на нови леки търговски превозни средства за календарната 2016 година в съответствие с Регламент (ЕС) № 510/2011 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 25, 30.1.2018 г., стр. 49).<sup>(3)</sup> Решение за изпълнение (ЕС) 2019/582 на Комисията от 3 април 2019 година за потвърждение или изменение на предварителното изчисление на средните специфични емисии на CO<sub>2</sub> и на целите за специфичните емисии за производителите на нови леки търговски превозни средства за календарната 2017 година и за групата на Volkswagen, включително нейните членове, за календарните 2014, 2015 и 2016 година в съответствие с Регламент (ЕС) № 510/2011 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 100, 11.4.2019 г., стр. 47).<sup>(4)</sup> Решение за изпълнение (ЕС) 2020/1035 на Комисията от 3 юни 2020 година за потвърждение или изменение на предварителното изчисление на средните специфични емисии на CO<sub>2</sub> и на целите за специфичните емисии за производителите на леки пътнически автомобили и нови леки търговски превозни средства за календарната 2018 година в съответствие с Регламент (ЕС) 2019/631 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 227, 16.7.2020 г., стр. 37).

*Член 2*

Настоящият регламент влиза в сила на двадесетия ден след 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 19 август 2020 година.

*За Комисията*  
*Председател*  
Ursula VON DER LEYEN

---

**РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2020/1591 НА КОМИСИЯТА****от 23 октомври 2020 година****за одобрение на изменение, което не е несъществено, в продуктовата спецификация на наименование, вписано в регистъра на защитените наименования за произход и на защитените географски указания („Suska sechlońska“ (ЗГУ))**

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Регламент (ЕС) № 1151/2012 на Европейския парламент и на Съвета от 21 ноември 2012 г. относно схемите за качество на селскостопанските продукти и храни <sup>(1)</sup>, и по-специално член 52, параграф 2 от него,

като има предвид, че:

- (1) В съответствие с член 53, параграф 1, първа алинея от Регламент (ЕС) № 1151/2012 Комисията разгледа заявлението на Полша за одобрение на изменение в продуктовата спецификация на защитеното географско указание „Suska sechlońska“, регистрирано по силата на Регламент (ЕС) № 897/2010 на Комисията <sup>(2)</sup>.
- (2) Тъй като въпросното изменение не е несъществено по смисъла на член 53, параграф 2 от Регламент (ЕС) № 1151/2012, в съответствие с член 50, параграф 2, буква а) от същия регламент Комисията публикува заявлението за изменение в *Официален вестник на Европейския съюз* <sup>(3)</sup>.
- (3) Тъй като Комисията не получи никакви възражения по член 51 от Регламент (ЕС) № 1151/2012, изменението в продуктовата спецификация следва да бъде одобрено,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

**Член 1**Одобрява се публикуваното в *Официален вестник на Европейския съюз* изменение в продуктовата спецификация на наименованието „Suska sechlońska“ (ЗГУ).**Член 2**Настоящият регламент влиза в сила на двадесетия ден след 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 23 октомври 2020 година.

*За Комисията*  
*от илето на председателя,*  
Janusz WOJCIĘCHOWSKI  
*Член на Комисията*

---

<sup>(1)</sup> ОВ L 343, 14.12.2012 г., стр. 1.

<sup>(2)</sup> Регламент (ЕС) № 897/2010 на Комисията от 8 октомври 2010 г. за вписване на наименование в Регистъра на защитените наименования за произход и защитените географски указания [Suska sechlońska (ЗГУ)] (ОВ L 266, 9.10.2010 г., стр. 46).

<sup>(3)</sup> ОВ C 208, 22.6.2020 г., стр. 5.

**РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2020/1592 НА КОМИСИЯТА****от 28 октомври 2020 година****за изменение на Регламент (ЕО) № 1484/95 по отношение на фиксирането на представителните  
цени в секторите на птичето месо и яйцата, както и за яйчния албумин**

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Регламент (ЕС) № 1308/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 17 декември 2013 г. за установяване на обща организация на пазарите на селскостопански продукти и за отмяна на регламенти (ЕИО) № 922/72, (ЕИО) № 234/79, (ЕО) № 1037/2001 и (ЕО) № 1234/2007 на Съвета <sup>(1)</sup>, и по-специално член 183, буква б) от него,като взе предвид Регламент (ЕС) № 510/2014 на Европейския парламент и на Съвета от 16 април 2014 г. за определяне на търговския режим, приложим за някои стоки, получени от преработката на селскостопански продукти и за отмяна на регламенти (ЕО) № 1216/2009 и (ЕО) № 614/2009 на Съвета <sup>(2)</sup>, и по-специално член 5, параграф 6, буква а) от него,

като има предвид, че:

- (1) С Регламент (ЕО) № 1484/95 на Комисията <sup>(3)</sup> се определят правилата за прилагане на системата на допълнителни вносни мита и се фиксират представителните цени в секторите на птичето месо и яйцата, както и за яйчния албумин.
- (2) Редовната проверка на данните, на които се основава определянето на представителните цени за продуктите от секторите на птичето месо и яйцата, както и за яйчния албумин, показва, че се налага да бъдат променени представителните цени при внос на някои продукти, като се има предвид разликата в цените в зависимост от произхода.
- (3) Поради това Регламент (ЕО) № 1484/95 следва да бъде изменен.
- (4) С оглед на необходимостта да се осигури възможно най-бързото прилагане на тази мярка след предоставянето на актуализираните данни, е целесъобразно настоящият регламент да влезе в сила в деня на публикуването му,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

**Член 1**

Приложение I към Регламент (ЕО) № 1484/95 се заменя с текста 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 28 октомври 2020 година.

*За Комисията*  
*от илето на председателя,*  
**Wolfgang BURTSCHER**  
*Генерален директор*  
*Генерална дирекция „Земеделие и развитие на*  
*селските райони“*

<sup>(1)</sup> ОВ L 347, 20.12.2013 г., стр. 671.

<sup>(2)</sup> ОВ L 150, 20.5.2014 г., стр. 1.

<sup>(3)</sup> Регламент (ЕО) № 1484/95 на Комисията от 28 юни 1995 г. относно определяне на подробни правила за прилагане на системата на допълнителни вносни мита и относно фиксиране на представителни цени в секторите птиче месо и яйца и за яйчен албумин, и за отмяна на Регламент № 163/67/ЕИО (ОВ L 145, 29.6.1995 г., стр. 47).

## ПРИЛОЖЕНИЕ

## „ПРИЛОЖЕНИЕ I

Код по КН	Описание на стоките	Представителна цена (EUR/100 kg)	Обезпечение по член 3 (EUR/100 kg)	Произход <sup>(1)</sup>
0207 12 90	Трупове от петли и кокошки, пилета 65 %, замразени	138,5	0	AR
0207 14 10	Обезкостени разфасовки от петли и кокошки, замразени	173,3	43	AR
		145,8	57	BR
		245	17	CL
		194,7	33	TH
1602 32 11	Пригответени храни от петли и кокошки, без топлинна обработка	168,5	40	BR <sup>4</sup>

<sup>(1)</sup> Номенклатура на държавите съгласно Регламент (ЕС) № 1106/2012 на Комисията от 27 ноември 2012 г. за прилагане на Регламент (ЕО) № 471/2009 на Европейския парламент и на Съвета относно статистиката на Общността за външната търговия с трети страни по отношение на актуализиране на номенклатурата на държавите и териториите (ОВ L 328, 28.11.2012 г., стр. 7).

**РЕГЛАМЕНТ (ЕС) 2020/1593 НА КОМИСИЯТА****от 29 октомври 2020 година****за изменение на приложение X към Регламент (ЕО) № 999/2001 на Европейския парламент и на Съвета във връзка с допълнително изследване на положителни случаи на трансмисивни спонгиформни енцефалопатии при овце и кози****(текст от значение за ЕИП)**

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Регламент (ЕО) № 999/2001 на Европейския парламент и на Съвета от 22 май 2001 г. относно определяне на правила за превенция, контрол и ликвидиране на някои трансмисивни спонгиформни енцефалопатии <sup>(1)</sup>, и по-специално член 23, първа алинея и член 23а, буква м) от него,

като има предвид, че:

- (1) С Регламент (ЕО) № 999/2001 се определят правила за превенция, контрол и ликвидиране на трансмисивни спонгиформни енцефалопатии (ТСЕ) при животните. Той се прилага за производството и пускането на пазара на живи животни и продукти от животински произход, а в някои конкретни случаи — и за износа им.
- (2) В приложение X към Регламент (ЕО) № 999/2001 се определят методите за вземане на проби и лабораторните методи за откриване на ТСЕ.
- (3) Съгласно глава В, точка 3.2, букви а) и б) от приложение X към Регламент (ЕО) № 999/2001 се изисква допълнително изследване на проби, взети от съмнителни случаи, както и на проби от наблюдение за ТСЕ, които са се оказали положителни при потвърдителните изследвания. Това изискване беше въведено с Регламент (ЕО) № 36/2005 на Комисията <sup>(2)</sup> с цел изследване за евентуално наличие на СЕГ при дребни преживни животни.
- (4) На 28 януари 2005 г. беше потвърден първият случай на СЕГ при дребно преживно животно в естествени условия — коза, заклана във Франция. Поради това с Регламент (ЕО) № 214/2005 <sup>(3)</sup> бяха повишени изискванията за изследване на кози.
- (5) Вследствие на установяването на два наподобяващи СЕГ случая при овце във Франция и на един в Кипър през 2006 г., с Регламент (ЕО) № 1041/2006 <sup>(4)</sup> на Комисията беше разширен обхватът на програмата за мониторинг при овцете въз основа на статистически обосновано наблюдение, целящо да се определи вероятното разпространение на СЕГ при овце. Впоследствие тези случаи бяха потвърдени като скрейпи, а не като СЕГ.
- (6) Тези програми за мониторинг бяха преразгледани с Регламент (ЕО) № 727/2007 <sup>(5)</sup> на Комисията с оглед на резултатите от двугодишни интензивни изследвания, които доведоха до откриването на допълнителни случаи на СЕГ при овце или кози.
- (7) След допълнително системно изследване на положителни случаи на ТСЕ при овце и кози, провеждано от 2005 г. насам, не бяха установени други положителни или съмнителни случаи на СЕГ.

<sup>(1)</sup> ОВ L 147, 31.5.2001 г., стр. 1.

<sup>(2)</sup> Регламент (ЕО) № 36/2005 на Комисията от 12 януари 2005 г. за изменение на приложения III и X към Регламент (ЕО) № 999/2001 г. на Европейския парламент и на Съвета по отношение на епидемиологичното наблюдение на трансмисивни спонгиформни енцефалопатии при животните от рода на едрия рогат добитък, овцете и козите (ОВ L 10, 13.1.2005 г., стр. 9).

<sup>(3)</sup> Регламент (ЕО) № 214/2005 на Комисията от 9 февруари 2005 г. за изменение на приложение III към Регламент (ЕО) № 999/2001 на Европейския парламент и на Съвета по отношение на мониторинга на трансмисивни спонгиформни енцефалопатии при животните от рода на козите (ОВ L 37, 10.2.2005 г., стр. 9).

<sup>(4)</sup> Регламент (ЕО) № 1041/2006 на Комисията от 7 юли 2006 г. за изменение на приложение III към Регламент (ЕО) № 999/2001 на Европейския парламент и на Съвета по отношение на мониторинга върху трансмисивната спонгиформна енцефалопатия при животни от рода на овцете (ОВ L 187, 8.7.2006 г., стр. 10).

<sup>(5)</sup> Регламент (ЕО) № 727/2007 на Комисията от 26 юни 2007 г. за изменение на приложения I, III, VII и X към Регламент (ЕО) № 999/2001 на Европейския парламент и на Съвета за определяне на правила за превенция, контрол и ликвидиране на някои трансмисивни спонгиформни енцефалопатии (ОВ L 165, 27.6.2007 г., стр. 8).

- (8) Поради липсата на положителни или съмнителни случаи на СЕГ при овце и кози от 2005 г. насам е целесъобразно разграничителните тестове при положителни случаи на ТСЕ при овце и кози да бъдат ограничени до „показателния случай“, както е определен в точка 2, буква в) от приложение I към Регламент (ЕО) № 999/2001.
- (9) Освен това в глава В, точка 3.2, буква в), подточка ii) от приложение X към Регламент (ЕО) № 999/2001 се изисква случаите на ТСЕ, при които СЕГ не може да бъде изключена от първичното изследване за молекулярна идентификация, да бъдат подложени на вторично изследване за молекулярна идентификация в една от трите лаборатории от списъка в посочената точка.
- (10) Този списък бе създаден с Регламент (ЕО) № 36/2005 въз основа на методите и лабораторните експертни познания, с които се разполагаше през 2005 г. Оттогава той не е бил актуализиран.
- (11) Целесъобразно е да се осигури повече гъвкавост по отношение на метода на вторично изследване за молекулярна идентификация, чийто модел следва да бъде одобрен за всеки отделен случай от референтната лаборатория на ЕС, като се вземат предвид най-новите научни познания. Изборът на изследваща лаборатория също следва да бъде по-гъвкав, за да се използват по най-добрия начин най-новите научни познания и лабораторен експертен опит.
- (12) С оглед на това следва да бъдат съответно изменени букви а), б) и в) от глава В, точка 3.2 от приложение X към Регламент (ЕО) № 999/2001.
- (13) Мерките, предвидени в настоящия регламент, са в съответствие със становището на Постоянния комитет по растенията, животните, храните и фуражите,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

#### Член 1

Приложение X към Регламент (ЕО) № 999/2001 се изменя в съответствие с приложението към настоящия регламент.

#### Член 2

Настоящият регламент влиза в сила на двадесетия ден след 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 29 октомври 2020 година.

За Комисията  
Председател  
Ursula VON DER LEYEN



## ПРИЛОЖЕНИЕ

Точка 3.2 в глава В от приложение X към Регламент (ЕО) № 999/2001 се изменя, както следва:

(1) в буква а) последната алинея се заменя със следното:

„Когато резултатът от едно от потвърдителните изследвания, посочени в първа алинея, подточки i)–iv), е положителен, животното се смята за положителен случай на СЕГ.“

(2) в буква б) третата алинея се заменя със следното:

„Когато резултатът от едно от потвърдителните изследвания е положителен, животното се смята за положителен случай на ТСЕ.“

(3) буква в) се изменя, както следва:

а) след заглавието се вмъква следната алинея:

„Проби, които след извършването на изследванията, посочени в буква а) или б), се считат за положителни случаи на ТСЕ, но не се смятат за нетипични случаи, се изследват, за да се изключи наличието на СЕГ, само когато те произхождат от показателен случай. Други случаи, показващи характерни особености, които според изследващата лаборатория си заслужава да бъдат проучени, също се изследват, за да се изключи наличието на СЕГ.“

б) подточка i) се заменя със следното:

„i) Първично изследване за молекулярна идентификация с помощта на метод за разграничителен уестърн блотинг

За да се изключи наличието на СЕГ, пробите се изследват с помощта на метода за разграничителен уестърн блотинг, посочен в насоките на референтната лаборатория на ЕС. Разграничителното изследване се извършва от официална лаборатория, определена от компетентния орган, която е участвала успешно в последното изследване за пригодност, организирано от референтната лаборатория на ЕС за използването на такъв метод.“

в) подточка ii) се заменя със следното:

„ii) Вторично изследване за молекулярна идентификация с помощта на допълнителни методи за молекулярна идентификация

Случаите на ТСЕ, при които наличието на СЕГ не може да се изключи в съответствие с насоките, издадени от референтната лаборатория на ЕС, с помощта на първичното изследване за молекулярна идентификация, посочено в подточка i), незабавно се препращат заедно с цялата приложима налична информация на референтната лаборатория на ЕС. Пробите се подлагат на допълнителни изследвания с цел потвърждение с помощта на поне един алтернативен метод, който се различава в имунохимично отношение от първоначалния първичен метод за молекулярна идентификация. Моделът на вторичното изследване за молекулярна идентификация, изготвен в съответствие с най-новите научни познания и лабораторен експертен опит, се одобрява за всеки отделен случай от референтната лаборатория на ЕС, както е описано в нейните насоки. Референтната лаборатория на ЕС се подпомага от експертна група, наречена Експертна група по серотипиране на шамовете (STEG), както и от представител на съответната национална референтна лаборатория.

Резултатите се тълкуват от референтната лаборатория на ЕС, подпомагана от STEG, както и от представител на съответната национална референтна лаборатория. Комисията трябва да бъде информирана незабавно за резултатите от направеното от групата тълкуване.“

---

## РЕШЕНИЯ

### РЕШЕНИЕ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2020/1594 НА КОМИСИЯТА

от 29 октомври 2020 година

**за изменение на приложението към Решение за изпълнение 2014/709/ЕС относно мерките за контрол на здравето на животните във връзка с африканската чума по свинете в някои държави членки**

(нотифицирано под номер C(2020) 7607)

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Директива 89/662/ЕИО на Съвета от 11 декември 1989 г. относно ветеринарните проверки по отношение на търговията вътре в Общността с оглед доизграждането на вътрешния пазар <sup>(1)</sup>, и по-специално член 9, параграф 4 от нея,

като взе предвид Директива 90/425/ЕИО на Съвета от 26 юни 1990 г. относно ветеринарните проверки, приложими при търговията в Съюза с определени видове живи животни и продукти с оглед завършване на изграждането на вътрешния пазар <sup>(2)</sup>, и по-специално член 10, параграф 4 от нея,

като взе предвид Директива 2002/99/ЕО на Съвета от 16 декември 2002 г. за установяване на ветеринарно-санитарни правила, регулиращи производството, преработката, разпространението и пускането на пазара на продукти от животински произход за консумация от човека <sup>(3)</sup>, и по-специално член 4, параграф 3 от нея,

като има предвид, че:

- (1) С Решение за изпълнение 2014/709/ЕС на Комисията <sup>(4)</sup> се определят мерките за контрол на здравето на животните във връзка с африканската чума по свинете в някои държави членки, в които са били потвърдени случаи на болестта при домашни или диви свине („засегнатите държави членки“). В части I—IV от приложението към посоченото решение за изпълнение се изброяват определени области в засегнатите държави членки, разграничени в зависимост от степента на риска въз основа на епизоотичната обстановка по отношение на тази болест, и се определят техните граници. Приложението към Решение за изпълнение 2014/709/ЕС е изменено неколккратно, за да бъдат взети предвид промените в епизоотичната обстановка във връзка с африканската чума по свинете в Съюза, които е необходимо да бъдат отразени в посоченото приложение. Приложението към Решение за изпълнение 2014/709/ЕС бе последно изменено с Решение за изпълнение (ЕС) 2020/1568 на Комисията <sup>(5)</sup> след промени в епизоотичната обстановка по отношение на тази болест в Полша.
- (2) След датата на приемане на Решение за изпълнение (ЕС) 2020/1568 беше констатиран нов случай на африканска чума по свинете при домашни свине в Румъния.
- (3) В края на октомври 2020 г. беше констатирано едно огнище на африканска чума по свинете при домашни свине в окръг Сучава в Румъния, в област, която понастоящем е включена в част II от приложението към Решение за изпълнение 2014/709/ЕС. Това огнище на африканска чума по свинете при домашни свине представлява повишено ниво на риска, което следва да бъде отразено в посоченото приложение. Поради това тази област в Румъния, понастоящем включена в част II от посоченото приложение и засегната от наскоро възникналото огнище на африканска чума по свинете, следва да бъде включена в списъка в част III от посоченото приложение, вместо в част II от него.

<sup>(1)</sup> ОВ L 395, 30.12.1989 г., стр. 13.

<sup>(2)</sup> ОВ L 224, 18.8.1990 г., стр. 29.

<sup>(3)</sup> ОВ L 18, 23.1.2003 г., стр. 11.

<sup>(4)</sup> Решение за изпълнение 2014/709/ЕС на Комисията от 9 октомври 2014 г. относно мерките за контрол на здравето на животните във връзка с африканската чума по свинете в някои държави членки и за отмяна на Решение за изпълнение 2014/178/ЕС (ОВ L 295, 11.10.2014 г., стр. 63).

<sup>(5)</sup> Решение за изпълнение (ЕС) 2020/1568 Комисията от 27 октомври 2020 г. за изменение на приложението към Решение за изпълнение 2014/709/ЕС относно мерките за контрол на здравето на животните във връзка с африканската чума по свинете в някои държави членки (ОВ L 358, 28.10.2020 г., стр. 69).

- (4) След неотдавнашното огнище на африканска чума по свинете при домашни свине в Румъния и предвид настоящата епизоотична обстановка в Съюза регионализацията в тази държава членка беше преразгледана и актуализирана. Освен това бяха преразгледани и актуализирани въведените мерки за управление на риска. Тези промени трябва да бъдат отразени в приложението към Решение за изпълнение 2014/709/ЕС.
- (5) С цел да бъдат взети под внимание най-актуалните промени в епизоотичната обстановка по отношение на африканската чума по свинете в Съюза и да се предприемат изпреварващи мерки за ограничаване на рисковете, свързани с разпространението на болестта, следва да се определят границите на нова достатъчно голяма по обхват област в Румъния, която е изложена на повишен риск, и тя да бъде надлежно включена в част III от приложението към Решение за изпълнение 2014/709/ЕС.
- (6) Предвид неотложността на епизоотичната обстановка в Съюза във връзка с африканската чума по свинете е важно измененията с настоящото решение на приложението към Решение за изпълнение 2014/709/ЕС да породят действие възможно най-скоро.
- (7) Мерките, предвидени в настоящото решение, са в съответствие със становището на Постоянния комитет по растенията, животните, храните и фуражите,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

*Член 1*

Приложението към Решение за изпълнение 2014/709/ЕС се заменя с текста на приложението към настоящото решение.

*Член 2*

Адресати на настоящото решение са държавите членки.

Съставено в Брюксел на 29 октомври 2020 година.

*За Комисията*  
Stella KYRIAKIDES  
*Член на Комисията*

## ПРИЛОЖЕНИЕ

Приложението към Решение за изпълнение 2014/709/ЕС се заменя със следното:

## „ПРИЛОЖЕНИЕ

## ЧАСТ I

**1. Белгия**

Следните области в Белгия:

dans la province de Luxembourg:

- la zone est délimitée, dans le sens des aiguilles d'une montre, par:
  - Frontière avec la France,
  - Rue Mersinhat à Florenville,
  - La N818jusque son intersection avec la N83,
  - La N83 jusque son intersection avec la N884,
  - La N884 jusque son intersection avec la N824,
  - La N824 jusque son intersection avec Le Routeux,
  - Le Routeux,
  - Rue d'Orgéo,
  - Rue de la Vierre,
  - Rue du Bout-d'en-Bas,
  - Rue Sous l'Eglise,
  - Rue Notre-Dame,
  - Rue du Centre,
  - La N845 jusque son intersection avec la N85,
  - La N85 jusque son intersection avec la N40,
  - La N40 jusque son intersection avec la N802,
  - La N802 jusque son intersection avec la N825,
  - La N825 jusque son intersection avec la E25-E411,
  - La E25-E411jusque son intersection avec la N40,
  - N40: Burnaimont, Rue de Luxembourg, Rue Ranci, Rue de la Chapelle,
  - Rue du Tombois,
  - Rue Du Pierroy,
  - Rue Saint-Orban,
  - Rue Saint-Aubain,
  - Rue des Cottages,
  - Rue de Relune,
  - Rue de Rulune,
  - Route de l'Ermitage,
  - N87: Route de Habay,
  - Chemin des Ecoliers,
  - Le Routy,
  - Rue Burgknapp,
  - Rue de la Halte,
  - Rue du Centre,

- Rue de l'Eglise,
- Rue du Marquisat,
- Rue de la Carrière,
- Rue de la Lorraine,
- Rue du Beynert,
- Millewée,
- Rue du Tram,
- Millewée,
- N4: Route de Bastogne, Avenue de Longwy, Route de Luxembourg,
- Frontière avec le Grand-Duché de Luxembourg,
- Frontière avec la France, jusque son intersection avec la Rue Mersinhat à Florenville.

## 2. Естония

Следните области в Естония:

- Hiiumaa maakond.

## 3. Унгария

Следните области в Унгария:

- Békés megye 950950, 950960, 950970, 951950, 952050, 952750, 952850, 952950, 953050, 953150, 953650, 953660, 953750, 953850, 953960, 954250, 954260, 954350, 954450, 954550, 954650, 954750, 954850, 954860, 954950, 955050, 955150, 955250, 955260, 955270, 955350, 955450, 955510, 955650, 955750, 955760, 955850, 955950, 956050, 956060, 956150 és 956160 kódszámú vadgazdálkodási egységeinek teljes területe,
- Bács-Kiskun megye 600150, 600850, 601550, 601650, 601660, 601750, 601850, 601950, 602050, 603250, 603750 és 603850 kódszámú vadgazdálkodási egységeinek teljes területe,
- Budapest 1 kódszámú, vadgazdálkodási tevékenységre nem alkalmas területe,
- Csongrád-Csanád megye 800150, 800160, 800250, 802220, 802260, 802310 és 802450 kódszámú vadgazdálkodási egységeinek teljes területe,
- Fejér megye 400150, 400250, 400351, 400352, 400450, 400550, 401150, 401250, 401350, 402050, 402350, 402360, 402850, 402950, 403050, 403250, 403350, 403450, 403550, 403650, 403750, 403950, 403960, 403970, 404570, 404650, 404750, 404850, 404950, 404960, 405050, 405750, 405850, 405950, 406050, 406150, 406550, 406650 és 406750 kódszámú vadgazdálkodási egységeinek teljes területe,
- Jász-Nagykun-Szolnok megye 750150, 750160, 750260, 750350, 750450, 750460, 754450, 754550, 754560, 754570, 754650, 754750, 754950, 755050, 755150, 755250, 755350 és 755450 kódszámú vadgazdálkodási egységeinek teljes területe,
- Komárom-Esztergom megye 250150, 250250, 250350, 250450, 250460, 250550, 250650, 250750, 250850, 250950, 251050, 251150, 251250, 251350, 251360, 251450, 251550, 251650, 251750, 251850, 252150 és 252250, kódszámú vadgazdálkodási egységeinek teljes területe,
- Pest megye 571550, 572150, 572250, 572350, 572550, 572650, 572750, 572850, 572950, 573150, 573250, 573260, 573350, 573360, 573450, 573850, 573950, 573960, 574050, 574150, 574350, 574360, 574550, 574650, 574750, 574850, 574860, 574950, 575050, 575150, 575250, 575350, 575550, 575650, 575750, 575850, 575950, 576050, 576150, 576250, 576350, 576450, 576650, 576750, 576850, 576950, 577050, 577150, 577350, 577450, 577650, 577850, 577950, 578050, 578150, 578250, 578350, 578360, 578450, 578550, 578560, 578650, 578850, 578950, 579050, 579150, 579250, 579350, 579450, 579460, 579550, 579650, 579750, 580250 és 580450 kódszámú vadgazdálkodási egységeinek teljes területe.

## 4. Латвия

Следните области в Латвия:

- Pāvilostas novads Vērgales pagasts,
- Storiņu novada daļa, kas atrodas uz rietumiem no autoceļa V36, P4 un P5, Acones ielas, Dauguļupes ielas un Dauguļupītes,

- Grobiņas novads,
- Rucavas novada Dunikas pagasts.

## 5. Литва

Следните области в Литва:

- Klaipėdos rajono savivaldybės: Agluonėnų, Priekulės, Veiviržėnų, Judrėnų, Endriejavo ir Vėžaičių seniūnijos,
- Kretingos rajono savivaldybės: Darbėnų, Kretingos ir Žalgirio seniūnijos,
- Plungės rajono savivaldybės: Nausodžio sen dalis nuo kelio 166 į pietryčius ir Kulių seniūnija,
- Skuodo rajono savivaldybės: Lenkimų, Mosėdžio, Skuodo, Skuodo miesto seniūnijos.

## 6. Полша

Следните области в Полша:

w województwie warmińsko-mazurskim:

- gminy Wielbark i Rozogi w powiecie szczycieńskim,
- gminy Janowiec Kościelny, Janowo i część gminy Kozłowo położona na południe od linii wyznaczonej przez drogę łączącą miejscowości Rączki – Kownatki – Gardyny w powiecie nidzickim,
- powiat działdowski,
- gmina Dąbrówno w powiecie ostródzkim,
- gminy Kisielice, Susz, Iława z miastem Iława, Lubawa z miastem Lubawa, w powiecie iławskim,
- gmina Grodziczno w powiecie nowomiejskim,

w województwie podlaskim:

- gminy Wysokie Mazowieckie z miastem Wysokie Mazowieckie, Czyżew i część gminy Kulesze Kościelne położona na południe od linii wyznaczonej przez linię kolejną w powiecie wysokomazowieckim,
- gminy Miastkowo, Nowogród, Śniadowo i Zbójna w powiecie łomżyńskim,
- gminy Szumowo, Zambrów z miastem Zambrów i część gminy Kołaki Kościelne położona na południe od linii wyznaczonej przez linię kolejową w powiecie zambrowskim,

w województwie mazowieckim:

- powiat ostrołęcki,
- powiat miejski Ostrołęka,
- gminy Bielsk, Brudzeń Duży, Drobin, Gąbin, Łąck, Nowy Duninów, Radzanowo, Słupno i Stara Biała w powiecie plockim,
- powiat miejski Płock,
- powiat sierpecki,
- powiat zuromiński,
- gminy Andrzejewo, Brok, Stary Lubotyń, Szulborze Wielkie, Wąsewo, Ostrów Mazowiecka z miastem Ostrów Mazowiecka, część gminy Małkinia Górna położona na północ od rzeki Brok w powiecie ostrowskim,
- gminy Dzierzgowo, Lipowiec Kościelny, miasto Mława, Radzanów, Szreńsk, Szydłowo i Wieczfnia Kościelna, w powiecie mławskim,
- powiat przasnyski,
- powiat makowski,
- gminy Gzy, Obryte, Zatory, Pułtusk i część gminy Winnica położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę łączącą miejscowości Bielany, Winnica i Pokrzywnica w powiecie pułtuskim,
- gminy Brańszczyk, Długosiodło, Rząśnik, Wyszaków, Zabrodzie i część gminy Somianka położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 62 w powiecie wyszkowskim,
- gminy Kowala, Wierzbica, część gminy Wolanów położona na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr 12 w powiecie radomskim,

- powiat miejski Radom,
  - powiat szydłowiecki,
  - powiat gostyniński,
- w województwie podkarpackim:
- gminy Pruchnik, Rokietnica, Roźwienica, w powiecie jarosławskim,
  - gminy Fredropol, Krasiczyn, Krzywczyna, Medyka, Orły, Żurawica, Przemyśl w powiecie przemyskim,
  - powiat miejski Przemyśl,
  - gminy Gać, Jawornik Polski, Kańczuga, część gminy wiejskiej Przeworsk położona na zachód od miasta Przeworsk i na zachód od linii wyznaczonej przez autostradę A4 biegnącą od granicy z gminą Tryńcza do granicy miasta Przeworsk, część gminy Zarzecze położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 1594R biegnącą od północnej granicy gminy do miejscowości Zarzecze oraz na południe od linii wyznaczonej przez drogi nr 1617R oraz 1619R biegnącą do południowej granicy gminy w powiecie przeworskim,
  - powiat łańcucki,
  - gminy Trzebownik, Głogów Małopolski i część gminy Sokołów Małopolski położona na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr 875 w powiecie rzeszowskim,
  - gminy Dzikowiec, Kolbuszowa, Niwiska i Raniszów w powiecie kolbuszowskim,
  - gminy Borowa, Czermin, Gawłuszowice, Mielec z miastem Mielec, Padew Narodowa, Przecław, Tuszów Narodowy w powiecie mieleckim,
- w województwie świętokrzyskim:
- powiat opatowski,
  - powiat sandomierski,
  - gminy Bogoria, Łubnice, Oleśnica, Osiek, Połaniec, Rytwiany i Staszów w powiecie staszowskim,
  - gmina Skarżysko Kościelne w powiecie skarżyskim,
- gmina Wąchock, część gminy Brody położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 9 oraz na południowy - zachód od linii wyznaczonej przez drogi: nr 0618T biegnącą od północnej granicy gminy do skrzyżowania w miejscowości Lipie, drogę biegnącą od miejscowości Lipie do wschodniej granicy gminy oraz na północ od drogi nr 42 i część gminy Mirzec położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 744 biegnącą od południowej granicy gminy do miejscowości Tychów Stary a następnie przez drogę nr 0566T biegnącą od miejscowości Tychów Stary w kierunku północno - wschodnim do granicy gminy w powiecie starachowickim,
- powiat ostrowiecki,
  - gminy Gowarczów, Końskie i Stąporków w powiecie koneckim,
- w województwie łódzkim:
- gminy Łyszkowice, Kocierzew Południowy, Kiernozia, Chąsno, Nieborów, część gminy wiejskiej Łowicz położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 92 biegnącej od granicy miasta Łowicz do zachodniej granicy gminy oraz część gminy wiejskiej Łowicz położona na wschód od granicy miasta Łowicz i na północ od granicy gminy Nieborów w powiecie łowickim,
  - gminy Biała Rawska, Cielądz, Rawa Mazowiecka z miastem Rawa Mazowiecka i Regnów w powiecie rawskim,
  - powiat skierniewicki,
  - powiat miejski Skierniewice,
  - gminy Białaczów, Mniszków, Paradyż, Sławno i Żarnów w powiecie opoczyńskim,
  - gminy Czerniewice, Inowódz, Lubochnia, Rzeczyca, Tomaszów Mazowiecki z miastem Tomaszów Mazowiecki i Zelechlinek w powiecie tomaszowskim,
- w województwie pomorskim:
- gminy Ostaszewo, miasto Krynica Morska oraz część gminy Nowy Dwór Gdański położona na południowy - zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 55 biegnącą od południowej granicy gminy do skrzyżowania z drogą nr 7, następnie przez drogę nr 7 i S7 biegnącą do zachodniej granicy gminy w powiecie nowodworskim,
  - gminy Lichnowy, Miłoradz, Nowy Staw, Malbork z miastem Malbork w powiecie malborskim,
  - gminy Mikołajki Pomorskie, Stary Targ i Sztum w powiecie sztumskim,

— powiat gdański,

— Miasto Gdańsk,

— powiat tczewski,

— powiat kwidzyński,

w województwie lubuskim:

— gminy Międzyrzecz, Pszczew, część gminy Trzciel położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 92 w powiecie międzyrzeckim,

— część gminy Lubrza położona na północ od linii wyznaczonej przez autostradę A2, część gminy Łągów położona na północ od linii wyznaczonej przez autostradę A2, część gminy Świebodzin położona na północ od linii wyznaczonej przez autostradę A2 w powiecie świebodzińskim,

— gmina Ośno Lubuskie powiecie słubickim,

— gminy Krzeszyce, Sulęcín i część gminy Torzym położona na północ od linii wyznaczonej przez autostradę A2 w powiecie sulęcińskim,

— gminy Bogdaniec, Lubiszyn i część gminy Witnica położona na północny - wschód od drogi biegnącej od zachodniej granicy gminy od miejscowości Krzeźnica, przez miejscowości Kamień Wielki - Mościce - Witnica - Kłopotowo do południowej granicy gminy w powiecie gorzowskim,

w województwie dolnośląskim:

— gminy Bolesławiec z miastem Bolesławiec, Gromadka i Osiecznica w powiecie bolesławieckim,

— gmina Węgliniec w powiecie zgorzeleckim,

— gmina Chocianów i część gminy Przemków położona na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr 12 w powiecie polkowickim,

— gmina Jemielno, Niechlów i Góra w powiecie górowskim,

— gmina Rudna i Lubin z miastem Lubin w powiecie lubińskim,

w województwie wielkopolskim:

— gminy Krzemieniewo, Rydzyna, część gminy Świąciechowa położona na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr 12 w powiecie leszczyńskim,

— część gminy Kwilcz położona na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr 24, część gminy Międzychód położona na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr 24 w powiecie międzychodzkiem,

— gminy Lwówek, Kuślin, Opalenica, część gminy Miedzichowo położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 92, część gminy Nowy Tomyśl położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 305 w powiecie nowotomyskim,

— gminy Granowo, Grodzisk Wielkopolski i część gminy Kamieniec położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 308 w powiecie grodziskim,

— gminy Czempin, miasto Kościan, część gminy wiejskiej Kościan położona na północny - zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 5 oraz na wschód od linii wyznaczonej przez kanał Obry, część gminy Krzywiń położona na wschód od linii wyznaczonej przez kanał Obry w powiecie kościańskim,

— powiat miejski Poznań,

— gminy Swarzędz, Pobiedziska, Czerwonak, Mosina, miasto Luboń, miasto Puszczykowo, część gminy Komorniki położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 5, część gminy Stęszew położona na południowy - wschód od linii wyznaczonej przez drogi nr 5 i 32 i część gminy Kórnik położona na zachód od linii wyznaczonych przez drogi: nr S11 biegnącą od północnej granicy gminy do skrzyżowania z drogą nr 434 i drogę nr 434 biegnącą od tego skrzyżowania do południowej granicy gminy, część gminy Rokietnica położona na południowy zachód od linii kolejowej biegnącej od północnej granicy gminy w miejscowości Krzyszkowo do południowej granicy gminy w miejscowości Kiekrz oraz część gminy wiejskiej Murowana Goślina położona na południe od linii kolejowej biegnącej od północnej granicy miasta Murowana Goślina do północno-wschodniej granicy gminy w powiecie poznańskim,

— gmina Kiszkowo i część gminy Kłecko położona na zachód od rzeki Mała Wełna w powiecie gnieźnieńskim,



- gminy Lubasz, Czarnków z miastem Czarnków, część gminy Połajewo na położona na północ od drogi łączącej miejscowości Chraplewo, Tarnówko-Boruszyn, Krosin, Jakubowo, Połajewo - ul. Ryczywolska do północno-wschodniej granicy gminy oraz część gminy Wieleń położona na południe od linii kolejowej biegnącej od wschodniej granicy gminy przez miasto Wieleń i miejscowość Herburtowo do zachodniej granicy gminy w powiecie czarnkowsko-trzcianeckim,
  - gminy Pniewy, Ostroróg, Wronki, miasto Szamotuły i część gminy Szamotuły położona na zachód od zachodniej granicy miasta Szamotuły i na południe od linii kolejowej biegnącej od południowej granicy miasta Szamotuły, do południowo-wschodniej granicy gminy oraz część gminy Obrzycko położona na zachód od drogi nr 185 łączącej miejscowości Gaj Mały, Słapanowo i Obrzycko do północnej granicy miasta Obrzycko, a następnie na zachód od drogi przebiegającej przez miejscowość Chraplewo oraz część gminy Duszniki położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 306 biegnącą od południowej granicy gminy do skrzyżowania z drogą nr 92 oraz na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 92 biegnącą od wschodniej granicy gminy do skrzyżowania z drogą nr 306, część gminy Kaźmierz położona na północ i na zachód od linii wyznaczonych przez drogi: nr 92 biegnącą od zachodniej granicy gminy do skrzyżowania z drogą łączącą miejscowości Witkowice – Gorszewice – Kaźmierz (wzdłuż ulic Czeresniowa, Dworcowa, Marii Konopnickiej) – Chlewiska, biegnącą do wschodniej granicy gminy w powiecie szamotulskim,
  - gmina Budzyń w powiecie chodzieskim,
  - gminy Mieścisko, Skoki i Wągrowiec z miastem Wągrowiec w powiecie wągrowieckim,
  - gmina Dobrzyca i część gminy Gizalki położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 443 w powiecie pleszewskim,
  - gmina Zagórów w powiecie słupeckim,
  - gmina Pyzdry w powiecie wrzesińskim,
  - gminy Kotlin, Żerków i część gminy Jarocin położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogi nr S11 i 15 w powiecie jarocińskim,
  - gmina Rozdrażew, część gminy Koźmin Wielkopolski położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 15, część gminy Krotoszyn położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 15 oraz na wschód od granic miasta Krotoszyn w powiecie krotoszyńskim,
  - gminy Nowe Skalmierzyce, Raszków, Ostrów Wielkopolski z miastem Ostrów Wielkopolski w powiecie ostrowskim,
  - powiat miejski Kalisz,
  - gminy Ceków – Kolonia, Godziesze Wielkie, Koźminek, Lisków, Mycielin, Opatówek, Szczytniki w powiecie kaliskim,
  - gmina Małanów i część gminy Tuliszków położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 72 w powiecie tureckim,
  - gminy Rychwał, Rzgów, część gminy Grodziec położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 443, część gminy Stare Miasto położona na południe od linii wyznaczonej przez autostradę nr A2 w powiecie konińskim,
- w województwie zachodniopomorskim:
- część gminy Boleszkowice położona na północny wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 31 i część gminy Dębno położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 31 biegnącą od zachodniej granicy gminy do miejscowości Sarbinowo, a następnie na północ od linii wyznaczonej przez drogę biegnącą od miejscowości Sarbinowo przez miejscowość Krześnica do wschodniej granicy gminy w powiecie myśliborskim,
  - gmina Mieszkowice w powiecie gryfińskim.

## 7. Словакия

Следните области в Словакия:

- the whole district of Vranov nad Topľou, except municipalities included in part II,
- the whole district of Humenné,
- the whole district of Snina,
- the whole district of Sobrance, except municipalities included in part III

- in the district of Michalovce municipality Strážske,
- in the district of Gelnica, the whole municipalities of Uhorná, Smolnícka Huta, Mníšek nad Hnilcom, Prakovce, Helcmanovce, Gelnica, Kojšov, Veľký Folkmár, Jaklovce, Žakarovce, Margecany, Henclová and Stará Voda,
- in the district of Prešov, the whole municipalities of Klenov, Miklušovce, Sedlice, Suchá dolina, Janov, Radatice, Lubovec, Ličartovce, Drienovská Nová Ves, Kendice, Petrovany, Drienov, Lemešany, Janovík, Bretejovce, Seniakovce, Šarišské Bohdanovce, Varhaňovce, Brestov Mirkovce, Žehňa, and Červenica,
- Dulova Ves, Záborské, Kokošovce, Abranovce, Lesíček, Zlatá Baňa, Ruská Nová Ves, Teriakovce, Podhradník, Okružná, Trnkov, Vyšná Šebastová and Šarišská Poruba,
- in the district of Rožňava, the whole municipalities of Brzotín, Gočaltovo, Honce, Jovice, Kružná, Kunová Teplica, Pača, Pašková, Pašková, Rakovnica,
- Rozložná, Rožňavské Bystré, Rožňava, Rudná, Štítnik, Vidová, Čučma and Betliar,
- in the district of Revúca, the whole municipalities of Držkovce, Chvalová, Gemerské Teplice, Gemerský Sad, Hucín, Jelšava, Leváre, Licince, Nadraž, Prihradzany, Sekerešovo, Šivetice, Kameňany, Višňové, Rybník and Sása,
- in the district of Michalovce, the whole municipality of Strážske,
- in the district of Rimavská Sobota, municipalities located south of the road № 526 not included in Part II,
- in the district of Lučenec, the whole municipalities of Trenč, Veľká nad Ipľom, Jelšovec, Panické Dravce, Lučenec, Kalonda, Rapovce, Trebeľovce, Mučín, Lipovany, Pleš, Fiľakovské Kováče, Ratka, Fiľakovo, Biskupice, Belina, Radzovce, Čakanovce, Šiatorská Bukovinka, Čamovce, Šurice, Halič, Mašková, Luboreč, Šíd and Prša,
- in the district of Veľký Krtíš, the whole municipalities of Ipeľské Predmostie, Veľká Ves nad Ipľom, Sečianky, Kleňany, Hrušov, Vinica, Balog nad Ipľom, Dolinka, Kosihy nad Ipľom, Ďurkovce, Širákovo, Kamenné Kosihy, Seľany, Veľká Čalomija, Malá Čalomija, Koláre, Trebušovce, Chrastince, Lesenice, Slovenské Ďarmoty, Opatovská Nová Ves, Bátorová, Nenince, Záhorce, Želovce, Sklabiná, Nová Ves, Obeckov, Vrbovka, Kiarov, Kováčovce, Zombor, Olováry, Čeláre, Glabušovce, Veľké Straciny, Malé Straciny, Malý Krtíš, Veľký Krtíš, Pôtor, Veľké Zlievce, Malé Zlievce, Bušince, Muľa, Ľuboriečka, Dolná Strehová, Vieska, Slovenské Kľačany, Horná Strehová, Chrtány and Závada.

## 8. Гърция

Следните области в Гърция:

- in the regional unit of Drama:
  - the community departments of Sidironero and Skaloti and the municipal departments of Livadero and Ksiropotamo (in Drama municipality),
  - the municipal department of Paranesti (in Paranesti municipality),
  - the municipal departments of Kokkinogeia, Mikropoli, Panorama, Pyrgoi (in Prosotsani municipality),
  - the municipal departments of Kato Nevrokopi, Chrysokefalo, Achladea, Vathytopos, Volakas, Granitis, Dasotos, Eksohi, Katafyto, Lefkogeia, Mikrokleisoura, Mikromilea, Ochyro, Pagoneri, Perithorio, Kato Vrontou and Potamoi (in Kato Nevrokopi municipality),
- in the regional unit of Xanthi:
  - the municipal departments of Kimmerion, Stavroupoli, Gerakas, Dafnonas, Komnina, Kariofyto and Neochori (in Xanthi municipality),
  - the community departments of Satres, Thermes, Kotyli, and the municipal departments of Myki, Echinis and Oraio and (in Myki municipality),
  - the community department of Selero and the municipal department of Sounio (in Avdira municipality),
- in the regional unit of Rodopi:
  - the municipal departments of Komotini, Anthochorio, Gratini, Thrylorio, Kalhas, Karydia, Kikidio, Kosmio, Pandrosos, Aigeiros, Kallisti, Meleti, Neo Sidirochori and Mega Doukato (in Komotini municipality),
  - the municipal departments of Ipio, Arriana, Darmeni, Archontika, Fillyra, Ano Drosini, Aratos and the Community Departments Kehros and Organi (in Arriana municipality),

- the municipal departments of Iasmos, Sostis, Asomatoi, Polyanthos and Amvrosia and the community department of Amaxades (in Iasmos municipality),
- the municipal department of Amaranta (in Maroneia Sapon municipality),
- in the regional unit of Evros:
  - the municipal departments of Kyriaki, Mandra, Mavrokklisi, Mikro Dereio, Protokklisi, Roussa, Goniko, Geriko, Sidirochori, Megalo Derio, Sidiro, Giannouli, Agriani and Petrolofos (in Soufli municipality),
  - the municipal departments of Dikaia, Arzos, Elaia, Therapio, Komara, Marasia, Ormenio, Pentalofos, Petroti, Plati, Ptelea, Kyprinos, Zoni, Fulakio, Spilaio, Nea Vyssa, Kavili, Kastanies, Rizia, Sterna, Ampelakia, Valtos, Megali Doxipara, Neochori and Chandras (in Orestiada municipality),
  - the municipal departments of Asvestades, Ellinochori, Karoti, Koufovouno, Kiani, Mani, Sitochori, Alepochori, Asproneri, Metaxades, Vrysika, Doksa, Elafoxori, Ladi, Paliouri and Poimeniko (in Didymoteixo municipality),
- in the regional unit of Serres:
  - the municipal departments of Kerkini, Livadia, Makrynitsa, Neochori, Platanakia, Petritsi, Akritochori, Vyroneia, Gonimo, Mandraki, Megalochori, Rodopoli, Ano Poroia, Katw Poroia, Sidirokastro, Vamvakophyto, Promahonas, Kamaroto, Strymonochori, Charopo, Kastanousi and Chortero and the community departments of Achladochori, Agkistro and Kapnophyto (in Sintiki municipality),
  - the municipal departments of Serres, Elaionas and Oinoussa and the community departments of Orini and Ano Vrontou (in Serres municipality),
  - the municipal departments of Dasochoriou, Irakleia, Valtero, Karperi, Koimisi, Lithotopos, Limnochori, Podismeno and Chrysochorafa (in Irakleia municipality).

## ЧАСТ II

1. **Белгия**

Следните области в Белгия:

dans la province de Luxembourg:

- la zone est délimitée, dans le sens des aiguilles d'une montre, par:
  - La Rue de la Station (N85) à Florenville jusque son intersection avec la N894,
  - La N894 jusque son intersection avec la rue Grande,
  - La rue Grande jusque son intersection avec la rue de Neufchâteau,
  - La rue de Neufchâteau jusque son intersection avec Hosseuse,
  - Hosseuse,
  - La Roquignole,
  - Les Chanvières,
  - La Fosse du Loup,
  - Le Sart,
  - La N801 jusque son intersection avec la rue de l'Accord,
  - La rue de l'Accord,
  - La rue du Fet,
  - La N40 jusque son intersection avec la E25-E411,
  - La E25-E411 jusque son intersection avec la N81 au niveau de Weyler,
  - La N81 jusque son intersection avec la N883 au niveau d'Aubange,
  - La N883 jusque son intersection avec la N88 au niveau d'Aubange,
  - La N88 jusque son intersection avec la N811,
  - La N811 jusque son intersection avec la rue Baillet Latour,
  - La rue Baillet Latour jusque son intersection avec la N88,

- La N88 (rue Baillet Latour, rue Fontaine des Dames, rue Yvan Gils, rue de Virton, rue de Gérardville, Route de Meix) jusque son intersection avec la N981,
- La N981 (rue de Virton) jusque son intersection avec la N83,
- La N83 (rue du Faing, rue de Bouillon, rue Albert 1er, rue d'Arlon) jusque son intersection avec la N85 (Rue de la Station) à Florenville.

## 2. България

Следните области в България:

- цялата област Хасково,
- цялата област Ямбол,
- цялата област Стара Загора,
- цялата област Перник,
- цялата област Кюстендил,
- цялата област Пловдив,
- цялата област Пазарджик,
- цялата област Смолян,
- цялата област Бургас, с изключение на областите в част III.

## 3. Естония

Следните области в Естония:

- Eesti Vabariik (välja arvatud Hiiu maakond).

## 4. Унгария

Следните области в Унгария:

- Békés megye 950150, 950250, 950350, 950450, 950550, 950650, 950660, 950750, 950850, 950860, 951050, 951150, 951250, 951260, 951350, 951450, 951460, 951550, 951650, 951750, 952150, 952250, 952350, 952450, 952550, 952650, 953250, 953260, 953270, 953350, 953450, 953550, 953560, 953950, 954050, 954060, 954150, 956250, 956350, 956450, 956550, 956650 és 956750 kódszámú vadgazdálkodási egységeinek teljes területe,
- Borsod-Abaúj-Zemplén megye valamennyi vadgazdálkodási egységének teljes területe,
- Fejér megye 403150, 403160, 403260, 404250, 404550, 404560, 405450, 405550, 405650, 406450 és 407050 kódszámú vadgazdálkodási egységeinek teljes területe,
- Hajdú-Bihar megye valamennyi vadgazdálkodási egységének teljes területe,
- Heves megye valamennyi vadgazdálkodási egységének teljes területe,
- Jász-Nagykun-Szolnok megye 750250, 750550, 750650, 750750, 750850, 750970, 750980, 751050, 751150, 751160, 751250, 751260, 751350, 751360, 751450, 751460, 751470, 751550, 751650, 751750, 751850, 751950, 752150, 752250, 752350, 752450, 752460, 752550, 752560, 752650, 752750, 752850, 752950, 753060, 753070, 753150, 753250, 753310, 753450, 753550, 753650, 753660, 753750, 753850, 753950, 753960, 754050, 754150, 754250, 754360, 754370, 754850, 755550, 755650 és 755750 kódszámú vadgazdálkodási egységeinek teljes területe,
- Komárom-Esztergom megye: 251950, 252050, 252350, 252450, 252460, 252550, 252650, 252750, 252850, 252860, 252950, 252960, 253050, 253150, 253250, 253350, 253450 és 253550 kódszámú vadgazdálkodási egységeinek teljes területe,
- Nógrád megye valamennyi vadgazdálkodási egységeinek teljes területe,
- Pest megye 570150, 570250, 570350, 570450, 570550, 570650, 570750, 570850, 570950, 571050, 571150, 571250, 571350, 571650, 571750, 571760, 571850, 571950, 572050, 573550, 573650, 574250, 577250, 580050 és 580150 kódszámú vadgazdálkodási egységeinek teljes területe,
- Szabolcs-Szatmár-Bereg megye valamennyi vadgazdálkodási egységének teljes területe.

**5. Латвия**

Следните области в Латвия:

- Ādažu novads,
- Aizputes novads, Aizputes, Cīravas un Lažas pagasts, Kalvenes pagasta daļa uz rietumiem no ceļa pie Vārtājas upes līdz autoceļam A9, uz dienvidiem no autoceļa A9, uz rietumiem no autoceļa V1200, Kazdangas pagasta daļa uz rietumiem no ceļa V1200, P115, P117, V1296, Aizputes pilsēta,
- Aglonas novads,
- Aizkraukles novads,
- Aknīstes novads,
- Alojās novads,
- Alsungas novads,
- Alūksnes novads,
- Amatas novads,
- Apes novads,
- Auces novads,
- Babītes novads,
- Baldones novads,
- Baltinavas novads,
- Balvu novads,
- Bauskas novads,
- Beverīnas novads,
- Brocēnu novads,
- Burtnieku novads,
- Carnikavas novads,
- Cēsu novads,
- Cesvaines novads,
- Ciblas novads,
- Dagdas novads,
- Daugavpils novads,
- Dobeles novads,
- Dundagas novads,
- Durbes novads,
- Engures novads,
- Ērgļu novads,
- Garkalnes novads,
- Gulbenes novads,
- Iecavas novads,
- Ikšķiles novads,
- Ilūkstes novads,
- Inčukalna novads,
- Jaunjelgavas novads,
- Jaunpiebalgas novads,

- Jaunpils novads,
- Jēkabpils novads,
- Jelgavas novads,
- Kandavas novads,
- Kārsavas novads,
- Ķeguma novads,
- Ķekavas novads,
- Kocēnu novads,
- Kokneses novads,
- Krāslavas novads,
- Krimuldas novads,
- Krustpils novads,
- Kuldīgas novada, Laidu pagasta daļa uz ziemeļiem no autoceļa V1296, Padures, Rumbas, Rendas, Kabiles, Vārmes, Pelču, Ēdoles, Īvandes, Kurmāles, Turlavas, Gudenieku un Snēpeles pagasts, Kuldīgas pilsēta,
- Lielvārdes novads,
- Līgatnes novads,
- Limbažu novads,
- Līvānu novads,
- Lubānas novads,
- Ludzas novads,
- Madonas novads,
- Mālpils novads,
- Mārupes novads,
- Mazsalacas novads,
- Mērsraga novads,
- Naukšēnu novads,
- Neretas novads,
- Ogres novads,
- Olaines novads,
- Ozolnieku novads,
- Pārgaujas novads,
- Pāvilostas novada Sakas pagasts, Pāvilostas pilsēta,
- Pļaviņu novads,
- Preiļu novads,
- Priekules novads,
- Priekuļu novads,
- Raunas novads,
- republikas pilsēta Daugavpils,
- republikas pilsēta Jelgava,
- republikas pilsēta Jēkabpils,
- republikas pilsēta Jūrmala,

- republikas pilsēta Rēzekne,
- republikas pilsēta Valmiera,
- Rēzeknes novads,
- Riebiņu novads,
- Rojas novads,
- Ropažu novads,
- Rugāju novads,
- Rundāles novads,
- Rūjienas novads,
- Salacgrīvas novads,
- Salas novads,
- Salaspils novads,
- Saldus novads,
- Saulkrastu novads,
- Sējas novads,
- Siguldas novads,
- Skrīveru novads,
- Skrundas novada Raņķu pagasta daļa uz ziemeļiem no autoceļa V1272 līdz robežai ar Ventas upi, Skrundas pagasta daļa no Skrundas uz ziemeļiem no autoceļa A9 un austrumiem no Ventas upes,
- Smiltenes novads,
- Stopiņu novada daļa, kas atrodas uz austrumiem no autoceļa V36, P4 un P5, Acones ielas, Dauguļupes ielas un Dauguļupītes,
- Strenču novads,
- Talsu novads,
- Tērvetes novads,
- Tukuma novads,
- Vaiņodes novada Vaiņodes pagasts un Embūtes pagasta daļa uz dienvidiem autoceļa P116, P106,
- Valkas novads,
- Varakļānu novads,
- Vārkavas novads,
- Vecpiebalgas novads,
- Vecumnieku novads,
- Ventspils novads,
- Viesītes novads,
- Viļakas novads,
- Viļānu novads,
- Zilupes novads.

## 6. Литва

Следните области в Литва:

- Alytaus miesto savivaldybė,
- Alytaus rajono savivaldybė,

- Anykščių rajono savivaldybė,
- Akmenės rajono savivaldybė,
- Birštono savivaldybė,
- Biržų miesto savivaldybė,
- Biržų rajono savivaldybė,
- Druskininkų savivaldybė,
- Elektrėnų savivaldybė,
- Ignalinos rajono savivaldybė,
- Jonavos rajono savivaldybė,
- Joniškio rajono savivaldybė,
- Jurbarko rajono savivaldybė: Eržvilko, Girdžių, Jurbarko miesto, Jurbarkų, Raudonės, Šimkaičių, Skirsnemunės, Smalininkų, Veliuonos ir Viešvilės seniūnijos,
- Kaišiadorių rajono savivaldybė,
- Kalvarijos savivaldybė,
- Kauno miesto savivaldybė,
- Kauno rajono savivaldybė: Akademijos, Alšėnų, Batniavos, Ezerėlio, Domeikavos, Garliavos, Garliavos apylinkių, Karmėlavos, Kulautuvos, Lapių, Linksmakalnio, Neveronių, Raudondvario, Ringaudų, Rokų, Samylų, Taurakiemio, Vandžiogalos, Užliedžių, Vilkijos, ir Zapyškio seniūnijos, Babtų seniūnijos dalis į rytus nuo kelio A1, ir Vilkijos apylinkių seniūnijos dalis į vakarus nuo kelio Nr. 1907,
- Kazlų rūdos savivaldybė,
- Kelmės rajono savivaldybė,
- Kėdainių rajono savivaldybė: Dotnuvos, Gudžiūnų, Kėdainių miesto, Krakių, Pelėdnagių, Surviliškio, Šėtos, Truskavos, Vilainių ir Josvainių seniūnijos dalis į šiaurę ir rytus nuo kelio Nr. 229 ir Nr. 2032,
- Kupiškio rajono savivaldybė,
- Kretingos rajono savivaldybė: Imbarės, Kūlupėnų ir Kartenos seniūnijos,
- Lazdijų rajono savivaldybė,
- Marijampolės savivaldybė,
- Mažeikių rajono savivaldybė,
- Molėtų rajono savivaldybė: Alantos seniūnijos dalis į vakarus nuo kelio 119 ir į šiaurę nuo kelio Nr. 2828, Balninkų, Dubingių, Giedraičių, Joniškio ir Videniškių seniūnijos,
- Pagėgių savivaldybė,
- Pakruojo rajono savivaldybė,
- Panevėžio rajono savivaldybė,
- Panevėžio miesto savivaldybė,
- Pasvalio rajono savivaldybė,
- Radviliškio rajono savivaldybė,
- Rietavo savivaldybė,
- Prienų rajono savivaldybė,
- Plungės rajono savivaldybė: Žlibinų, Stalgėnų, Nausodžio sen. dalis nuo kelio Nr. 166 į šiaurės vakarus, Plungės miesto ir Šateikių seniūnijos,
- Raseinių rajono savivaldybė: Betygalos, Girkalnio, Kalnujų, Nemaškčių, Pagojukų, Paliepių, Raseinių miesto, Raseinių, Šiluvos, Viduklės seniūnijos,
- Rokiškio rajono savivaldybė,
- Skuodo rajono savivaldybės: Aleksandrijos ir Ylakių seniūnijos,



- Šakių rajono savivaldybė,
- Šalčininkų rajono savivaldybė,
- Šiaulių miesto savivaldybė,
- Šiaulių rajono savivaldybė,
- Šilutės rajono savivaldybė,
- Širvintų rajono savivaldybė,
- Šilalės rajono savivaldybė,
- Švenčionių rajono savivaldybė,
- Tauragės rajono savivaldybė,
- Telšių rajono savivaldybė,
- Trakų rajono savivaldybė,
- Ukmergės rajono savivaldybė,
- Utenos rajono savivaldybė,
- Varėnos rajono savivaldybė,
- Vilniaus miesto savivaldybė,
- Vilniaus rajono savivaldybė,
- Vilkaviškio rajono savivaldybė,
- Visagino savivaldybė,
- Zarasų rajono savivaldybė.

## 7. Полша

Следните области в Полша:

w województwie warmińsko-mazurskim:

- gminy Kalinowo, Stare Juchy, część gminy Prostki położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę biegnącą od północnej granicy gminy łączącą miejscowości Żelazki – Dąbrowskie - Długosze do południowej granicy gminy i część gminy wiejskiej Ełk położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 667 biegnącą od miejscowości Bajtkowo do miejscowości Nowa Wieś Ełcka, a następnie na północ od linii wyznaczonej przez rzekę Ełk biegnącą od miejscowości Nowa Wieś Ełcka do wschodniej granicy gminy w powiecie ełckim,
- powiat elbląski,
- powiat miejski Elbląg,
- powiat gołdapski,
- gminy Orzysz, Pisz, Ruciane - Nida oraz część gminy Biała Piska położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę 667 biegnącą od północnej granicy gminy do miejscowości Biała Piska, a następnie na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr 58 biegnącą od miejscowości Biała Piska do wschodniej granicy gminy w powiecie piskim,
- gminy Górowo Iławeckie z miastem Górowo Iławeckie i Sępól w powiecie bartoszyckim,
- gminy Biskupiec, Kolno, część gminy Olsztynek położona na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr S51 biegnącą od wschodniej granicy gminy do miejscowości Ameryka oraz na zachód od linii wyznaczonej przez drogę biegnącą od skrzyżowania z drogą S51 do północnej granicy gminy, łączącej miejscowości Mańki – Mycyny – Ameryka w powiecie olsztyńskim,
- gmina Grunwald, część gminy Małdyty położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr S7, część gminy Miłomłyn położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr S7, część gminy wiejskiej Ostróda położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr S7 oraz na południe od drogi nr 16, część miasta Ostróda położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr S7 w powiecie ostródzkim,
- powiat giżycki,

- powiat braniewski,
  - powiat kętrzyński,
  - gminy Lubomino i Orneta w powiecie lidzbarskim,
  - gmina Nidzica i część gminy Kozłowo położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę łączącą miejscowości Rączki – Kownatki – Gardyny w powiecie nidzickim,
  - gminy Dźwierzuty, Jedwabno, Pasym, Szczytno i miasto Szczytno i Świętajno w powiecie szczycieńskim,
  - powiat mrągowski,
  - gmina Zalewo w powiecie iławskim,
  - powiat węgorzewski,
- w województwie podlaskim:
- powiat bielski,
  - gminy Radziłów, Rajgród Wąsosz, część gminy wiejskiej Grajewo położona na południe o linii wyznaczonej przez drogę biegnącą od zachodniej granicy gminy łączącą miejscowości: Mareckie – Łękowo – Kacprowo – Ruda, a następnie od miejscowości Ruda na południe od rzeki Binduga uchodzącej do rzeki Ełk i następnie na południe od linii wyznaczonej przez rzekę Ełk od ujścia rzeki Binduga do wschodniej granicy gminy w powiecie grajewskim,
  - powiat moniecki,
  - powiat sejneński,
  - gminy Łomża, Piątnica, Jedwabne, Przytuły i Wizna w powiecie łomżyńskim,
  - powiat miejski Łomża,
  - powiat siemiatycki,
  - powiat hajnowski,
  - gminy Ciechanowiec, Klukowo, Szepietowo, Kobylin-Borzymy, Nowe Piekuty, Sokoły i część gminy Kulesze Kościelne położona na północ od linii wyznaczonej przez linię kolejową w powiecie wysokomazowieckim,
  - gmina Rutki i część gminy Kołaki Kościelne położona na północ od linii wyznaczonej przez linię kolejową w powiecie zambrowskim,
  - powiat kolneński z miastem Kolno,
  - powiat białostocki,
  - gminy Filipów, Jeleniewo, Przerośl, Raczki, Rutka-Tartak, Suwałki, Szypłiszki Wiżajny oraz część gminy Bakałarzewo położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę 653 biegnącej od zachodniej granicy gminy do skrzyżowania z drogą 1122B oraz na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 1122B biegnącą od drogi 653 w kierunku południowym do skrzyżowania z drogą 1124B i następnie na północny - wschód od drogi nr 1124B biegnącej od skrzyżowania z drogą 1122B do granicy z gminą Raczki w powiecie suwalskim,
  - powiat miejski Suwałki,
  - powiat augustowski,
  - powiat sokółski,
  - powiat miejski Białystok,
- w województwie mazowieckim:
- powiat siedlecki,
  - powiat miejski Siedlce,
  - gminy Bielany, Ceranów, Jabłonna Lacka, Kosów Lacki, Repki, Sabnie, Sterdyń i gmina wiejska Sokołów Podlaski w powiecie sokołowskim,
  - powiat węgrowski,
  - powiat łosicki,
  - powiat ciechanowski,
  - powiat sochaczewski,

- gminy Policzna, Przyłęk, Tczów i Zwolen w powiecie zwoleńskim,
- powiat kozienicki,
- gminy Chotcza i Solec nad Wisłą w powiecie lipskim,
- gminy Gózd, Jastrzębia, Jedlnia Letnisko, Pionki z miastem Pionki, Skaryszew, Jedlińsk, Przytyk, Zakrzew, część gminy Iłża położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 9, część gminy Wolanów położona na północ od drogi nr 12 w powiecie radomskim,
- gminy Bodzanów, Bulkowo, Starożreby, Słubice, Wyszogród i Mała Wieś w powiecie plockim,
- powiat nowodworski,
- powiat płoński,
- gminy Pokrzywnica, Świercze i część gminy Winnica położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę łączącą miejscowości Bielany, Winnica i Pokrzywnica w powiecie pułuskim,
- powiat wołomiński,
- część gminy Somianka położona na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr 62 w powiecie wyszkowskim,
- gminy Borowie, Garwolin z miastem Garwolin, Miastków Kościelny, Parysów, Pilawa, część gminy Wilga położona na północ od linii wyznaczonej przez rzekę Wilga biegnącą od wschodniej granicy gminy do ujścia do rzeki Wisły, część gminy Górzno położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę łączącą miejscowości Łąki i Górzno biegnącą od wschodniej granicy gminy, następnie od miejscowości Górzno na północ od drogi nr 1328W biegnącej od drogi nr 17, a następnie na północ od linii wyznaczonej przez drogę biegnącą od drogi nr 17 do zachodniej granicy gminy przez miejscowości Józefów i Kobyła Wola w powiecie garwolińskim,
- gminy Boguty – Pianki, Zaręby Kościelne, Nur i część gminy Małkinia Górna położona na południe od rzeki Brok w powiecie ostrowskim,
- gminy Stupsk, Wiśniewo i Strzegowo w powiecie mławskim,
- powiat miński,
- powiat otwocki,
- powiat warszawski zachodni,
- powiat legionowski,
- powiat piaseczyński,
- powiat pruszkowski,
- powiat grójecki,
- powiat grodziski,
- powiat zyrardowski,
- powiat białobrzegi,
- powiat przysuski,
- powiat miejski Warszawa,
- w województwie lubelskim:
  - powiat bialski,
  - powiat miejski Biała Podlaska,
  - gminy Batorz, Godziszów, Janów Lubelski, Modliborzyce i Potok Wielki w powiecie janowskim,
  - gminy Janowiec, Kazimierz Dolny, Końskowola, Kurów, Markuszów, Nałęczów, Puławy z miastem Puławy, Wąwolnica i Żyrzyn w powiecie puławskim,
  - gminy Nowodwór, miasto Dęblin i część gminy Ryki położona na południe od linii wyznaczonej przez linię kolejową powiecie ryckim,
  - gminy Adamów, Krzywdą, Stoczek Łukowski z miastem Stoczek Łukowski, Wola Mysłowska, Trzebieszów, Stanin, Wojcieszków, gmina wiejska Łuków i miasto Łuków w powiecie łukowskim,
  - powiat lubelski,

- powiat miejski Lublin,
  - gminy Niedźwiada, Ostrów Lubelski, Serniki i Uścimów w powiecie lubartowskim,
  - powiat łęczyński,
  - powiat świdnicki,
  - gminy Fajslawice, Gorzków, Izbica, Krasnystaw z miastem Krasnystaw, Kraśniczyn, Łopiennik Górny, Siennica Różana i część gminy Żółkiewka położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 842 w powiecie krasnostawskim,
  - gminy Chełm, Ruda – Huta, Sawin, Rejowiec, Rejowiec Fabryczny z miastem Rejowiec Fabryczny, Siedliszcze, Wierzbica, część gminy Dorohusk położona na północ od linii wyznaczonej przez linię kolejową, część gminy Wojsławice położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę 1839L, część gminy Leśniowice położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę 1839L w powiecie chełmskim,
  - powiat miejski Chełm,
  - powiat kraśnicki,
  - powiat opolski,
  - powiat parczewski,
  - gminy Hańsk, Stary Brus, Urszulin, Wola Uhruska, część gminy wiejskiej Włodawa położona na południe od południowej granicy miasta Włodawa w powiecie włodawskim,
  - powiat radzyński,
- w województwie podkarpackim:
- powiat stalowowolski,
  - gminy Oleszyce, Lubaczów z miastem Lubaczów, Wielkie Oczy w powiecie lubaczowskim,
  - część gminy Kamień położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 19, część gminy Sokołów Małopolski położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 875 w powiecie rzeszowskim,
  - gminy Cmolas i Majdan Królewski w powiecie kolbuszowskim,
  - gminy Grodzisko Dolne, część gminy wiejskiej Leżajsk położona na południe od miasta Leżajsk oraz na zachód od linii wyznaczonej przez rzekę San, w powiecie leżajskim,
  - gmina Jarocin, część gminy Harasiuki położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 1048 R, część gminy Ulanów położona na północ od linii wyznaczonej przez rzekę Tanew, część gminy Nisko położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 19 oraz na północ od linii wyznaczonej przez linię kolejową biegnącą od wschodniej granicy gminy do skrzyżowania z drogą nr 19, część gminy Jezowe położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 19 w powiecie niżańskim,
  - powiat tarnobrzeski,
- w województwie pomorskim:
- gminy Dzierżgoń i Stary Dzierżgoń w powiecie sztumskim,
  - gmina Stare Pole w powiecie malborskim,
  - gminy Stegny, Sztutowo i część gminy Nowy Dwór Gdański położona na północny - wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 55 biegnącą od południowej granicy gminy do skrzyżowania z drogą nr 7, następnie przez drogę nr 7 i S7 biegnącą do zachodniej granicy gminy w powiecie nowodworskim,
- w województwie świętokrzyskim:
- gmina Tarłów i część gminy Ożarów położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 74 w powiecie opatowskim,
  - część gminy Brody położona na zachód od linii kolejowej biegnącej od miejscowości Marcule i od północnej granicy gminy przez miejscowości Klepacze i Karczma Kunowska do południowej granicy gminy oraz na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 9 i na północny - wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 0618T biegnącą od północnej granicy gminy do skrzyżowania w miejscowości Lipie oraz przez drogę biegnącą od miejscowości Lipie do wschodniej granicy gminy i część gminy Mirzec położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 744 biegnącą od południowej granicy gminy do miejscowości Tychów Stary a następnie przez drogę nr 0566T biegnącą od miejscowości Tychów Stary w kierunku północno – wschodnim do granicy gminy w powiecie starachowickim,

w województwie lubuskim:

- powiat wschowski,
- gmina Kostrzyn nad Odrą i część gminy Witnica położona na południowy zachód od drogi biegnącej od zachodniej granicy gminy od miejscowości Krześnica, przez miejscowości Kamień Wielki - Mościce - Witnica - Kłopotowo do południowej granicy gminy w powiecie gorzowskim,
- gminy Gubin z miastem Gubin, Maszewo i część gminy Bytnica położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 1157F w powiecie krośnieńskim,
- gminy Cybinka, Górzycy, Rzepin i Słubice powiecie słubickim,
- gmina Słońsk i część gminy Torzym położona na południe od linii wyznaczonej przez autostradę A2 w powiecie sulęcińskim,
- gminy Kolsko, część gminy Kozuchów położona na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr 283 biegnącą od wschodniej granicy gminy do skrzyżowania z drogą nr 290 i na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr 290 biegnącej od miasta Mirocin Dolny do zachodniej granicy gminy, część gminy Bytom Odrzański położona na północny zachód od linii wyznaczonej przez drogi nr 293 i 326, część gminy Nowe Miasteczko położona na zachód od linii wyznaczonych przez drogi 293 i 328, część gminy Siedlisko położona na północny zachód od linii wyznaczonej przez drogę biegnącą od rzeki Odry przy południowe granicy gminy do drogi nr 326 łączącej się z drogą nr 325 biegnącą w kierunku miejscowości Różanówka do skrzyżowania z drogą nr 321 biegnącą od tego skrzyżowania w kierunku miejscowości Bielawy, a następnie przedłużoną przez drogę przeciwpożarową biegnącą od drogi nr 321 w miejscowości Bielawy do granicy gminy w powiecie nowosolskim,
- gminy Nowogród Bobrzański, Trzebiechów część gminy Bojadła położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 278 biegnącą od wschodniej granicy gminy do skrzyżowania z drogą nr 282 i na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 282 biegnącej od miasta Bojadła do zachodniej granicy gminy i część gminy Sulechów położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr S3 w powiecie zielonogórskim,
- powiat żarski,
- gminy Brzeźnica, Iłowa, Małomice, Szprotawa, Wymiarki, Żagań, miasto Żagań, miasto Gozdnicza, część gminy Niegosławice położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 328 w powiecie żagańskim,
- część gminy Lubrza położona na południe od linii wyznaczonej przez autostradę A2, część gminy Łągów położona na południe od linii wyznaczonej przez autostradę A2, część gminy Świebodzin położona na południe od linii wyznaczonej przez autostradę A2 w powiecie świebodzińskim,

w województwie dolnośląskim:

- gmina Pęcław, część gminy Kotla położona na północ od linii wyznaczonej przez rzekę Krzycki Rów, część gminy wiejskiej Głogów położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogi nr 12, 319 oraz 329, część miasta Głogów położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 12 w powiecie głogowskim,
- gminy Grębocice i Polkowice w powiecie polkowickim,

w województwie wielkopolskim:

- gminy Przemęt i Wolsztyn w powiecie wolsztyńskim,
- gmina Wielichowo część gminy Kamieniec położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 308 i część gminy Rakoniewice położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 305 w powiecie grodziskim,
- gminy Wijewo, część gminy Włoszakowice położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogi 3903P biegnącą od północnej granicy gminy do miejscowości Boguszyn, a następnie przez drogę łączącą miejscowość Boguszyn z miejscowością Krzycko aż do południowej granicy gminy i część gminy Świąciechowa położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 12 w powiecie leszczyńskim,
- część gminy Śmigiel położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogi nr 3903P biegnącej od południowej granicy gminy przez miejscowości Bronikowo i Morowice aż do miejscowości Śmigiel do skrzyżowania z drogą 3820P i dalej drogą 3820P, która przechodzi w ul. Jagiellońską, następnie w Lipową i Glinkową, aż do skrzyżowania z drogą S5, następnie przez drogę nr S5 do północnej granicy gminy w powiecie kościańskim,
- powiat obornicki,
- część gminy Połajewo na położona na południe od drogi łączącej miejscowości Chraplewo, Tarnówko-Boruszyn, Krosin, Jakubowo, Połajewo - ul. Ryczywolska do północno-wschodniej granicy gminy w powiecie czarnkowsko-trzcianeckim,

- gmina Suchy Las, część gminy wiejskiej Murowana Goślina położona na północ od linii kolejowej biegnącej od północnej granicy miasta Murowana Goślina do północno-wschodniej granicy gminy oraz część gminy Rokietnica położona na północ i na wschód od linii kolejowej biegnącej od północnej granicy gminy w miejscowości Krzyszkowo do południowej granicy gminy w miejscowości Kiekrz w powiecie poznańskim,
- część gminy Szamotuły położona na wschód od wschodniej granicy miasta Szamotuły i na północ od linii kolejowej biegnącej od południowej granicy miasta Szamotuły do południowo-wschodniej granicy gminy oraz część gminy Obrzycko położona na wschód od drogi nr 185 łączącej miejscowości Gaj Mały, Słapanowo i Obrzycko do północnej granicy miasta Obrzycko, a następnie na wschód od drogi przebiegającej przez miejscowość Chraplewo w powiecie szamotulskim,

w województwie łódzkim:

- gminy Drzewica, Opoczno i Poświętne w powiecie opoczyńskim,
- gmina Sadkowice w powiecie rawskim,

w województwie zachodniopomorskim:

- część gminy Boleszkowice położona na południowy - zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 31 i część gminy Dębno położona na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr 31 biegnącą od zachodniej granicy gminy do miejscowości Sarbinowo, a następnie na południe od linii wyznaczonej przez drogę biegnącą od miejscowości Sarbinowo przez miejscowość Krześnica do wschodniej granicy gminy w powiecie myśliborskim.

## 8. Словакия

Следните области в Словакия:

- in the district of Gelnica, the whole municipality of Smolník,
- In the district of Košice-okolie the municipalities of Opátka, Košická Belá, Malá Lodina, Veľká Lodina, Kysak, Sokol, Trebejov, Obišovce, Družstevná pri Hornáde, Kostolany nad Hornádom, Budimír, Vajkovce, Chrastné, Čížatice, Kráľovce, Ploské, Nová Polhora, Boliarov, Kecerovce, Vtáčkovce, Herľany, Rankovce, Mudrovce, Kecerovský Lipovec, Opiná, Bunetice,
- the whole city of Košice,
- in the district of Michalovce, the whole municipalities of Tušice, Moravany, Pozdišovce, Michalovce, Zalužice, Lúčky, Závadka, Hnojné, Poruba pod Vihorlatom, Jovsa, Kusín, Klokočov, Kaluža, Vinné, Trnava pri Laborci, Oreské, Staré, Zbudza, Petrovce nad Laborcom, Lesné, Suché, Rakovec nad Ondavou, Nacina Ves, Voľa, and Pusté Čemerné,
- in the district of Vranov nad Topľou, the whole municipalities of Zámutov, Rudlov, Jusková Voľa, Banské, Cabov, Davidov, Kamenná Poruba, Vechec, Čaklov, Sol, Komárany, Čičava, Nižný Kručov, Vranov nad Topľou, Sačurov, Sečovská Polianka, Dlhé Klčovo, Nižný Hrušov, Poša, Nižný Hrabovec, Hencovce, Kučín, Majerovce, Sedliská, Kladzany and Tovarnianska Polianka,
- in the district of Revúca, the whole municipalities of Gemer, Tornaľa, Žiar, Gemerská Ves, Levkuška, Otročok, Polina, Rašice,
- in the district of Rimavská Sobota, the whole municipalities of Abovce, Barca, Bátka, Cakov, Chanava, Dulovo, Figa, Gemerské Michalovce, Hubovo, Ivanice, Kaloša, Kesovce, Kráľ, Lenartovce, Lenka, Neporadza, Orávka, Radnovce, Rakytník, Riečka, Rimavská Seč, Rumince, Stránska, Uzovská Panica, Valice, Vieska nad Blhom, Vlkyňa, Vyšné Valice, Včelince, Zádor, Číž, Štrkovec Tomášovce and Žip,
- in the district of Prešov, the whole municipalities of Tuhrina and Lúčina.

## 9. Румъния

Следните области в Румъния:

- Județul Bistrița-Năsăud, without localities mentioned in Part III:
  - Locality Dealu Ștefăniței;
  - Locality Romuli.

### ЧАСТ III

## 1. България

Следните области в България:

- цялата област Благоевград,

- цялата област Добрич,
- цялата област Габрово,
- цялата област Кърджали,
- цялата област Ловеч,
- цялата област Монтана,
- цялата област Плевен,
- цялата област Разград,
- цялата област Русе,
- цялата област Шумен,
- цялата област Силистра,
- цялата област Сливен,
- цялата област София-град,
- цялата област София-област,
- цялата област Търговище,
- цялата област Видин,
- цялата област Варна,
- цялата област Велико Търново,
- цялата област Враца,
- в област Бургас:
  - цялата община Бургас,
  - цялата община Камено,
  - цялата община Малко Търново,
  - цялата община Приморско,
  - цялата община Созопол,
  - цялата община Средец,
  - цялата община Царево,
  - цялата община Сунгурларе,
  - цялата община Руен,
  - цялата община Айтос.

## 2. Латвия

Следните области в Латвия:

- Aizputes novada Kalvenes pagasta daļa uz austrumiem no ceļa pie Vārtājas upes līdz autoceļam A9, uz ziemeļiem no autoceļa A9, uz austrumiem no autoceļa V1200, Kazdangas pagasta daļa uz austrumiem no ceļa V1200, P115, P117, V1296,
- Kuldīgas novada, Laidu pagasta daļa uz dienvidiem no autoceļa V1296,
- Skrundas novada Rudbāržu, Nīkrāces pagasts, Raņķu pagasta daļa uz dienvidiem no autoceļa V1272 līdz robežai ar Ventas upi, Skrundas pagasts (izņemot pagasta daļa no Skrundas uz ziemeļiem no autoceļa A9 un austrumiem no Ventas upes), Skrundas pilsēta,
- Vaiņodes novada Embūtes pagasta daļa uz ziemeļiem autoceļa P116, P106.

### 3. Литва

Следните области в Литва:

- Jurbarko rajono savivaldybė: Sėdėžiaus ir Juodaičių seniūnijos,
- Kauno rajono savivaldybė, Čekiškės seniūnija, Babtų seniūnijos dalis į vakarus nuo kelio A1 ir Vilkijos apylinkių seniūnijos dalis į rytus nuo kelio Nr. 1907,
- Kėdainių rajono savivaldybė: Pernaravos seniūnija ir Josvainių seniūnijos pietvakarinė dalis tarp kelio Nr. 229 ir Nr. 2032,
- Molėtų rajono savivaldybė: Alantos seniūnijos dalis į rytus nuo kelio Nr. 119 ir į pietus nuo kelio Nr. 2828, Čiulėnų, Inturkės, Luokesos, Mėndūnų ir Suginčių seniūnijos,
- Plungės rajono savivaldybė: Alsėdžių, Babrungo, Paukštakių, Platelių ir Žemaičių Kalvarijos seniūnijos,
- Raseinių rajono savivaldybė: Ariogalos ir Ariogalos miesto seniūnijos,
- Skuodo rajono savivaldybės: Barstyčių, Notėnų ir Šačių seniūnijos.

### 4. Полша

Следните области в Полша:

w województwie warmińsko-mazurskim:

- gminy Bisztynek i Bartoszyce z miastem Bartoszyce w powiecie bartoszyckim,
- gminy Kiwity i Lidzbark Warmiński z miastem Lidzbark Warmiński w powiecie lidzbarskim,
- gminy Łukta, Morąg, Miłakowo, część gminy Małdyty położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr S7, część gminy Miłomłyn położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr S7, część gminy wiejskiej Ostróda położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr S7 oraz na północ od drogi nr 16, część miasta Ostróda położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr w powiecie ostródzkim,
- powiat olecki,
- gminy Barczewo, Gietrzwałd, Jeziorany, Jonkowo, Dywity, Dobre Miasto, Purda, Stawiguda, Świątki, część gminy Olsztynek położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr S51 biegnącą od wschodniej granicy gminy do miejscowości Ameryka oraz na wschód od linii wyznaczonej przez drogę biegnącą od skrzyżowania z drogą S51 do północnej granicy gminy, łączącej miejscowości Mańki – Myszyni – Ameryka w powiecie olsztyńskim,
- powiat miejski Olsztyn,
- część gminy Prostki położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę biegnącą od północnej granicy gminy łączącą miejscowości Żelazki – Dąbrowskie - Długosze do południowej granicy gminy, część gminy wiejskiej Elk położona na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr 667 biegnącą od miejscowości Bajtkowo do miejscowości Nowa Wieś Elcka, a następnie na południe od linii wyznaczonej przez rzekę Elk biegnącą od miejscowości Nowa Wieś Elcka do wschodniej granicy gminy w powiecie elckim,
- część gminy Biała Piska położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę 667 biegnącą od północnej granicy gminy do miejscowości Biała Piska, a następnie na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 58 biegnącą od miejscowości Biała Piska do wschodniej granicy gminy w powiecie piskim,

w województwie podlaskim:

- część gminy Bakałarzewo położona na południe od linii wyznaczonej przez drogę 653 biegnącej od zachodniej granicy gminy do skrzyżowania z drogą 1122B oraz na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 1122B biegnącą od drogi 653 w kierunku południowym do skrzyżowania z drogą 1124B i następnie na południowy-zachód od drogi nr 1124B biegnącej od skrzyżowania z drogą 1122B do granicy z gminą Raczki w powiecie suwalskim,
- gmina Szczuczyn, część gminy wiejskiej Grajewo położona na północ o linii wyznaczonej przez drogę biegnącą od zachodniej granicy gminy łączącej miejscowości: Mareckie – Łękowo – Kacprowo – Ruda, a następnie od miejscowości Ruda na północ od rzeki Binduga uchodzącej do rzeki Elk i następnie na północ od linii wyznaczonej przez rzekę Elk od ujścia rzeki Binduga do wschodniej granicy gminy i miasto Grajewo w powiecie grajewskim,



w województwie mazowieckim:

- gminy Łaskarzew z miastem Łaskarzew, Maciejowice, Sobolew, Trojanów, Żelechów, część gminy Wilga położona na południe od linii wyznaczonej przez rzekę Wilga biegnącą od wschodniej granicy gminy do ujścia do rzeki Wisły, część gminy Górzno położona na południe od linii wyznaczonej przez drogę łączącą miejscowości Łąki i Górzno biegnącą od wschodniej granicy gminy, następnie od miejscowości Górzno na południe od drogi nr 1328W biegnącej do drogi nr 17, a następnie na południe od linii wyznaczonej przez drogę biegnącą od drogi nr 17 do zachodniej granicy gminy przez miejscowości Józefów i Kobyła Wola w powiecie garwolińskim,
- część gminy Iłża położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 9 w powiecie radomskim,
- gmina Kazanów w powiecie zwoleńskim,
- gminy Ciepiałów, Lipsko, Rzecznów i Sienno w powiecie lipskim,

w województwie lubelskim:

- powiat tomaszowski,
- gminy Białopole, Dubienka, Kamień, Żmudź, część gminy Dorohusk położona na południe od linii wyznaczonej przez linię kolejową, część gminy Wojsławice położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę 1839L, część gminy Leśniowice położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę 1839L w powiecie chełmskim,
- gmina Rudnik i część gminy Żółkiewka położona na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr 842 w powiecie krasnostawskim,
- powiat zamojski,
- powiat miejski Zamość,
- powiat biłgorajski,
- powiat hrubieszowski,
- gminy Dzwola i Chrzanów w powiecie janowskim,
- gminy Hanna, Wyrki i część gminy wiejskiej Włodawa położona na północ od linii wyznaczonej przez północną granicę miasta Włodawa i miasto Włodawa w powiecie włodawskim,
- gmina Serokomla w powiecie lukowskim,
- gminy Abramów, Kamionka, Michów, Lubartów z miastem Lubartów, Firlej, Jeziorzany, Kock, Ostrówek w powiecie lubartowskim,
- gminy Kłoczew, Stężycza, Ułęż i część gminy Ryki położona na północ od linii wyznaczonej przez linię kolejową w powiecie ryckim,
- gmina Baranów w powiecie puławskim,

w województwie podkarpackim:

- gminy Cieszanów, Horyniec – Zdrój, Narol i Stary Dzików w powiecie lubaczowskim,
- gminy Kuryłówka, Nowa Sarzyna, miasto Leżajsk, część gminy wiejskiej Leżajsk położona na północ od miasta Leżajsk oraz część gminy wiejskiej Leżajsk położona na wschód od linii wyznaczonej przez rzekę San, w powiecie leżajskim,
- gminy Krzeszów, Rudnik nad Sanem, część gminy Harasiuki położona na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr 1048 R, część gminy Ulanów położona na południe od linii wyznaczonej przez rzekę Tanew, część gminy Nisko położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 19 oraz na południe od linii wyznaczonej przez linię kolejową biegnącą od wschodniej granicy gminy do skrzyżowania z drogą nr 19, część gminy Jeżowe położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 19 w powiecie niżańskim,
- gminy Chłopice, Jarosław z miastem Jarosław, Laszki, Wiązownica, Pawłosiów, Radymno z miastem Radymno, w powiecie jarosławskim,
- gmina Stubno w powiecie przemyskim,
- część gminy Kamień położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 19 w powiecie rzeszowskim,

- gminy Adamówka, Sieniawa, Tryńcza, miasto Przeworsk, część gminy wiejskiej Przeworsk położona na wschód od miasta Przeworsk i na wschód od linii wyznaczonej przez autostradę A4 biegnącą od granicy z gminą Tryńcza do granicy miasta Przeworsk, część gminy Zarzecze położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 1594R biegnącą od północnej granicy gminy do miejscowości Zarzecze oraz na północ od linii wyznaczonej przez drogi nr 1617R oraz 1619R biegnącą do południowej granicy gminy w powiecie przeworskim,

w województwie lubuskim:

- gminy Nowa Sól i miasto Nowa Sól, Otyń oraz część gminy Kożuchów położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 283 biegnącą od wschodniej granicy gminy do skrzyżowania z drogą nr 290 i na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 290 biegnącej od miasta Mirocin Dolny do zachodniej granicy gminy, część gminy Bytom Odrzański położona na południowy wschód od linii wyznaczonej przez drogi nr 293 i 326, część gminy Nowe Miasteczko położona na wschód od linii wyznaczonych przez drogi 293 i 328, część gminy Siedlisko położona na południowy wschód od linii wyznaczonej przez drogę biegnącą od rzeki Odry przy południowej granicy gminy do drogi nr 326 łączącej się z drogą nr 325 biegnącą w kierunku miejscowości Różanówka do skrzyżowania z drogą nr 321 biegnącą od tego skrzyżowania w kierunku miejscowości Bielawy, a następnie przedłużoną przez drogę przeciwpożarową biegnącą od drogi nr 321 w miejscowości Bielawy do granicy gminy w powiecie nowosolskim,
- gminy Babimost, Czerwieńsk, Kargowa, Świdnica, Zabór, część gminy Bojadła położona na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr 278 biegnącą od wschodniej granicy gminy do skrzyżowania z drogą nr 282 i na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr 282 biegnącej od miasta Bojadła do zachodniej granicy gminy i część gminy Sulechów położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr S3 w powiecie zielonogórskim,
- część gminy Niegosławice położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 328 w powiecie żagańskim,
- powiat miejski Zielona Góra,
- gminy Skąpe, Szczaniec i Zbąszynek w powiecie świebodzińskim,
- gminy Bobrowice, Dąbie, Krosno Odrzańskie i część gminy Bytnica położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 1157F w powiecie krośnieńskim,
- część gminy Trzciel położona na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr 92 w powiecie międzychyżeckim,

w województwie wielkopolskim:

- gminy Buk, Dopiewo, Tarnowo Podgórne, część gminy Komorniki położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 5, część gminy Stęszew położona na północny – zachód od linii wyznaczonej przez drogi nr 5 i 32 w powiecie poznańskim,
- część gminy Duszniki położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 306 biegnącą od południowej granicy gminy do skrzyżowania z drogą nr 92 oraz na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr 92 biegnącą od wschodniej granicy gminy do skrzyżowania z drogą nr 306, część gminy Kaźmierz położona na południe i na wschód od linii wyznaczonych przez drogi: nr 92 biegnącą od zachodniej granicy gminy do skrzyżowania z drogą łączącą miejscowości Witkowie – Gorszewice – Kaźmierz (wzdłuż ulic Czeresniowa, Dworcowa, Marii Konopnickiej) – Chlewiska, biegnącą do wschodniej granicy gminy w powiecie szamotulskim,
- gminy Lipno, Osieczna, część gminy Włoszakowice położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogi 3903P biegnącą od północnej granicy gminy do miejscowości Boguszyn, a następnie przez drogę łączącą miejscowość Boguszyn z miejscowością Krzycko aż do południowej granicy gminy w powiecie leszczyńskim,
- powiat miejski Leszno,
- część gminy Śmigiel położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogi nr 3903P biegnącej od południowej granicy gminy przez miejscowości Bronikowo i Morowice aż do miejscowości Śmigiel do skrzyżowania z drogą 3820P i dalej drogą 3820P, która przechodzi w ul. Jagiellońską, następnie w Lipową i Glinkową, aż do skrzyżowania z drogą S5, następnie przez drogę nr S5 do północnej granicy gminy, część gminy wiejskiej Kościan położona na południowy – wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 5 oraz na zachód od linii wyznaczonej przez kanał Obry, część gminy Krzywiń położona na zachód od linii wyznaczonej przez kanał Obry w powiecie kościańskim,
- gmina Zbąszyń, część gminy Miedzichowo położona na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr 92, część gminy Nowy Tomyśl położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 305 w powiecie nowotomyskim,
- gmina Siedlec w powiecie wolsztyńskim,
- część gminy Rakoniewice położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 305 w powiecie grodzkim,

- gminy Chocz, Czermin, Gołuchów, Pleszew i część gminy Gizałki położona na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr 443 w powiecie pleszewskim,
- część gminy Grodziec położona na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr 443 w powiecie konińskim,
- gminy Blizanów, Stawiszyn, Żelazków w powiecie kaliskim,

w województwie dolnośląskim:

- gminy Jerzmanowa, Żukowice, część gminy Kotła położona na południe od linii wyznaczonej przez rzekę Krzycki Rów, część gminy wiejskiej Głogów położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogi nr 12, 319 oraz 329, część miasta Głogów położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 12 w powiecie głogowskim,
- gminy Gaworzyce, Radwanice i część gminy Przemków położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 12 w powiecie polkowickim,

w województwie świętokrzyskim:

- część gminy Brody położona na wschód od linii kolejowej biegnącej od miejscowości Marcule i od północnej granicy gminy przez miejscowości Klepacze i Karczma Kunowska do południowej granicy gminy w powiecie starachowickim.

## 5. Румъния

Следните области в Румъния:

- Zona oraşului Bucureşti,
- Judeţul Constanţa,
- Judeţul Satu Mare,
- Judeţul Tulcea,
- Judeţul Bacău,
- Judeţul Bihor,
- The following localities from Judeţul Bistriţa Năşăud:
  - Dealu Ştefăniţei,
  - Romuli,
- Judeţul Brăila,
- Judeţul Buzău,
- Judeţul Călăraşi,
- Judeţul Dâmboviţa,
- Judeţul Galaţi,
- Judeţul Giurgiu,
- Judeţul Ialomiţa,
- Judeţul Ilfov,
- Judeţul Prahova,
- Judeţul Sălaj,
- Judeţul Suceava
- Judeţul Vaslui,
- Judeţul Vrancea,
- Judeţul Teleorman,
- Judeţul Mehedinţi,
- Judeţul Gorj,
- Judeţul Argeş,
- Judeţul Olt,
- Judeţul Dolj,

- Județul Arad,
- Județul Timiș,
- Județul Covasna,
- Județul Brașov,
- Județul Botoșani,
- Județul Vâlcea,
- Județul Iași,
- Județul Hunedoara,
- Județul Alba,
- Județul Sibiu,
- Județul Caraș-Severin,
- Județul Neamț,
- Județul Harghita,
- Județul Mureș,
- Județul Cluj,
- Județul Maramureș.

#### 6. Словакия

- the whole district of Trebišov,
- in the district of Michalovce, the whole municipalities of the district not included in Part I and Part II,
- Region Sobrance – municipalities Lekárovce, Pinkovce, Záhор, Bežovce,
- the whole district of Košice – okolie, except municipalities included in part II,
- In the district Rožnava, the municipalities of Bôrka, Lúčka, Jablonov nad Turňou, Drnava, Kováčová, Hrhov, Ardovo, Bohúňovo, Bretka, Čoltovo, Dlhá Ves, Gemerská Hôrka, Gemerská Panica, Kečovo, Meliata, Plešivec, Silica, Silická Brezová, Slavec, Hrušov, Krásnohorská Dlhá Lúka, Krásnohorské podhradie, Lipovník, Silická Jablonica, Brzotín, Jovice, Kružná, Pača, Rožňava, Rudná, Vidová and Čučma,
- in the district of Gelnica, the whole municipality of Smolník and Úhorná.

#### ЧАСТ IV

#### Италия

Следните области в Италия:

- tutto il territorio della Sardegna.“
-

# ПРЕПОРЪКИ

## ПРЕПОРЪКА (ЕС) 2020/1595 НА КОМИСИЯТА

от 28 октомври 2020 година

относно стратегиите за тестване за COVID-19, включително използването на бързи тестове за антигени

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 292 от него,

като има предвид, че:

- (1) Пандемията от COVID-19 продължава да представлява значителна заплаха за общественото здраве. Както е посочено в съобщението на Комисията относно готовността в краткосрочен план на системите за здравеопазване в ЕС за епидемични взривове от COVID-19 <sup>(1)</sup>, солидните стратегии и достатъчният капацитет за извършване на тестове са съществени аспекти на подготовеността и реагирането на COVID-19, които позволяват ранно откриване на потенциално заразени лица и осигуряване на видимост на процента на заразяване и предаването на заразата в общностите. Освен това те са предпоставка за адекватно проследяване на контактите с цел ограничаване на разпространението чрез незабавна изолация.
- (2) В съответствие с член 168, параграф 7 от Договора за функционирането на Европейския съюз <sup>(2)</sup>, определянето на здравната политика, както и организацията и предоставянето на здравни мерки са от национална компетентност. Поради това държавите — членки на ЕС, са отговорни за вземането на решения относно разработването на стратегии за тестване за COVID-19, като вземат предвид епидемичната и социалната обстановка в държавите.
- (3) През 2013 г. ЕС прие Решение № 1082/2013/ЕС на Европейския парламент и на Съвета <sup>(3)</sup> за подобряване на готовността и възможностите в цяла Европа и укрепване на капацитета ѝ за наблюдение, бързо откриване и координиране на реакциите при заплахи за здравето. Заедно с Решение № 1082/2013/ЕС бяха стартирани различни инструменти <sup>(4)</sup> за подкрепа и координиране на планирането на реакциите на държавите членки и действията им при трансгранични заплахи за здравето.
- (4) Жизненоважен елемент в координацията на кризите в областта на общественото здраве от значение за Съюза е Комитетът за здравна сигурност (КЗС). Неговата роля е да засили координацията и обмена на най-добри практики и информация за планирането на подготовеността и реакцията на национално равнище, да насърчава оперативната съвместимост и междусекторното измерение на тези дейности и да създаде механизъм за съвместно възлагане на обществени поръчки за медицински мерки за противодействие.
- (5) На 15 юли 2020 г. Комисията прие съобщението си относно готовността в краткосрочен план на системите за здравеопазване в ЕС <sup>(5)</sup>, което има за цел да осигури подготовеността на ЕС в краткосрочен план в случай на нови епидемични взривове от COVID-19 в Европа. Една от областите на действие, включени в посоченото съобщение, е постигане с помощта на КЗС на споразумение на равнище ЕС за съгласувани стратегии и методики за извършване на тестове.
- (6) На 30 юни Съветът прие препоръка относно постепенното премахване на временните ограничения върху неналожителните пътувания в ЕС <sup>(6)</sup>. Това беше направено въз основа на набор от принципи и обективни критерии, включително здравната ситуация, способността за прилагане на противоепидемични мерки по време на пътуване, съображения за реципрочност и данни от съответните източници като Европейския център за профилактика и контрол върху заболяванията (ECDC) и Световната здравна организация (СЗО).

<sup>(1)</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/?qid=1603899755406&uri=CELEX%3A52020DC0318>

<sup>(2)</sup> ОВ С 326, 26.10.2012 г., стр. 47.

<sup>(3)</sup> Решение № 1082/2013/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 22 октомври 2013 година за сериозните трансгранични заплахи за здравето и за отмяна на Решение № 2119/98/ЕО (ОВ L 293, 5.11.2013 г., стр. 1).

<sup>(4)</sup> Това включва, например, СРПР, координация на КЗС и съвместно възлагане на обществени поръчки и др.

<sup>(5)</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/?uri=CELEX:52020DC0318>

<sup>(6)</sup> <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-9208-2020-INIT/bg/pdf>

- (7) Комитетът за здравна сигурност постигна споразумение на 17 септември 2020 г. относно „Подготвеност на ЕС в областта на здравеопазването: препоръки за общ подход на ЕС за тестване за COVID-19“<sup>(7)</sup>, в което се очертават различни действия, които да имат предвид държавите при актуализирането или адаптирането на своите стратегии за извършване на тестове. Препоръките имат за цел постигането на споразумение за съгласуван подход към тестовете за COVID-19 в цяла Европа. Съдържанието им се основава на положението в европейските държави в началото на септември 2020 г. и съответните стратегии и цели, прилагани в посочения момент.
- (8) Държавите членки следва да се стремят да избягват всякакви забрани за пътуване. За да се защитят свободите на единния пазар, всички ограничения следва да се прилагат в съответствие с общите принципи на правото на Съюза, по-специално принципите на пропорционалност и недискриминация, и следва да не надхвърлят строго необходимото за опазване на общественото здраве.
- (9) На 13 октомври 2020 г. Съветът прие препоръка относно координиран подход към ограничаването на свободното движение в отговор на пандемията от COVID-19<sup>(8)</sup>, в която, наред с другото, се дава повече яснота относно мерките, прилагани по отношение на пътуващите от области с по-висок риск (тестване и самоизолация) и се осигурява ясна и навременна информация на обществеността.
- (10) Ефективното тестване играе ключова роля за гарантиране на свободното движение на хора и за осигуряване на гладкото функциониране на вътрешния пазар. От избухването на пандемията от COVID-19 областта на диагностичните изследвания се развива бързо и е в основата на контрола на огнищата. Като отчита значението на диагностичните тестове, ЕС подпомага тяхното разработване чрез редица действия на ЕС в областта на научните изследвания и иновациите<sup>1</sup>. Точното използване на тестването за COVID-19 в големи обеми и при осигурен кратък период от искането за тест до получаването на резултат играе значителна роля за намаляването на разпространението на SARS-CoV-2. Понастоящем най-надеждната методика за тестване на случаи и контакти е подходът за тестване на базата на RT-PCR (обратно транскриптазна полимеразна верижна реакция в реално време). Такива тестове бяха сред първите налични, когато пандемията достигна европейския континент.
- (11) Макар че темповете на извършване на RT-PCR тестове нараснаха в ЕС, което доведе до установяването на повече случаи на COVID-19, особено сред по-младите хора, които показват леки симптоми или са асимптоматични, лабораториите се затрудняват да гарантират наличието на достатъчно ресурси и капацитет, за да отговорят на търсенето. Това доведе до недостиг на материали за RT-PCR тестове и до по-дълъг период до получаването на резултатите, като по този начин се ограничи ефективното прилагане на мерки за смекчаване на последиците и бързото проследяване на контактите. За да облекчи този недостиг, Комисията организира съвместна обществена поръчка за лабораторно оборудване още на 19 март, включително комплекти за тестване и реактиви за RT-PCR тестове, в която участваха 20 държави членки.
- (12) Въпреки изпълнението на тази съвместна обществена поръчка държавите членки отново са изправени пред проблеми с ограничения капацитет за тестване и дълги периоди до получаването на резултатите, особено в настоящия епидемиологичен контекст, в който Европа отново се сблъсква с рязък скок на положителни случаи на COVID-19. В този контекст държавите членки все по-често обмислят възможността за използване на бързи тестове или тестове на място (т.е. тестове за антигени), особено в медицинска среда, и разглеждат по-широкото им приложение. Това ново поколение от по-бързи и по-евтини тестове за COVID-19, което позволява получаване на резултат често за по-малко от 30 минути, се появява все по-масово на пазара.
- (13) На 11 септември 2020 г. СЗО публикува временни насоки относно използването на бързи тестове за антигени за откриване на COVID-19<sup>(9)</sup>, като предложи на държавите съвети относно потенциалната роля, която тези тестове могат да изиграят, и необходимостта от внимателен подбор. Както подчертава СЗО, бързите тестове за антигени могат да предложат полезни решения за диагностициране на зараза със SARS-CoV-2 в редица условия и сценарии, но клиничното им действие (все още) не е оптимално и следва да се проявява предпазливост.
- (14) Измежду съществуващите модели СЗО препоръчва използването на бързи тестове за антигени, които отговарят на минималните изисквания за ефективност —  $\geq 80$  % чувствителност и  $\geq 97$  % специфичност, и следва по-специално да се използват, когато наличието на RT-PCR тестове е временно ограничено или когато продължителният период от тестването до получаването на резултата изключва клиничната полза. Използването на бързи тестове за антигени за скрининг предлага потенциал за бързо установяване на лицата, представляващи най-голям риск от разпространение на заразата, особено при високо ниво на предаване в общността. Освен това бързите тестове за антигени следва да се извършват от обучени оператори в съответствие с инструкциите на производителя и в рамките на първите 5—7 дни след появата на симптомите, когато вирусният товар е най-висок.

(7) [https://ec.europa.eu/health/sites/health/files/preparedness\\_response/docs/common\\_testingapproach\\_covid-19\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/health/sites/health/files/preparedness_response/docs/common_testingapproach_covid-19_en.pdf)

(8) <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-11689-2020-REV-1/bg/pdf>

(9) [https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/334253/WHO-2019-nCoV-Antigen\\_Detection-2020.1-eng.pdf?sequence=1&i-sAllowed=y](https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/334253/WHO-2019-nCoV-Antigen_Detection-2020.1-eng.pdf?sequence=1&i-sAllowed=y)

- (15) Няколко държави членки <sup>(10)</sup> започнаха да използват бързи тестове за антигени на практика и включиха използването им в своите национални стратегии за тестване за COVID-19. Освен това повечето държави членки понастоящем провеждат изследвания за валидиране или пилотни проекти за оценка на клиничното действие на бързите тестове за антигени в специфични условия и за диагностицирането на инфекция със SARS-CoV-2 сред определени целеви групи от населението. На срещата си на 19 октомври 2020 г. Комитетът за здравна сигурност постигна съгласие да разработи обща позиция относно използването на бързи тестове за антигени, в която да засегне, наред с другото, прилагането на тези тестове и използването на резултатите от тях.
- (16) Използването на бързи тестове за антигени, по-специално за пристигащи пътници на летищата, беше оценено от съвместното действие EU Healthy Gateways <sup>(11)</sup>. В оценката се съдържа, наред с другото, анализ на вариантите на лабораторни методи за тестване, график на провеждане на тестовете на пътниците, необходими ресурси и практическа организация на летищата. Това може да се отнася и за пътници с други транспортни средства.
- (17) Освен това Комисията неотдавна поиска от Европейския център за профилактика и контрол върху заболяванията (ECDC) и Агенцията за авиационна безопасност на Европейския съюз (ЕААБ) да разработят протокол за по-безопасно пътуване с въздушен транспорт, включително предложение за общ протокол на ЕС за здравословно и безопасно тестване на летищата. Протоколът следва да съдържа елементи като график на провеждане на тестовете, целева група от населението, видове тестове и евентуалното им прилагане на летищата, като може допълнително да се разшири, за да обхване и други видове транспорт. Разработването на стратегии за тестване въз основа на утвърдени технологии за конкретния контекст и на наличен капацитет, следва да повлияе на подходите към въвеждането на карантина или други ограничения, например взаимното признаване на резултатите от тестове може да намали адекватно риска от внасяне на случаи до равнище, еквивалентно на преобладаващия риск в района на дестинацията или по-ниско от него, и съответно да доведе до премахване на карантината или другите ограничения.
- (18) Разработването на стратегии за тестване въз основа на утвърдени технологии и наличен капацитет следва да повлияе и на политиката на ЕС относно карантината. Комисията възложи на Европейския център за профилактика и контрол върху заболяванията (ECDC) да предостави научни насоки за карантините с оглед предлагане на европейски подход,

ПРИЕ НАСТОЯЩАТА ПРЕПОРЪКА:

#### ЦЕЛ

1. В настоящата препоръка се определят насоки за държавите за основните аспекти, които да се разглеждат в националните, регионалните и местните стратегии за тестване.
2. По-специално препоръките разглеждат обхвата на стратегиите за тестване за COVID-19, приоритетните групи и конкретните ситуации, като се спират на основните моменти, свързани с капацитета и ресурсите за тестване. И последно, предлагат се съображения за използването на бързи тестове за антигени.
3. Препоръките също така се стремят да гарантират, че стратегиите за тестване ще допринесат за гладкото функциониране на вътрешния пазар, трансграничното пътуване и свободното движение на хора, услуги и стоки в рамките на Съюза.

#### СТРАТЕГИИ ЗА ТЕСТВАНЕ

4. Изключително важно остава ранното откриване чрез тестване. Държавите членки следва да тестват възможно най-масово, като дават приоритет на лицата със симптоми, лицата в контакт с потвърдени случаи, тежките местни огнища и, доколкото е възможно, тестването на асимптоматични лица в зависимост от наличните ресурси, капацитета за тестване и проследяване на контакти, като се съобразяват със сценариите, представени в публикуваните от ECDC насоки за тестване <sup>(12)</sup>.

<sup>(10)</sup> Считано от 22 октомври, това са Белгия, Финландия, Франция, Германия, Гърция, Италия и Испания, както и Обединеното кралство.

<sup>(11)</sup> <https://www.healthygateways.eu/>

<sup>(12)</sup> <https://www.ecdc.europa.eu/en/publications-data/covid-19-testing-strategies-and-objectives>

5. При липса на достатъчен капацитет държавите членки следва да дадат приоритет на тестването на лица със съвместими с COVID-19 симптоми, в т.ч. леки симптоми, и най-вече със симптоми на остра респираторна инфекция. По възможност това следва да се съчетае с тестване за грип и други респираторни инфекции, напр. чрез мултиплекс или други подходящи изпитвания. Критериите за приоритизиране на тестването следва да са обективни и да се прилагат без дискриминация.
6. Държавите членки следва да обръщат специално внимание на това да се избягва и/или елиминира предаването на COVID-19 в лечебни заведения и заведения за дългосрочни грижи като домове за настаняване и грижи за възрастни хора. Служителите в тези сектори следва да бъдат тествани редовно, като се въведат схеми за тестване. Освен това пациентите следва да се тестват преди или по време на приемането им в болница, като хоспитализираните лица се наблюдават за симптоми на COVID-19 най-малко 14 дни след приемането им и се тестват редовно по установена схема (напр. веднъж в седмицата).
7. В случай на концентрирано и добре очертано кълъстерно огнище държавите членки следва да обмислят тестване на мнозинството членове на съответната общност, независимо дали имат симптоми или не, тъй като така може да се сведе до минимум или дори да се избегне необходимостта от въвеждане на по-строги мерки в областта на общественото здраве. Местните органи следва да изготвят схема за тестване и проверки за предвидимите критични ситуации, напр. в училищата или на работните места.
8. Държавите членки следва да гарантират, че са въведени схеми за тестване на служителите от критично значение (включително работещите в здравеопазването, дългосрочните грижи и образованието) и че тези групи имат достъп до често тестване за COVID-19.
9. Държавите членки следва да осигуряват ясна комуникация и да предоставят на гражданите информация за общественото здраве. Те следва също да гарантират, че техните граждани имат достъп до центрове за тестване и могат като цяло да участват в тестването за COVID-19, особено при тестване на асимптоматични лица и в случай на огнища.

#### КАПАЦИТЕТ И РЕСУРСИ ЗА ТЕСТВАНЕ

10. Комисията отново изтъква, че държавите членки трябва да определят необходимите капацитет и ресурси за тестване (за вземане на проби, извършване на теста и проследяване на контактите) на базата на целите на тестването, на планирането на търсенето и предлагането и на най-новите научни доказателства за характеристиките на болестта.
11. Държавите членки следва да гарантират, че са налице капацитет и ресурси, които позволяват целево, навременно и точно тестване, включително кратък период до получаване на резултатите, в идеалния случай 24 часа между искането за тест и резултата, както и навременно проследяване на контактите с цел улесняване на бързата идентификация и изолация на случаи и кълъстери, както и възможно най-бързо връщане към нормалност на незасегнатите групи.
12. Също така, проследяването на наличието на SARS-CoV-2 в отпадъчните води може да се използва като допълнителен метод за проследяване на разпространението на вируса сред населението, както и като система за ранно предупреждение. Този надзор вече се прилага в някои държави членки и трябва да се разшири колкото е възможно повече.
13. Съобразно настоящите насоки на ECDC държавите членки се насърчават да провеждат RT-PCR тестове или техни валидирани еквиваленти, на контактните лица след експозиция, за да се съкрати срокът на карантината. Държавите членки се приканват да наблюдават и актуализират националните разпоредби за карантиниране в съответствие с предстоящите научни доказателства.
14. Държавите членки следва да провеждат стрес тестове на капацитета за тестване и тяхното провеждане, както и на системите за проследяване на контактите, въз основа на различни сценарии. Тези стрес тестове следва да се провеждат не само на национално равнище, но и да се насочат към локалните огнища и да се основават на конкретни сценарии, като събития с потенциал за масово разпространяване, огнища в конкретни сектори на промишлеността, образователни институции и домове за настаняване. Държавите членки следва да споделят след провеждането им извлечените поуки и добрите практики, например чрез Комитета за здравна сигурност.
15. Държавите членки следва да проучат възможностите за трансгранично сътрудничество с цел осигуряване на достатъчен капацитет за RT-PCR и бързи тестове в целия ЕС, например чрез осигуряване на мобилни лаборатории или техническа обработка на тестове в други държави.



**БЪРЗИ ТЕСТОВЕ ЗА АНТИГЕНИ**

16. Държавите членки следва да се споразумеят за критериите за подбор на бързи тестове за антигени, особено свързаните с клиничното действие, например чувствителност и специфичност, както и да постигнат съгласие относно сценариите и ситуацияите, в които е подходящо да се използват бързи тестове за антигени, като например в условия на високо равнище на предаване на заразата в общността.
17. Държавите членки следва активно да споделят и дискутират информация за резултатите от проучванията за валидиране, извършени върху бързите тестове за антигени в държавите — членки на ЕС, независимо от изследванията, извършени от разработилите тестове дружества, по-специално чрез Комитета по здравна сигурност и други платформи за споделяне на знания, като интегрираните договорености на Съвета за реакция на политическо равнище при кризи (IPCR).
18. Комисията ще работи съвместно с държавите членки по спешност за създаване на рамка за оценка, одобряване и взаимно признаване на бързите тестове, както и за взаимно признаване на резултатите от тестовете. Освен това Комисията ще наблюдава пазара и наличието на нови бързи тестове за антигени, като взема предвид тяхното клинично действие и критериите, които подлежат на съгласуване, и ще създаде информационно хранилище за бързи тестове за антигени и резултати от проучванията за валидиране, щом те станат налични в целия ЕС, което ще се основава на съществуващата база данни за инвитро диагностични изделия и методи за тестване за COVID-19. Комисията ще стартира инициативи за обществена поръчка на тестове, за да осигури равен достъп до бързите тестове за антигени, както и незабавното им разпространение в целия ЕС.

Съставено в Брюксел на 28 октомври 2020 година.

За Комисията  
Stella KYRIAKIDES  
Член на Комисията

---

## АКТОВЕ, ПРИЕТИ ОТ ОРГАНИТЕ, СЪЗДАДЕНИ С МЕЖДУНАРОДНИ СПОРАЗУМЕНИЯ

Само оригиналните текстове на ИКЕ на ООН имат правно действие съгласно международното публично право. Статутът и датата на влизане в сила на настоящото правило следва да бъдат проверени в последната версия на документа на ИКЕ на ООН за статута - TRANS/WP.29/343/, който е на разположение на електронен адрес: <http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29fdocstts.html>

### **Правило № 151 на ООН - Единни разпоредби относно одобряването на моторни превозни средства по отношение на информационната система за мъртвата точка за откриване на за велосипеди [2020/1596]**

Включва целия валиден текст до:

Допълнение 1 към първоначалната версия на правилото — дата на влизане в сила: 25 септември 2020 г.

Настоящият документ е само средство за документиране. Автентични и правно обвързващи текстове са:

ECE/TRANS/WP.29/2019/28 и

#### СЪДЪРЖАНИЕ

##### ПРАВИЛО

0. Въведение (за информация)
1. Обхват
2. Определения
3. Заявление за одобрение
4. Одобрение
5. Спецификации
6. Методика на изпитване
7. Изменение на типа превозно средство и разширяване на одобрението
8. Съответствие на производството
9. Санкции при несъответствие на производството
10. Окончателно прекратяване на производство
11. Наименования и адреси на техническите служби, отговарящи за провеждане на изпитванията за одобрение, и на органите по одобряване на типа

##### ПРИЛОЖЕНИЯ

1. Комуникация
2. Оформление на маркировките за одобрение
3. Процедура за определяне на експлоатационни изисквания за изпитвателни варианти, различни от тези, показани в таблицата на изпитвателните варианти

##### 0. ВЪВЕДЕНИЕ (за информация)

- 0.1. Маневрите за завой надясно – обикновено при ниска скорост или в спряло състояние, – при които става сблъсък между камион и велосипедист, често имат сериозни последици за уязвимия участник в движението (УУД). В миналото безопасността на УУД беше повишавана, като се подобряваше видимостта на водача на камиона чрез

увеличаване на броя на огледалата и камионите се оборудваха със странична защита срещу вклиняване. Тъй като все още се случват злополуки при завиване и в много сегменти на превозните средства са въведени системи за подпомагане на водача, логично е такива системи за подпомагане да се използват за избягване на злополуки между завиващи камиони и велосипедисти.

- 0.2. Теоретичните съображения показват, че критичността на ситуацията в движението, в които участват тежки превозни средства и велосипеди, може да бъде значителна поради погрешно разбиране на ситуацията от водачите на превозните средства. В някои случаи ситуацията може да се изостри толкова внезапно, че предназначенията да предизвика реакция на водача спрямо ситуацията след подходящо време за реакция предупреждение с високо ниво на интензивност да не може да се задейства достатъчно рано. В общия случай реакциите на водача на всяка информация (с висок или нисък праг/предупреждение или информация) могат да бъдат очаквани едва след определено време за реакция. В много ситуации времето за реакция е много по-дълго от времето, необходимо за избягване на злополука — злополуката не може да бъде избегната, въпреки предупреждението.
- 0.3. Предупреждения с висока интензивност по време на кормуване са основателни само ако вероятността за злополука е висока – в противен случай водачите на превозни средства са склонни да пренебрегват предупрежденията на системата. Информационна система (с нисък праг) за подпомагане обаче може да бъде задействана достатъчно рано, тъй като тя помага на водача, а не го притеснява. Приема се, че е възможно да се проектира интерфейс човек-машина за системи за подпомагане във връзка с мъртвата точка, който да не притеснява водачите, когато информацията не е необходима, например като се избере местоположението на сигнала да е извън зоната на основното внимание на водачите, когато гледат напред, а в зона, която е видима, когато погледът е леко обърнат в предвидената посока на движение. Благоприятно местоположение, което отговаря на тези изисквания, е място на приблизително 40° от ос в посока на осевата линия на превозното средство и минаваща през точката на окоото на водача.
- 0.4. Поради това в Правилото на ООН се изисква ранно активиране на информационен сигнал, в случай че в критична зона от страната на пътника на превозното средство има вероятност да навлезе велосипед, ако товарното превозно средство започва завой към велосипеда, включително в ситуацията, в които е необходим завой в противоположната посока (с отдалечаване от велосипеда), за да се осъществи завоят. Този информационен сигнал за подпомагане трябва да се изключва автоматично само в случай на неизправност в системата или замърсяване на датчиците; не трябва да е възможно ръчно изключване.
- 0.5. Освен това, в Правилото на ООН се изисква различен сигнал, който трябва да бъде даден, когато сблъсъкът стане неизбежен, например когато ясно е установено завъртане на кормилното колело или задействане на пътепоказателите. Допълнителният предупредителен сигнал може да бъде изключван ръчно или автоматично; той трябва да се изключва заедно с информационния сигнал в случай на неизправност или замърсяване на датчика.
- 0.6. Правилото на ООН определя процедура за изпитване, която не изисква извършване на действителни маневри за завиване; това е приемливо, тъй като информационният сигнал така или иначе трябва да бъде налице достатъчно рано. Експерименталните данни показват, че някои маневри за завиване на тежкотоварни превозни средства, особено при завиване в тясна улица, изискват завой в противоположната посока, който започва около 15 m преди навлизане в улицата, така че процедурата за изпитване, включена в настоящия регламент, изисква информационният сигнал да бъде задействан 15 m преди очакваната точка на сблъсък.
- 0.7. Настоящият регламент позволява на техническите служби да изпитват други, повече или по-малко случайни комбинации от параметри, които не са посочени в таблица 1 от допълнение 1. Очаква се системите да са надеждни, но това също така ще усложни процедурата за изпитване:

За да може да се анализира по подходящ начин успешно или неуспешно е преминато изпитването от системата в съответствие с изискванията по точка 5, се включва приложение 3, за да се изчислят стойности за успешно или неуспешно преминаване на изпитването. Възможно е обаче да има противоречиви изисквания, когато информационният сигнал не е разрешен за един изпитвателен вариант, а се изисква за друг, при точно същите относителни положения на велосипеда и превозното средство, но за различни предполагаеми радиуси на завиване и места на удара (които не са откриваеми за системата в точките на информация).

Поради това оценката на критерия „първа точка на информация“ не се извършва за този вид изпитвания; счита се за достатъчно, ако е премината успешно проверката за невярна информация (пътен знак).

## 1. ОБХВАТ

- 1.1. Настоящото правило се прилага за информационната система за мъртвата точка на превозни средства от категории N<sub>2</sub> (> 8 t технически допустима максимална маса) и N<sub>3</sub>. Превозните средства от категории N<sub>2</sub> (≤ 8 t технически допустима максимална маса), M<sub>2</sub> и M<sub>3</sub> могат да бъдат одобрявани по искане на производителя.
- 1.2. Изискванията на настоящото правило са формулирани така, че да се прилагат за превозни средства, разработени за дясно движение. При превозни средства, които са разработени за ляво движение, тези изисквания се прилагат чрез инверсия на критериите, когато това е целесъобразно.

## 2. ОПРЕДЕЛЕНИЯ

За целите на настоящото правило:

- 2.1. „Одобряване на тип превозно средство“ е цялата процедура, при която договаряща страна по Спогодбата удостоверява, че даден тип превозно средство отговаря на техническите изисквания от настоящото правило;
- 2.2. „Тип превозно средство по отношение на неговата информационна система за мъртвата точка“ е категория превозни средства, които не се различават по такива основни характеристики, като:
- а) търговското наименование или марка на производителя;
  - б) характеристиките на превозното средство, които оказват значително влияние върху показателите на информационната система за мъртвата точка;
  - в) типа и конфигурацията на информационната система за мъртвата точка.
- 2.3. „Информационна система за мъртвата точка (BSIS)“ означава система, която информира водача за възможен сблъсък с велосипед в близост отстрани.
- 2.4. „Време за реакция“ означава времето между информационния сигнал и реакцията на водача.
- 2.5. „Базова точка на очите“ означава средната точка между две точки, отстоящи на 65 mm една от друга и 635 mm вертикално над базовата точка, посочена в приложение 1 към ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6 <sup>(1)</sup> — на седалката на водача. Правата линия, която съединява тези две точки, е перпендикулярна на вертикалната надлъжна средна равнина на превозното средство. Средата на отсечката, чиито краища са двете точки, лежи във вертикална надлъжна равнина, която трябва да преминава през центъра на мястото, определено за сядане на водача, указано от производителя на превозното средство.
- 2.6. „Спирачен пзт“ означава разстоянието, необходимо на превозното средство за пълно спиране, след като е бил подаден информационният сигнал за мъртвата точка, като се вземат предвид времето за реакция и отрицателното ускорение на спиране.
- 2.7. „Точка на сблъсък“ означава положението, при което траекторията на всяка точка на превозното средство би минала през коя да е точка на велосипеда, ако превозното средство започне да завива.
- Теоретичната точка на сблъсък, посочена на фигура 1 от допълнение 1, е точката, в която би настъпил сблъсък при съответното условие за изпитване, ако превозното средство завие към велосипеда, например като започне маневра в противоположната посока в последната точка на подаване на информационен сигнал. Следва да се отбележи, че действителната маневра за завиване не се изпробва, тъй като информацията се изисква преди започването на завиването.
- 2.8. „Последна точка на информация (LPI)“ означава точката, в която информационният сигнал трябва вече да е подаден. Това е точката, която предшества очакваното движение на завиване на превозно средство към велосипед в ситуации, в които би могло да се стигне до сблъсък.
- 2.9. „Близка страна“ означава страната на превозното средство в близост до велосипеда. Близката страна на превозното средство е дясната страна при дясно движение.
- 2.10. „Информационен сигнал“ означава светлинен сигнал с цел информиране на водача на превозното средство за намиращ се в близост движещ се велосипед.
- 2.11. „Траектория на превозното средство“ означава свързващата линия на всички положения, в които предният десен ъгъл на превозното средство е бил или ще бъде по време на провеждането на изпитването.
- 2.12. „Велосипед“ означава комбинация от велосипед и велосипедист. Това се симулира в изпитвателните варианти, посочени в точки 6.5. и 6.6. по-долу с изпитвателно устройство съгласно ISO [CD] 19206—4. Базовата точка за местоположението на велосипеда е най-предната точка върху осевата линия на велосипеда.

<sup>(1)</sup> Вж. приложение 1 към Консолидираната резолюция за конструкцията на превозни средства (R.E.3), документ ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6 — [www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html](http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html)

- 2.13. „Общо пространство“ е зона, в която действието на две или повече информационни функции (напр. символи) може да бъде показано, но не едновременно;
- 2.14. „Странично разделяне“ означава разстоянието между превозното средство и велосипеда от близката страна на превозното средство, където превозното средство и велосипедът са успоредни един на друг. Разстоянието се измерва между равнината, успоредна на средната надлъжна равнина на превозното средство и допираща се до неговия страничен външен ръб, като не се взема предвид издаването на устройствата за непряко виждане, и средната надлъжна равнина на велосипеда, намалено с половината от широчината на велосипеда, която е 250 mm. Страничният външен ръб на превозното средство следва да се разглежда само в зоната между най-предната точка на превозното средство и до 6 m в посока назад.
- 2.15. „Първа точка на информация“ означава най-предната точка, в която може да бъде подаден информационният сигнал. Това е последната точка на информация и разстоянието, съответстващо на време на преместване 4 секунди, като се взема предвид скоростта на движение на превозното средство плюс допълнително разстояние, ако мястото на удара е на по-малко от 6 m.
- 2.16. „Преден десен ъгъл на превозното средство“ означава проекцията на точката, която е резултат от пресичането на страничната равнина на превозното средство (без да се включват устройствата за непряко виждане) и предната равнина на превозното средство (без да се включват устройствата за непряко виждане и всякаква част на превозното средство, която е на повечето от 2,0 m над земната повърхност) върху повърхността на пътя.
- 2.17. „Място на удара“ означава мястото на удар на велосипеда от дясната част на превозното средство спрямо предния десен ъгъл на превозното средство, когато и двете превозни средства са достигнали точката на сблъсък, както е посочено в допълнение 1, фигура 3.
- 2.18. „Главен ключ на превозното средство“ означава устройството, чрез което бордовата електронна система на превозното средство бива приведена от изключено състояние, какъвто е случаят на паркирано превозно средство без шофьор, в нормално работно състояние;

### 3. ЗАЯВЛЕНИЕ ЗА ОДОБРЕНИЕ

- 3.1. Заявлението за одобряване на тип превозно средство по отношение на информационната система за мъртвата точка (BSIS) се подава от производителя на превозното средство или от негов упълномощен представител.
- 3.2. То се придружава от посочените по-долу документи в три екземпляра и включва следното:
- 3.2.1. Описание на типа превозно средство по отношение на характеристиките по точка 5 по-долу заедно с чертежи с размери и документацията по точка 6.1. по-долу. Посочват се числата и/или символите, които определят типа превозно средство.
- 3.3. На техническата служба, провеждаща изпитванията за одобряване, се предоставя превозно средство, представително за подлежащия на одобрение тип превозно средство.

### 4. ОДОБРЕНИЕ

- 4.1. Ако типът превозно средство, представен за одобряване съгласно настоящото правило, отговаря на изискванията на точка 5 по-долу, за този тип превозно средство се издава одобрение.
- 4.2. Съответствието на изискванията от точка 5 по-долу се проверява с процедурата за изпитване, определена в точка 6 по-долу, но провеждането ѝ не трябва да се ограничава до тези условия на изпитване.
- 4.3. На всеки одобрен тип превозно средство се присвоява номер на одобрение; Първите две цифри от него (00 за настоящото правило в първоначалния му вариант) обозначават серията от изменения, включващи най-новите основни технически изменения, внесени в настоящото правило към момента на издаване на одобрението. Една и съща страна по Спогодбата не може да дава един и същи номер на един и същи тип превозно средство, оборудвано с друг тип BSIS, или на друг тип превозно средство.
- 4.4. Страните по Спогодбата, прилагащи настоящото правило, биват уведомявани за всяко издаване, отказване или отнемане на одобрение в съответствие с настоящото правило, посредством формуляр, който съответства на образца от приложение 1, и посредством снимки и/или чертежи, предоставени от заявителя във формат, не по-голям от A4 (210 × 297 mm) или сгнати в такъв формат и в подходящ мащаб.
- 4.5. На всяко превозно средство, което съответства на одобрен съгласно настоящото правило тип, на видно и леснодостъпно място, посочено във формуляра за одобрение, се поставя международна маркировка за одобрението, съответстваща на образца, описан в приложение 2, която се състои от всяка от позициите:

- 4.5.1. Окръжност, ограждаща буквата „E“, следвана от:
- отличителния номер на държавата, издала одобрението; <sup>(2)</sup> както и
  - номера на настоящото правило, следван от буквата „R“, тире и номера на одобрението отпясно на окръжността, указана в настоящата точка;
- или
- 4.5.2. Овал, ограждащ буквите „UI“, следван от уникалния идентификатор (UI).
- 4.6. Ако превозното средство съответства на тип превозно средство, одобрен по едно или повече правила на ООН, приложени към Спогодбата, в държавата, която е издала одобрение по настоящото правило, символът, предписан в точка 4.5. по-горе, не се повтаря; В такъв случай номерата на правилото на ООН и на одобрението, както и допълнителните символи, се нанасят във вертикални колони вдясно от символа, посочен в точка 4.5. по-горе.
- 4.7. Маркировката за одобрение трябва да е ясна, четлива и незаличима.
- 4.8. Маркировката за одобрение се поставя в близост до табелката с данни за превозното средство или върху тази табелка.
5. СПЕЦИФИКАЦИИ
- 5.1. Всяко превозно средство, оборудвано с BSIS, която съответства на определението по точка 2.3 по-горе, трябва да отговаря на изискванията, посочени в точки 5.2 — 5.7 от настоящото правило.
- 5.2. Общи условия
- 5.2.1. Ефективността на BSIS не трябва да се влияе неблагоприятно от магнитни или електрически полета. Това се доказва чрез спазване на техническите изисквания и преходните разпоредби на Правило № 10 на ООН, серия от изменения 04, или на която и да е по-късна серия от изменения.
- 5.2.2. С изключение на външните елементи на BSIS, които са част от друго устройство, за което се прилагат специални изисквания за издаване навън, външните елементи на BSIS могат да се издават до 100 mm извън широчината на превозното средство.
- 5.3. Изисквания към експлоатационните показатели
- 5.3.1. BSIS информира водача за велосипеди в близост, които може да бъдат застрашени по време на потенциален завой, посредством светлинен сигнал, така че превозното средство да може да бъде спряно преди да пресече траекторията на велосипеда.
- Тя информира също така водача за приближаването на велосипеди докато превозното средство е неподвижно, преди велосипедът да достигне до предната част на превозното средство, като взема предвид време за реакция 1,4 секунди. Това се изпитва съгласно точка 6.6.
- BSIS предупреждава водача посредством светлинен сигнал, звуков сигнал, сигнал чрез допир или всякаква комбинация от тези сигнали, когато рискът от сблъсък се увеличава.
- Светлинен информационен сигнал се осигурява само докато са изпълнени условията, посочени в точка 5.3.1.4 по-долу. Изключване на информационния сигнал в резултат на това, че превозното средство завива в посока, противоположна на траекторията на велосипеда, не се допуска, докато все още е възможен сблъсък между превозното средство и велосипеда, в случай че водачът на превозното средство се насочи отново към траекторията на велосипеда.
- 5.3.1.1. Информационният сигнал трябва да отговаря на изискванията, определени в точка 5.4 по-долу.
- 5.3.1.2. Предупредителният сигнал трябва да отговаря на изискванията, определени в точка 5.5 по-долу. Той може да бъде изключен ръчно. В случай на ръчно изключване той трябва да се включва отново при всяко задействане на главния ключ на превозното средство.

<sup>(2)</sup> Отличителните номера на страните по Спогодбата от 1958 г. са дадени в приложение 3 към Консолидираната резолюция за конструкцията на превозни средства (R.E.3), документ ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6.

5.3.1.3. BSIS трябва като минимум да действа за всички скорости на движение напред на превозното средство от спряло състояние до 30 km/h в условията на околна светлина съответстваща на осветеност над 15 lx.

5.3.1.4. BSIS трябва да подава информационен сигнал в последната точка на информация за велосипед, движещ се със скорост между 5 km/h и 20 km/h, при странично разделяне между велосипеда и превозното средство между 0,9 и 4,25 метра, при което, ако водачът на превозното средство извърши типично движение за завиване, може да се стигне до сблъсък между велосипеда и превозното средство с място на удара от 0 до 6 m спрямо предния десен ъгъл на превозното средство. Въпреки това, информационният сигнал не се изисква, когато относителното надлъжно разстояние между велосипеда и предния десен ъгъл на превозното средство е повече от 30 m спрямо задницата или 7 m спрямо предницата на превозното средство..

Информационният сигнал не трябва да се вижда преди първата точка на информация. Той трябва да се подава между първата точка на информация и последната точка на информация. Първата точка на информация може да бъде изчислена за всяко място на удара, като се увеличи с разликата между 6 m и местоположението на удар.

Тя трябва също така да подава информационен сигнал, ако е открит велосипед при странично разделяне между 0,25 и 0,9 m по дължина, който се намира поне при най-предното предно колело, докато се движи в права линия.

5.3.1.5. Производителят на превозното средство трябва да гарантира, че броят на фалшиви положителни предупреждения, дължащи се на откриването на статични обекти, които не са УУД, като конуси, пътни знаци, живи плетове и паркирани автомобили, е сведен до минимум. Въпреки това, тя може да подава информационен сигнал, когато сблъсъкът е неминуем.

5.3.1.6. BSIS трябва автоматично да се изключва, ако не може да функционира правилно поради замърсяване на датчиците ѝ с лед, сняг, кал, мръсотия или подобни материали или поради условия на околната светлина, под посочените в точка 5.3.1.3. Това се посочва, както е посочено в точка 5.6.2. Тя трябва автоматично да се включва отново, когато замърсяването изчезне и нормалната ѝ работа е проверена. Това се изпитва в съответствие с разпоредбите на точка 6.9 по-долу.

5.3.1.7. BSIS трябва да подава на водача предупреждение за неизправност, когато в нея има неизправност, която не позволява да бъдат спазени изискванията на настоящото правило. Предупреждението трябва да отговаря на изискванията, посочени в точка 5.6.1. Това се изпитва в съответствие с разпоредбите на точка 6.9 по-долу (изпитване за откриване на неизправност).

5.3.2. Производителят трябва да докаже пред техническата служба и органа по одобряването на типа, чрез използването на документация, симулации или други средства, че BSIS функционира, както е указано, също и за по-малки велосипеди и по-малки велосипедисти, които се различават с не повече от 36 % от стойностите, посочени в ISO [CD] 19206-4:2018.

5.4. Информационен сигнал

5.4.1. Информацията за мъртвата точка, посочена в точка 5.3.1.1 по-горе, трябва да бъде информационен сигнал, който е забележим и лесно може да бъде проверен от водача от седалката на водача. Този информационен сигнал трябва да се вижда при дневна светлина и през нощта.

5.4.2. Устройството, излъчващо информационния сигнал, трябва да е разположено от близката страна на хоризонтален ъгъл по-голям от 30° спрямо ос, успоредна на средната надлъжна равнина на превозното средство и преминаваща през базовата точка на очите. Ако мястото за сядане на водача се намира от близката страна на превозното средство, тази стойност може да бъде намалена.

5.5. Предупредителен сигнал

5.5.1. Предупредителният сигнал, посочен в точка 5.3.1.2 по-горе, трябва да бъде сигнал, който се различава, например по отношение на режима или стратегията на задействане, от информационния сигнал, посочен в точка 5.4.

5.5.2. Той трябва да е лесно разбираем за водача, така че последният да свърже предупредителния сигнал с потенциалния сблъсък. В случай че предупредителният сигнал е светлинен, този сигнал трябва да бъде видим както при дневна светлина, така и през нощта.

- 5.5.3. Предупредителният сигнал трябва да се включва най-рано когато системата открие потенциален сблъсък, например при намерението за завиване към велосипед, например чрез оценка на разстоянието между превозното средство и велосипеда или на пресичането на траекториите им, включването на пътепоказател или друго подобно. Стратегията трябва да е обяснена в информацията, посочена в точка 6.1. Тя не трябва да зависи единствено от включването на пътепоказателя.
- Техническата служба проверява работата на системата в съответствие със стратегията.
- 5.6. Предупредителни сигнали за неизправност
- 5.6.1. Предупреждението за неизправност, посочено в точка 5.3.1.7 по-горе, трябва да бъде жълт светлинен предупредителен сигнал и трябва да е различно от или ясно различимо от информационния сигнал. Предупредителният сигнал за неизправност трябва да се вижда при дневна светлина и през нощта и трябва да може лесно да се проверява от водача от седалката на водача.
- 5.6.2. Светлиният предупредителен сигнал, посочен в точка 5.3.1.6., трябва да показва, че BSIS е временно неактивна. Той трябва да остане активен докато действието на BSIS не се възстанови. За тази цел може да се използва предупредителният сигнал за неизправност, посочен в точка 5.3.1.7 по-горе.
- 5.6.3. Светлинните предупредителни сигнали за неизправност на BSIS трябва да се включват при задействането на главния ключ на превозното средство. Това изискване не се прилага за предупредителни сигнали, показвани в общо пространство.
- 5.7. Разпоредби за инспектиране
- 5.7.1. Трябва да е възможно да се потвърди правилното състояние на работа на BSIS чрез зрительно наблюдение на състоянието на сигнала за неизправност.
6. ПРОЦЕДУРА ЗА ИЗПИТВАНЕ
- 6.1. Производителят предоставя комплект документи, който осигурява достъп до основната конфигурация на системата и, ако е приложимо, до средствата за връзката ѝ с други уредби на превозното средство. Трябва да се обясни работата на системата, включително стратегията ѝ за следене и предупреждаване, като в документацията се опише как се проверява нейното работно състояние, дали тя оказва влияние на други системи на превозното средство, както и използвания(те) метод(и) за определяне на ситуацията, които ще възникнат при появата на предупредителен сигнал за неизправност. Комплектът документи трябва да осигурява достатъчно информация на органа по одобряването на типа за установяване на типа и за подпомагане на вземането на решение относно избора на най-неблагоприятните условия.
- 6.2. Условия на изпитване
- 6.2.1. Изпитването се провежда на равна, суха асфалтова или бетонна повърхност.
- 6.2.2. Температурата на околната среда трябва да е между 0 °C и 45 °C.
- 6.2.3. Изпитването трябва да се извърши при условия на видимост, които позволяват безопасно управление при изискваната за изпитването скорост.
- 6.3. Условия, свързани с превозното средство
- 6.3.1. Маса на изпитване
- Превозното средство може да бъде изпитвано при всякакви условия на натоварване, като разпределението на масата между осите трябва да бъде като посоченото от производителя на превозното средство, без да се превишава никоя от максимално допустимите маси на всяка ос. След започване на процедурата за изпитване не се позволяват изменения. Производителят на превозното средство трябва, чрез използване на документацията, да покаже, че системата работи при всички условия на натоварване.
- 6.3.2. Превозното средство се изпитва при налягане на гумите за нормални експлоатационни условия.



- 6.3.3. В случай че BSIS е снабдена с функция за определяне на момента на информацията, настройвана от ползвателя, изпитването, определено в точки 6.5. и 6.6. по-долу, се извършва за всеки изпитвателен вариант с информационния праг, зададен при настройките, който генерира информационния сигнал, който е най-близо до точката на сблъсък, т.е. със заданието за най-неблагоприятния случай. След започване на процеса на изпитване не се позволяват изменения.
- 6.4. Изпитване за проверка на светлинните предупредителни сигнали за неизправност
- 6.4.1. При спряно превозно средство трябва да се провери дали предупредителните сигнали отговарят на изискванията по точка 5.6 по-горе.
- 6.4.2. При спряно превозно средство се включват информационните и предупредителните сигнали, посочени в точки 5.4 и 5.5 и се проверява дали сигналите отговарят на изискванията, посочени в тях.
- 6.5. Динамично изпитване за информацията за мъртвата точка
- 6.5.1. С използване на указатели и на манекена на велосипедист се изгражда коридор в съответствие с фигура 1 от допълнение 1 към настоящото правило и в съответствие с допълнителните размери, посочени в таблица 1 от допълнение 1 към настоящото правило.
- 6.5.2. Велосипедът-обект се поставя на съответната начална позиция, както е показано на фигура 1 от допълнение 1 към настоящото правило.
- 6.5.3. На стълб на входа на коридора се поставя локален пътен знак, съответстващ на знак C14, както е определен във Виенската конвенция за пътните знаци и сигнали<sup>(\*)</sup> (ограничение на скоростта 50 km/h), или локалният знак, най-сходен по значение с този знак, както е показано на фигура 1 от допълнение 1 към настоящото правило. Най-ниската точка на знака трябва да бъде разположена на 2 m над повърхността на пистата за изпитване.
- 6.5.4. Превозното средство се управлява по коридора със скорост, както е дадена в таблица 1 от допълнение 1 към настоящото правило, с допустимо отклонение  $\pm 2$  km/h.
- 6.5.5. Да не се включват пътепоказателите по време на изпитването.
- 6.5.6. Манекенът се поставя в начална позиция, както е показано на фигура 1 от допълнение 1 към настоящото правило. Манекенът се придвижва по права линия, както е показано на фигура 1 от допълнение 1. Ускорението на манекена трябва да бъде такова, че манекенът да е достигнал скоростта на действителния изпитвателен вариант, както е показано в таблица 1, след разстояние не повече от 5,66 m, като след ускоряването манекенът трябва да се движи равномерно най-малко 8 секунди при допустимо отклонение от скоростта  $\pm 0,5$  km/h. Манекенът трябва да пресече линията A (фигура 1 от допълнение 1) при допустимо отклонение  $\pm 0,5$  m в същия момент, в който превозното средство пресича линията B (фигура 1 от допълнение 1) при допустимо отклонение  $\pm 0,5$  m.
- Ако разстоянието за ускоряване не може да бъде постигнато, се коригират началната позиция на велосипеда и дължината на коридора за превозното средство с една и съща стойност.
- Страничното отклонение на манекена от правата линия, свързваща първоначалната начална позиция и теоретичната точка на сблъсък (както е определено на фигура 1 от допълнение 1) трябва да бъде най-много  $\pm 0,2$  m.
- 6.5.7. Проверява се дали информационният сигнал за мъртвата точка е включен, преди превозното средство да пресече линията C на фигура 1 от допълнение 1 към настоящото правило, както и дали информационният сигнал за мъртвата точка е останал незадействан, преди превозното средство да пресече линията D на фигура 1.
- 6.5.8. Проверява се дали информационният сигнал за мъртвата точка е останал незадействан при преминаване покрай пътния знак и покрай някой указател, докато велосипедният манекен все още е бил неподвижен.
- 6.5.9. Повтарят се точки 6.5.1 до 6.5.8 за вариантите на изпитване, посочени в таблица 1 от допълнение 1 към настоящото правило.
- Когато се смята за обосновано, техническата служба може да избере допълнителни изпитвателни варианти, различни от показаните в таблица 1 от допълнение 1, в рамките на обхвата за скоростта на превозното средство, скоростта на велосипеда и страничното разстояние, посочени в точки 5.3.1.3 и 5.3.1.4.

(\*) Вж. ECE/TRANS/196, точка 91 относно Конвенцията за пътните знаци и сигнали от Европейското споразумение от 1968 г. за допълване на Конвенцията и Протокола относно пътната маркировка в допълнение към Европейското споразумение.

Техническата служба трябва да провери дали комбинацията от параметри в избраните изпитвателни варианти ще доведе до сблъсък между велосипеда и превозното средство с място на удара в обхвата, определен в точка 5.3.1.4, и трябва да гарантира, че превозното средство се движи с избраната скорост при пресичане на линията С на фигура 1 от приложение 1 чрез подходящо регулиране на началните разстояния и дължината на коридора за превозното средство и велосипеда.

Счита се, че критерият „първа точка на информация“ е спасен, когато се провеждат изпитвателни варианти, различни от тези от таблица 1 в допълнение 1 към настоящото правило .

- 6.5.10. Изпитването е преминало успешно, когато информационният сигнал за мъртвата точка е бил задействан при всички изпитвателни варианти, както е показано в таблица 1 от допълнение 1 към настоящото правило, преди пресичането на линията С от превозното средство, но не преди най-предната точка на превозното средство да е достигнала линията D (вж. точка 6.5.7. по-горе, където линията D е от значение само за изпитвателни варианти, взети от таблица 1 в допълнение 1), и информационният сигнал за мъртвата точка е оставал незадействан по време на всяко изпитване при преминаването на превозното средство покрай пътния знак (вж. точка 6.5.8 по-горе). Въпреки това, информационният сигнал не се изисква, когато относителното надлъжно разстояние между велосипеда и предния десен ъгъл на превозното средство е повече от 30 m спрямо задницата или 7 m спрямо предницата на превозното средство.

За скорости на превозното средство до 5 km/h се приема за задоволително, ако информационният сигнал се е включил 1,4 секунди преди велосипедът да е достигнал теоретичната точка на сблъсък, както е посочено в допълнение 1, фигура 1.

За скорости на превозното средство над 25 km/h, когато спирачният път е по-голям от 15 m,  $d_c$ , както е посочено в допълнение 1, фигура 1, трябва да бъде както е посочен в допълнение 1, таблица 2.

- 6.6. Статично изпитване за информацията за мъртвата точка

- 6.6.1. Статично изпитване тип 1

Изпитването превозно средство се оставя неподвижно. След това с велосипедния манекен се извършва маневра перпендикулярно на средната надлъжна равнина на превозното средство с място на удара 1,15 m пред най-предната точка на превозното средство със скорост  $5 \pm 0,5$  km/h и странично допустимо отклонение 0,2 m, както е показано на фигура 2 от допълнение 1.

Изпитването се приема за преминало, ако информационният сигнал за мъртвата точка се включва най-късно когато разстоянието между велосипеда и превозното средство е 2 m.

- 6.6.2. Статично изпитване тип 2

Изпитването превозно средство се оставя неподвижно. След това с велосипедния манекен се извършва маневра успоредно на средната надлъжна равнина на превозното средство, със странично разделяне  $2,75 \pm 0,2$  m, със скорост на велосипеда  $20 \pm 0,5$  km/h, както е показано на фигура 2 от допълнение 1. Велосипедът следва да се движи с постоянна скорост най-малко 44 m, преди да премине покрай най-предната точка на превозното средство.

Изпитването се приема за преминало, ако информационният сигнал за мъртвата точка се включва най-късно когато велосипедът е на разстояние 7,77 m от проекцията на най-предната точка на превозното средство върху линията на движение на велосипеда.

- 6.7. Като използва документация, симулации или други средства, производителят доказва по начин, удовлетворяващ техническата служба и органа по одобряването на типа, че информационният сигнал за мъртвата точка не се е включил, както е описано в точка 6.5.10, когато превозното средство е минало покрай някакъв друг обичаен неподвижен обект, различен от пътния знак. По-специално се обръща внимание на паркираните автомобили и указателните конуси.

- 6.8. Изпитване за откриване на неизправност

- 6.8.1. Симулира се неизправност на BSIS, например чрез прекъсване на захранването на някой от компонентите на BSIS или прекъсване на електрическите връзки между компонентите на BSIS . Когато се симулира повреда в BSIS, електрическите връзки за предупредителния сигнал за неизправност от точка 5.6.1 по-горе не трябва да се прекъсват.

- 6.8.2. Предупредителният сигнал за неизправност, споменат в точка 5.3.1.7 по-горе и определен в точка 5.6.1, трябва да се включва и да остава включен, докато превозното средство се движи, и да се включва отново при всяко задействане на главния ключ на превозното средство, докато е налице симулираната неизправност.

- 6.9. Изпитване на автоматичното изключване

- 6.9.1. Замърсява се изцяло някой от датчиците с вещество, подобно на сняг, лед или кал (напр. на водна основа). BSIS трябва да се изключи автоматично, като показва това състояние, както е посочено в параграф 5.6.2.
- 6.9.2. Отстранява се напълно всякакво замърсяване от датчиците на системата и се извършва повторно задействане на главния ключ на превозното средство. BSIS трябва да се включи автоматично отново след време на управление не повече от 60 секунди.
7. ИЗМЕНЕНИЕ НА ТИПА ПРЕВОЗНО СРЕДСТВО И РАЗШИРЯВАНЕ НА ОДОБРЕНИЕТО
- 7.1. Органът по одобряване на типа, който е одобрил типа превозно средство, бива уведомяван за всяко изменение на типа превозно средство съгласно определението по точка 2.2 от настоящото правило. Тогава органът по одобряване на типа може:
- 7.1.1. да прецени, че направените изменения нямат неблагоприятно отражение върху условията за издаване на одобрението, и да издаде разширение на одобрението;
- 7.1.2. или да прецени, че направените изменения имат отражение върху условията за издаване на одобрението, и да поиска извършването на допълнителни изпитвания или проверки, преди да издаде разширение на одобрението.
- 7.2. Потвърждението или отказът за одобрение, в които се посочват измененията, се съобщават съгласно процедурата, посочена в точка 4.4 по-горе, на страните по Спогодбата, прилагащи настоящото правило.
- 7.3. Органът по одобряването на типа трябва да информира останалите страни по Спогодбата за разширението, като за целта използва формуляра за съобщение в приложение 1 към настоящото правило. За всяко разширение той определя сериен номер, който се нарича „номер на разширението“.
8. СЪОТВЕТСТВИЕ НА ПРОИЗВОДСТВОТО
- 8.1. Процедурите за съответствие на производството трябва да отговарят на общите разпоредби, определени в член 2 и график 1 към Спогодбата (E/ECE/TRANS/505/Rev.3), като се спазват следните изисквания:
- 8.2. Всяко превозно средство, одобрено в съответствие с настоящото правило, трябва да бъде произведено така, че да съответства на одобрения тип, като отговаря на изискванията по точка 5 по-горе;
- 8.3. Органът по одобряване на типа, който е издал одобрението, може по всяко време да проверява методите за контрол на съответствието, прилагани във всеки един производствен обект. Нормалната честота на тези проверки е веднъж на две години.
9. САНКЦИИ ПРИ НЕСЪОТВЕТСТВИЕ НА ПРОИЗВОДСТВОТО
- 9.1. Одобрението, издадено по отношение на тип превозно средство съгласно настоящото правило, може да се отнеме, ако не са спазени изискванията по точка 8 по-горе.
- 9.2. Ако страна по Спогодбата отмени издадено от нея одобрение, тя трябва незабавно да уведоми за това останалите страни по Спогодбата, прилагащи настоящото правило, като им изпрати формуляр за съобщение в съответствие с приложение 1 към настоящото правило.
10. ОКОНЧАТЕЛНО ПРЕКРАТЯВАНЕ НА ПРОИЗВОДСТВОТО
- Ако притежателят на одобрението напълно прекрати производството на тип превозно средство, одобрен в съответствие с настоящото правило, той трябва да уведоми за това органа по одобряването на типа, издал одобрението, който на свой ред уведомява останалите страни по Спогодбата, прилагащи настоящото правило, чрез формуляр за съобщение в съответствие с приложение 1 към настоящото правило.

11. НАИМЕНОВАНИЯ И АДРЕСИ НА ТЕХНИЧЕСКИТЕ СЛУЖБИ, ОТГОВАРЯЩИ ЗА ПРОВЕЖДАНЕ НА ИЗПИТВАНИЯТА ЗА ОДОБРЯВАНЕ, И НА ОРГАНИТЕ ПО ОДОБРЯВАНЕТО НА ТИПА

Договарящите страни по Спогодбата, прилагащи настоящото правило, съобщават на секретариата на Организацията на обединените нации наименованията и адресите на техническите служби, отговарящи за провеждане на изпитванията за одобряване, и на органите по одобряване на типа, които издават одобренията и на които трябва да се изпращат формулярите, удостоверяващи одобряването, разширяването, отказа или отнемането на одобрения.

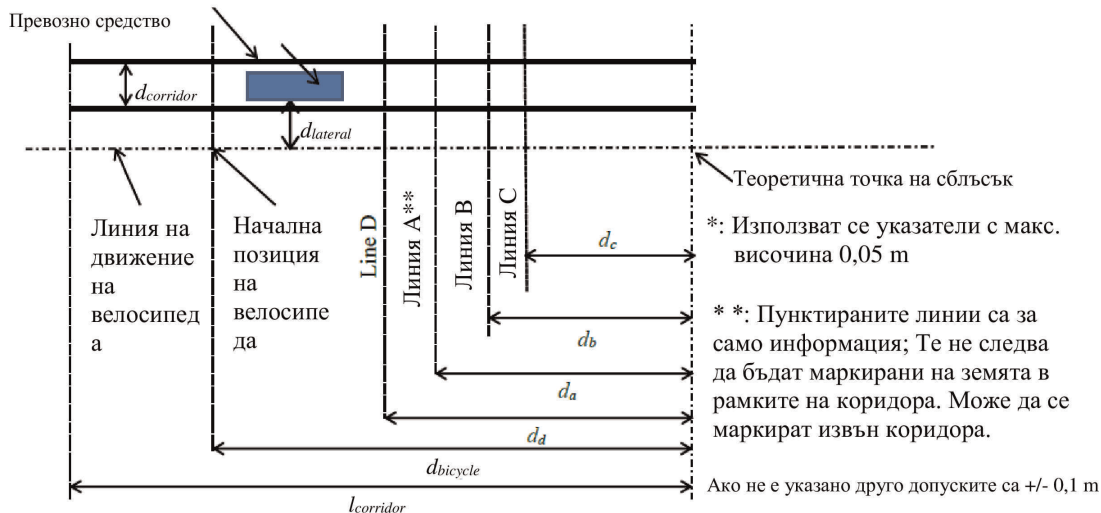
---

Допълнение 1

Фигура 1

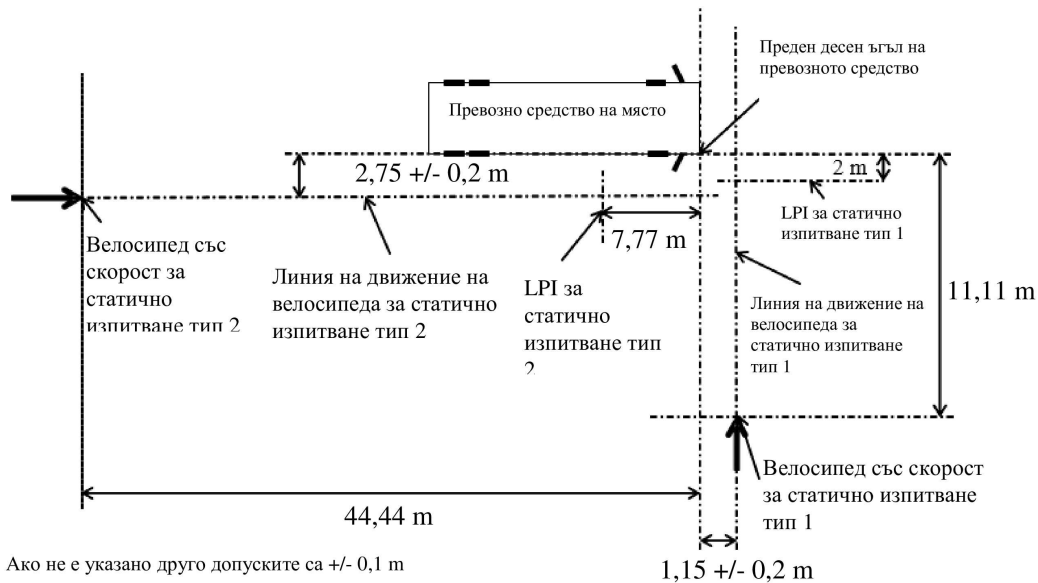
Динамични изпитвания

Коридорът се маркира с указатели \*, отстояние не повече от 5 m



Фигура 2

Статични изпитвания



Фигура 3

## Място на удара

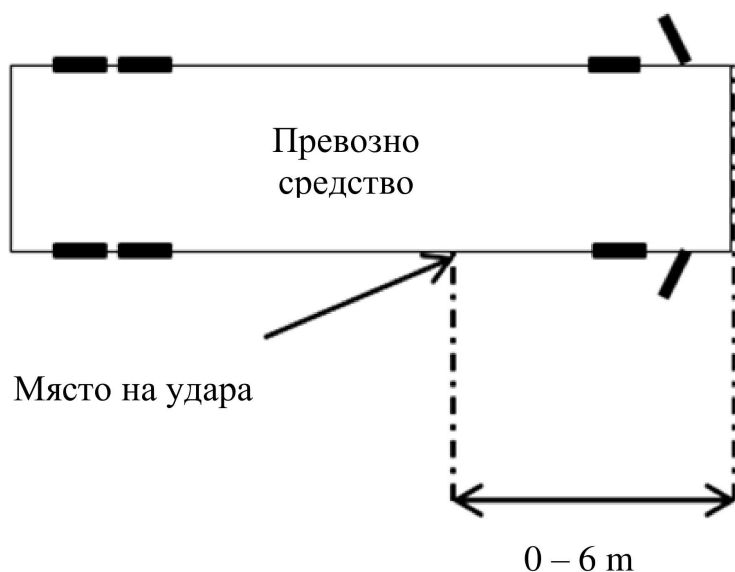


Таблица 1

## Изпитвателни варианти

В следната таблица са описани изпитвателните варианти, като са използвани следните променливи:

$v_{\text{vehicle}}$	скорост на превозното средство в установен режим
$v_{\text{bicycle}}$	скорост на велосипеда в установен режим
$d_a$	позиция на велосипеда, когато превозното средство пресича линията b
$d_b$	позиция на превозното средство, когато велосипедът пресича линията a
$d_c$	позиция на превозното средство в последната точка на информация
$d_d$	позиция на превозното средство в първата точка на информация ( $d_c + (6\text{m-Impact Position}) + 11,11\text{ m}$ за скорости на превозното средство 10 km/h и $d_c + (6\text{m-Impact Position}) + 22,22\text{ m}$ за скорости на превозното средство 20 km/h)
$d_{\text{bicycle}}$	начална позиция на велосипеда
$l_{\text{corridor}}$	дължина на коридора за превозното средство
$d_{\text{corridor}}$	широчина на коридора за превозното средство
$d_{\text{lateral}}$	странично разделяне между велосипеда и превозното средство

Следните променливи не определят изпитвателни варианти, а са дадени само за информация (параметри на изпитване, които не оказват въздействие):

- Място на удара [m], то определя мястото на удара, за което са изчислени стойностите на  $d_a$  и  $d_b$  в таблица 1 ( $d_d$  се изчислява винаги или за място на удара 6 m, или за начало на синхронизирано движение, в случай на едни и същи скорости на превозното средство и велосипеда);

б) Радиус на завиване [m], той определя радиуса на завиване, за който са изчислени стойностите на  $d_a$  и  $d_b$  в таблица 1.

Изпитвателен вариант	$V_{bicycle}$ [km/h]	$V_{vehicle}$ [km/h]	$d_{lateral}$ [m]	$d_a$ [m]	$d_b$ [m]	$d_c$ [m]	$d_d$ [m]	$d_{bicycle}$ [m]	$l_{corridor}$ [m]	$d_{corridor}$ [m]	Само за информация (не оказват влияние върху параметрите на изпитването)		
											място на удара [m]	радиус на завиване [m]	
1	20	10	1,25	44,4	15,8	15	26,1	65	80	ширина на превозното средство + 1 m	6	5	
2	20	10			22	15	38,4				0	10	
3	20	20			38,3	38,3	-				6	25	
4	10	20	4,25	22,2	43,5	15	37,2				0	25	
5	10	10			19,8	19,8	-				0	5	
6	20	10			44,4	14,7	15				28	6	10
7						17,7					34	3	10

Таблица 2

$d_c$  за скорости над 25 km/h

Скорост на превозното средство [km/h]	$d_c$ [m]
25	15
26	15,33
27	16,13
28	16,94
29	17,77
30	18,61

## ПРИЛОЖЕНИЕ 1

**Комуникация**

(максимален формат: максимален формат: А4 (210 × 297 mm))



Издадено от: Наименование на административния орган:

.....  
.....

Относно <sup>(2)</sup>:  
 Издадено одобрение  
 Разширено одобрение  
 Отказано одобрение  
 Отнето одобрение  
 Окончателно прекратяване на производството

на тип превозно средство по отношение на информационната система за мъртвата точка (BSIS) съгласно Правило № 151 на ООН

Одобрение №: .....

1. Търговска марка: .....

2. Тип и търговско наименование(я): .....

3. Име и адрес на производителя: .....

4. Наименование и адрес на представителя на производителя, ако има такъв: .....

5. Кратко описание на превозното средство: .....

6. Дата на представяне на превозното средство за одобряване: .....

7. Техническа служба, извършваща изпитванията за одобряване: .....

8. Дата на протокола, издаден от службата: .....

9. Номер на протокола, издаден от службата: .....

10. Причина(и) за разширението (ако има такова): .....

11. Издава се/отказва се одобряване по отношение на BSIS:<sup>2</sup>

12. Място: .....

13. Дата: .....

14. Подпис: .....

15. Към настоящото съобщение са приложени следните документи, върху които е нанесен посоченият по-горе номер на одобрение: .....

16. Забележки: .....

<sup>(1)</sup> Отличителен номер на страната, която е издала/разширила/отказала/отнела одобрението (вж. разпоредбите относно одобрението в правилото).

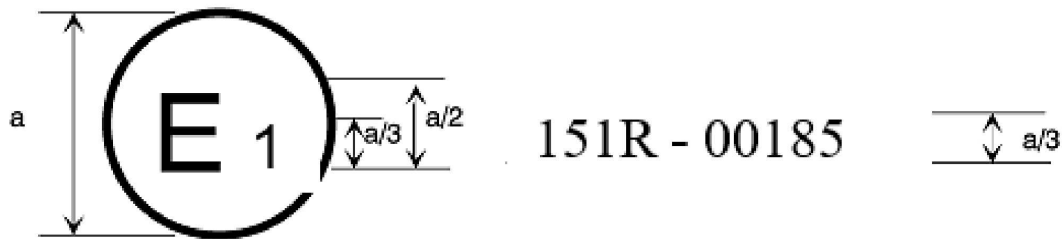
<sup>(2)</sup> Ненужното се зачерква.



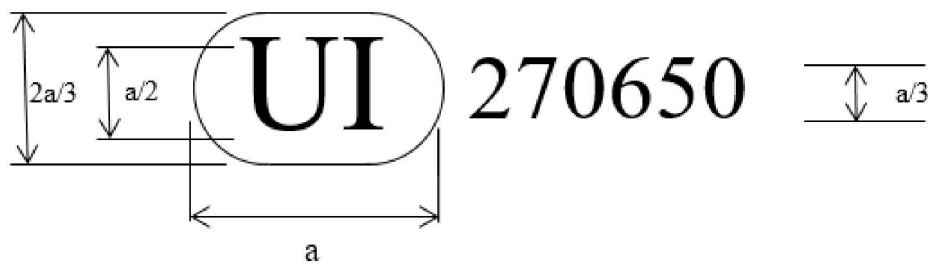
## ПРИЛОЖЕНИЕ 2

**Оформление на маркировките за одобрение**

(вж. точки 4.5 — 4.5.2 от настоящото правило)

 $a = 8 \text{ mm}$  (минимум)

Горейсобразената маркировка за одобряване, нанесена върху превозно средство, показва, че типът превозно средство е одобрен в Германия (E1) по отношение на BSIS съгласно Правило № 151 на ООН. Първите две цифри на номера на одобрение показват, че одобрението е издадено в съответствие с изискванията на Правило № 151 на ООН в неговата първоначална форма.

 $a = 8 \text{ mm}$  (минимум)

Горният уникален идентификатор показва, че въпросният тип е одобрен и че съответната информация за това одобрение на тип може да бъде намерено в защитената база данни на ООН в интернет, като се използва 270650 като уникален идентификатор. Ако в началото на уникалния идентификатор има нули, те могат да бъдат пропуснати в маркировката за одобрение.

## ПРИЛОЖЕНИЕ 3

**Процедура за определяне на експлоатационни изисквания за изпитвателни варианти, различни от показаните в таблицата на изпитвателните варианти**

Съгласно точка 6.5.9 техническата служба може да подложи на изпитване и други изпитвателни варианти, различни от посочените в таблица 1, допълнение 1. В този случай техническата служба е длъжна да провери дали избраната комбинация от параметри би могла да доведе до критична ситуация. Като насока за това описаната по-долу процедура подпомага да се специфицират изискванията за показателите.

$d_a$  – стойността  $d_a$  се използва за синхронизиране между движението на превозното средство и велосипеда. Изчислява се, като се умножат 8 секунди движение с постоянна скорост по скоростта на велосипеда, посочена в таблицата:

$$d_a = 8s \cdot v_{\text{Bicycle}}$$

$d_b$  – стойността  $d_b$  се използва за синхронизиране между движението на превозното средство и велосипеда. Тя се състои от три части: Първата част съответства на 8 секунди движение с постоянна скорост на камиона:

$$d_{b,1} = 8s \cdot v_{\text{Vehicle}}$$

с втората част се променя синхронизирането, като се отчита мястото на удара с велосипеда. Тя се определя, като се използва мястото на удара  $L$ :

$$d_{b,2} = L$$

след това в третата част се отчита по-дългият път на камиона поради това, че извършва завой с постоянен радиус към точката на сблъсък, вместо да се движи направо като велосипеда.

Сегментът на завиване се представя приблизително с кръг с постоянен радиус, който завършва веднага след като се постигне желаното странично преместване. Поради това  $d_b$  трябва да бъде изместено с разликата между прав път и завиване.

То може да се изчисли, като се използват радиусът на завиване  $R$ , страничното преместване  $Y = d_{\text{lateral}} + 0,25$  m (разстоянието между осевата линия на велосипеда и ръба на превозното средство) и мястото на удара  $L$ .

$$d_{b,3} = R \cdot \cos^{-1} \left( \frac{R - Y}{R} \right) - \sqrt{R^2 - (R - Y)^2}$$

Крайната стойност за  $d_b$  е  $d_{b,1}$  минус другите две части  $d_{b,2}$  и  $d_{b,3}$ :

$$d_b = 8s \cdot v_{\text{Vehicle}} - L - R \cos^{-1} \left( \frac{R - Y}{R} \right) + \sqrt{R^2 - (R - Y)^2}$$

Стойността  $d_c$  определя последната точка на информация. За скорости на превозното средство 10 km/h и по-високи тя е по-голямата от следните две стойности:

първата стойност е получена чрез физически изпитвания и определя на какво разстояние от точката на сблъсък най-рано е започнало завиването на тежкотоварното превозно средство, като при завиване в посока навън стойността е:

15 m.

Втората стойност е спиращият път, като се отчитат времето за реакция и отрицателното ускорение на спиране  $a$ , като използваните параметри са отрицателното ускорение и времето за реакция (съответно 5 m/s<sup>2</sup> и 1,4 секунди):

$$d_{\text{stop}} = v_{\text{vehicle}} \cdot t_{\text{react}} + \frac{v_{\text{Vehicle}}^2}{2 |a|}$$

Поради това  $d_c$  се определя от

$$d_c = \text{MAX} \left( 15 \text{ m}; v_{\text{vehicle}} \cdot t_{\text{react}} + \frac{v_{\text{Vehicle}}^2}{2 |a|} \right)$$

„За скорости на превозното средство под 5 km/h е достатъчно информационният сигнал да се подава на разстояние, съответстващо на стойност TTC от 1,4 секунди (както при статичните изпитвания).

В крайна сметка  $d_d$  е първата точка на информация. То може да се изчисли, като се добави разстоянието, съответстващо на 4 секунди от времето на движение на превозното средство до  $d_c$ , и се коригира за мястото на удара, в случай че мястото на удара не е 6 m:

$$d_d = d_c + 4s \cdot v_{\text{Vehicle}} + (6\text{m} - \text{Impact Position}).$$

Тези формули позволяват таблица 1 в допълнение 1 да се попълни изцяло за изпитвателни варианти, различни от дефинираните там.

---

Само оригиналните текстове на ИКЕ на ООН имат правна сила съгласно международното публично право. Статутът и датата на влизане в сила на настоящото правило следва да бъдат проверени в последната версия на документа на ИКЕ на ООН относно статута TRANS/WP.29/343, който е на разположение на следния електронен адрес: <http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29fdocstts.html>

**Правило № 152 на ООН — Единни предписания за одобряването на моторни превозни средства по отношение на усъвършенстваната система за аварийно спиране за превозни средства от категории M<sub>1</sub> и N<sub>1</sub> [2020/1597]**

Включва целия валиден текст до:

допълнение 1 към серия от изменения 01 — Дата на влизане в сила: 3 януари 2021 г.

Настоящият документ е създаден единствено като средство за документиране. Автентичните и правно обвързващи текстове са:

- ECE/TRANS/WP.29/2019/61
- ECE/TRANS/WP.29/2020/10 и
- ECE/TRANS/WP.29/2020/69

СЪДЪРЖАНИЕ

ПРАВИЛО

1. Обхват
2. Определения
3. Заявление за одобрение
4. Одобрение
5. Спецификации
6. Процедура за изпитване
7. Изменение на типа превозно средство и разширяване на одобрението
8. Съответствие на производството
9. Санкции при несъответствие на производството
10. Окончателно прекратяване на производство
11. Наименования и адреси на техническите служби, отговарящи за провеждане на изпитванията за одобряване, и на органите по одобряването на типа

ПРИЛОЖЕНИЯ

- 1 Съобщение
- 2 Оформление на маркировките за одобряване
- 3 Специални изисквания, които следва да се прилагат към аспектите на безопасността на електронните системи за управление

**Въведение**

С настоящото правило се цели създаването на единни разпоредби за усъвършенстваните системи за аварийно спиране (AEBS), монтирани на моторните превозни средства от категории M<sub>1</sub> и N<sub>1</sub>, основно използвани за движение в градски условия.

Системата трябва да открива автоматично възможен челен сблъсък, да подава на водача подходящо предупреждение и да задейства спирачната уредба за намаляване на скоростта на превозното средство с цел избягване или намаляване на тежестта на сблъсъка в случай, че водачът не реагира на предупреждението.

В случай на неизправност на системата безопасната експлоатация на превозното средство не трябва да бъде застрашена.

По време на предприето от системата действие, водачът може по всяко време чрез съзнателно действие, например чрез задействане на кормилното управление или чрез рязко натискане на педала на газа, да поеме управлението и да действа с приоритет спрямо системата.

В хода на процеса на одобряване на типа в настоящия регламент не може да се обхванат всички условия на пътното движение и всички характеристики на инфраструктурата; в настоящия регламент се признава, че изискваните в него експлоатационни характеристики не могат да бъдат постигнати при всички условия (състоянието на превозното средство, сцеплението върху пътя, метеорологичните условия, влошената пътна инфраструктура и сценариите за движение и т.н., могат да повлияят на показателите на системата). Действителните условия и характеристиките на в реални условия не следва да водят до погрешни предупреждения или неправилно спиране до степен, че да принудят водача да изключи системата.

Настоящото правило се прилага „при наличие“ — ако е монтирано съответното оборудване. То не възпрепятства договарящите се страни да разрешават монтирането на AEBS, одобрена в съответствие с настоящия регламент.

## 1. ОБХВАТ

Настоящото правило се прилага за одобряването на превозни средства от категории M<sub>1</sub> и N<sub>1</sub> <sup>(1)</sup> по отношение на бордовата система за

- а) предотвратяване или смекчаване на сериозността на сблъсък с движещ се в лентата отпред лек автомобил;
- б) предотвратяване или смекчаване на сериозността на сблъсък с пешеходец.

## 2. ОПРЕДЕЛЕНИЯ

За целите на настоящото правило:

- 2.1. „Усъвършенствана система за аварийно спиране (AEBS)“ е система, която може автоматично да установи опасността от евентуален сблъсък с превозното средство отпред и да задейства спирачната уредба за намаляване на скоростта на превозното средство с цел предотвратяване на сблъсък или смекчаване на последиците от него.
- 2.2. „Аварийно спиране“ е команда за задействане на спирачките, подадена от AEBS към работната спирачна уредба на превозното средство.
- 2.3. „Предупреждение за сблъсък“ е предупреждение, подадено от AEBS към водача, когато AEBS установи потенциално възможен челен сблъсък.
- 2.4. „Тип превозно средство по отношение на усъвършенстваната система за аварийно спиране“ означава категория превозни средства, които не се различават по отношение на следните основни характеристики:
  - а) характеристики на превозното средство, които значително влияят на работата на усъвършенстваната система за аварийно спиране;
  - б) тип и конструкция на усъвършенстваната система за аварийно спиране.
- 2.5. „Изпитвано превозно средство“ е превозното средство, което е подложено на изпитване.
- 2.6. „Минимална цел“ е цел която понася минимални щети и нанася минимални такива на изпитваното превозно средство в случай на сблъсък;
- 2.7. „Цел превозно средство“ е цел, която представлява превозно средство
- 2.8. „Цел пешеходец“ е минимална цел, която представлява пешеходец.
- 2.9. „Общо пространство“ е област, в която могат да се изобразяват, но не едновременно, две или повече информационни функции (например символни).
- 2.10. „Самопроверка“ е вградена функция, която постоянно проверява системата за неизправност, най-малкото докато системата е в действие.
- 2.11. „Време до сблъсъка (TTC)“ е периодът от време, който се получава, като се раздели надлъжното разстояние (в посоката на движение на изпитваното превозно средство) между изпитваното превозно средство и целта на надлъжната относителна скорост на изпитваното превозно средство и целта в даден момент.
- 2.12. „Сух път“ е пътът с номинален максимален спирачен коефициент, равен на 0,9.
- 2.13. „Максимален спирачен коефициент (МСК)“ е показателят на сцеплението на гумата с повърхността на пътя, измерен въз основа на максималното отрицателно ускорение на търкаляща се гума.
- 2.14. „Калибриране“ е процесът на установяване на реакцията на измервателна система, така че нейните изходни показания да съответстват на обхват от еталонни сигнали.
- 2.15. „Маса на превозното средство в готовност за движение“ е масата на превозното средство без товар, като се включват каросерията, охлаждащата течност, маслата, 90 % от горивото и 100 процента от другите течности, водача (75 kg), но без използваните води, инструментите и резервното колело.

<sup>(1)</sup> Съгласно определението в Консолидираната резолюция за конструкцията на превозните средства (R.E.3), (документ ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6, para. 2 - [www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html](http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html))

- 2.16. „Превозно средство без товар“ е масата в готовност за движение с допълнителна маса от най-много 125 kg. Допълнителната маса включва измервателната апаратура и евентуално второ лице на предната седалка, което носи отговорността за отчитане на резултатите.
- 2.17. „Превозно средство с товар“ е, освен ако е посочено друго, превозно средство, което е натоварено така, че да е достигнало своята „максимална маса“.
- 2.18. „Максимална маса“ е максималната маса, която е обявена от производителя на превозното средство като технически допустима (тази маса може да е по-голяма от „максимално допустимата маса“, определена от националната администрация).
3. ЗАЯВЛЕНИЕ ЗА ОДОБРЕНИЕ
- 3.1. Заявлението за одобряване на тип превозно средство по отношение на усъвършенстваната система за аварийно спиране трябва да се подаде от производителя на превозното средство или от негов упълномощен представител.
- 3.2. То се придружава от посочените по-долу документи в три екземпляра:
- 3.2.1. Описание на типа превозно средство по отношение на позициите, посочени в точка 2.4, придружено от документация, която дава достъп до основните проектни характеристики на АЕБС и начините, по които тя е свързана с останалите уредби на превозното средство или чрез които тя пряко управлява изходните променливи. Посочват се числата и/или символите, идентифициращи превозното средство.
- 3.3. На техническата служба, която провежда изпитванията за одобрение, се представя едно превозно средство, представително за одобрявания тип.
4. ОДОБРЯВАНЕ
- 4.1. Ако типът превозно средство, представен за одобрение в съответствие с настоящото правило, отговаря на изискванията от точка 5 по-долу, за това превозно средство се издава одобрение.
- 4.2. На всеки одобрен тип се присвоява номер на одобрението. първите му две цифри (понастоящем 00, което отговаря на серия изменения 00) показват серията изменения, които включват последните значими технически изменения, въведени в Правилото към момента на издаване на одобрението. Една и съща страна по Спогодбата не може да присвоява един и същи номер на същия тип превозно средство, оборудван с друг тип АЕБС, или на друг тип превозно средство.
- 4.3. Страните по Спогодбата, прилагаша настоящото правило, биват уведомявани за всяко одобрение, отказ или отнемане на одобрение в съответствие с настоящото правило посредством формуляр, който съответства на образца от приложение 1, и на документацията, предоставена от заявителя във формат, не по-голям от А4 (210 × 297 mm), или сгнати до такъв формат и в подходящ мащаб или в електронен формат.
- 4.4. На всяко превозно средство, което съответства на одобрен по настоящото правило тип превозно средство, на видно и леснодостъпно място, определено във формуляра за одобрение, се нанася международна маркировка за одобрение, съответстваща на образца, описан в приложение 2, състояща се от:
- 4.4.1. Окръжност около буквата „Е“, следвана от отличителния номер на държавата, която е издала одобрението; <sup>(2)</sup>
- 4.4.2. Номера на настоящото правило, следван от буквата „R“, тире и номера на одобрението, вдясно от окръжността, предписана в точка 4.4.1 по-горе.
- 4.5. Ако превозното средство съответства на тип превозно средство, одобрен съгласно едно или няколко други правила, приложени към Спогодбата, в държавата, издала одобрението съгласно настоящото правило, не е необходимо да се повтаря символът, предписан в точка 4.4.1 по-горе. в този случай номерът на правилото и номерата на одобренията, както и допълнителните символи се поставят във вертикални колони вдясно от символа, предписан в точка 4.4.1 по-горе.

<sup>(2)</sup> Отличителните номера на страните по Спогодбата от 1958 г. са дадени в приложение 3 към Консолидираната резолюция за конструкцията на превозните средства (R.E.3), документ ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6.

- 4.6. Маркировка за одобрение трябва да бъде ясна и незаличима.
- 4.7. Маркировката за одобрение трябва да бъде поставена близо до табелката с данни на превозното средство или върху тази табелка.
5. СПЕЦИФИКАЦИИ
- 5.1. Общи условия
- 5.1.1. Всяко превозно средство, оборудвано с АЕBS, която съответства на определението от точка 2.1. по-горе, изпълнява изисквания към експлоатационните показатели, съдържащи се в точки 5.1—5.6.2 от настоящото правило, отговаря на изискванията на Правило № 13-Н на ООН в неговата серия от изменения 01 за превозни средства от категория  $M_1$  и  $N_1$  или Правило № 13 на ООН в неговата серия от изменения 11 за превозни средства от категория  $N_1$ , и е оборудвано с спирачна функция срещу блокиране на колелата в съответствие с изискванията за експлоатационните показатели от приложение 6 към Правило № 13-Н на ООН в неговата серия от изменения 01 или на приложение 13 към Правило № 13 на ООН в неговата серия от изменения 11.
- 5.1.2. Ефективността на АЕBS не трябва да се повлиява неблагоприятно от магнитни или електрични полета. Това се доказва чрез изпълнение на техническите изисквания и спазване на преходните разпоредби на серия от изменения 05 към Правило № 10 на ООН.
- 5.1.3. Съответствието със свързаните с безопасността аспекти на електронните системи за управление се показва, като се изпълняват изискванията на приложение 3.
- 5.1.4. Предупреждения
- В допълнение към предупрежденията за сблъсък, описани в точки 5.2.1.1 и 5.2.2.1, системата трябва да осигурява на водача подходящо(и) предупреждение(я), както е описано по-долу:
- 5.1.4.1. Предупреждение за неизправност при наличие на неизправност на АЕBS, която не позволява да бъдат изпълнени изискванията от настоящото правило. Предупреждението трябва да съответства на посоченото в точка 5.5.4.
- 5.1.4.1.1. Между отделните самопроверки на АЕBS не трябва да има значителен времеви интервал и във връзка с това не трябва да има забавяне при задействането на светлинен предупредителен сигнал за неизправност, която се открива по електрически път.
- 5.1.4.1.2. Ако системата не е била калибрирана след общо време на управление от 15 секунди при скорост над 10 km/h, на водача се показва информация за това състояние. Тази информация трябва да съществува, докато системата не бъде успешно калибрирана.
- 5.1.4.2. Ако превозното средство е оборудвано със средство за ръчно деактивиране на АЕBS, когато системата е деактивирана, на водача се подава предупреждение за деактивиране. Това правило се прилага, както е посочено в точка 5.4.2.
- 5.1.4.3. След откриване на каквато и да било неелектрическа неизправност (например заслепяване или отклонение в датчик), се задейства светлинен предупредителен сигнал, като описания в точка 5.1.4.1.
- 5.1.5. Аварийно спиране
- При спазване на разпоредбите на точки 5.3.1 и 5.3.2, системата трябва да осигурява намесата на аварийно спиране, описана в точки 5.2.1.2 и 5.2.2.2, с цел значително намаляване на скоростта на изпитваното превозно средство.
- 5.1.6. Избягване на неправилна реакция
- Системата трябва да бъде проектирана така, че да се сведе до минимум генерирането на предупредителни сигнали за сблъсък и да се избегне автономното спиране в ситуации, при които водачът не би забелязал опасност от сблъсък. Това трябва да се докаже в оценката, извършена съгласно приложение 3 към настоящото правило при сценариите, изброени в допълнение 2
- 5.2. Специални изисквания
- 5.2.1. Сценарий на сблъсък между два автомобила

## 5.2.1.1. Предупреждение за сблъсък

Когато до 0,8 секунди преди задействането на аварийното спиране може да се очаква сблъсък с предно превозно средство от категория M<sub>1</sub>, движещо се в същата лента за движение с относителна скорост над скоростта, до която изпитваното превозно средство е способно да избегне сблъсъка, предупреждението за сблъсък трябва да бъде както е определено в точка 5.5.1 и да се задейства най-късно 0,8 секунди преди началото на аварийното спиране.

Въпреки това, ако сблъсъкът не може да се очаква 0,8 секунди преди началото на аварийното спиране, предупреждението за сблъсък се издава веднага след откриването.

Предупреждението за сблъсък може да бъде прекратено, ако вече не са налице условията за сблъсък.

## 5.2.1.2. Аварийно спиране

Когато системата установи вероятност за неминуем сблъсък, към работната спирачна уредба на превозното средство се подава команда за задействане на спирачките за най-малко 5,0 m/s<sup>2</sup>.

Аварийното спиране може да бъде прекратено, ако вече не са налице условията за сблъсък.

Това се изпитва в съответствие с точки 6.4 и 6.5 от настоящото правило.

## 5.2.1.3. Скорост

Системата трябва да работи поне в диапазона на скорост от 10 до 60 km/h на съответното превозно средство, както и при всички условия на натоварване на превозното средство, освен ако е ръчно дезактивирана в съответствие с точка 5.4

## 5.2.1.4. Намаляване на скоростта чрез команда за задействане на спирачките

Когато системата се активира, АЕBS трябва да е в състояние да осигури максималната относителна скорост при удар, посочена в следната таблица:

- а) при сблъсък с движещите с постоянна скорост или неподвижни цели;
- б) по сух път;
- в) в състояние с товар и без товар;
- г) в случаите, когато надлъжните равнини на превозното средство са изместени с не повече от 0,2 m; и/или
- д) при условия на осветеност от околната среда най-малко 1 000 lx.

Приема се, че характеристиките, изисквани в тази таблица, не могат да бъдат напълно постигнати при условия, различни от изброените по-горе. Въпреки това, системата не дезактивира, нито променя стратегията за управление при тези различни условия. Това се доказва в съответствие с приложение 3 към настоящото правило.

**Максимална относителна скорост на удар (km/h) за превозните средства от категория M<sub>1</sub>**

Относителна скорост (km/h)	Стационарни		Движещи се	
	С товар	Без товар	С товар	Без товар
10	0,00	0,00	0,00	0,00
15	0,00	0,00	0,00	0,00
20	0,00	0,00	0,00	0,00
25	0,00	0,00	0,00	0,00
30	0,00	0,00	0,00	0,00
35	0,00	0,00	0,00	0,00
40	0,00	0,00	0,00	0,00
42	10,00	0,00	—	0,00



Относителна скорост (km/h)	Стационарни		Движещи се	
	С товар	Без товар	С товар	Без товар
45	15,00	15,00	—	—
50	25,00	25,00	—	—
55	30,00	30,00	—	—
60	35,00	35,00	—	—

**Максимална относителна скорост на удар (km/h) за превозните средства от категория N<sub>1</sub> (\*)**

Относителна скорост (km/h)	Неподвижна/Движеща се	
	Максимална маса	Маса в готовност за движение
10	0,00	0,00
15	0,00	0,00
20	0,00	0,00
25	0,00	0,00
30	0,00	0,00
32	0,00	0,00
35	0,00	0,00
38	0,00	0,00
40	10,00	0,00
42	15,00	0,00
45	20,00	15,00
50	30,00	25,00
55	35,00	30,00
60	40,00	35,00

(\*) За относителни скорости между посочените стойности (напр. 53 km/h) се прилага максималната относителна скорост на удар (т.е. 35/30 km/h), определена за следващата по-висока относителна скорост (т.е. 55 km/h).

За маси над масата в готовност за движение се прилага максималната относителна скорост на удар, определена за максималната маса.

5.2.2. Сценарий на сблъсък между два автомобила

5.2.2.1. Предупреждение за сблъсък

Когато АЕБС е установила вероятност от сблъсък с пешеходец, пресичащ пътя с постоянна скорост от 5 km/h, трябва да бъде подадено предупреждение за сблъсък, както е посочено в точка 5.5.1, и то не по-късно от началото на задействането на аварийното спиране.

Предупреждението за сблъсък може да бъде прекратено, ако вече не са налице условията за сблъсък.

5.2.2.2. Аварийно спиране

Когато системата установи вероятност за неминуем сблъсък, към работната спираща уредба на превозното средство се подава команда за задействане на спиращките от най-малко 5,0 m/s<sup>2</sup>.

Аварийното спиране може да се прекрати, ако вече не са налице условията за сблъсък.

Това се изпитва в съответствие с точка 6.6 от настоящото правило.

#### 5.2.2.3. Скорост

Системата трябва да работи поне в диапазона на скорост на превозното средство между 20 km/h и 60 km/h и при всички условия на натоварване на превозното средство, освен ако не е изключена ръчно съгласно точка 5.4.

#### 5.2.2.4. Намаляване на скоростта чрез команда за задействане на спирачките

Когато системата е активирана, АЕBS трябва да е в състояние да осигури максималната относителна скорост при удар, посочена в следната таблица:

- а) с пресичащ пешеходец, който се движи със скорост, чиято напречна съставляваща не надвишава 5 km/h;
- б) по сух път;
- в) в състояние с товар и без товар;
- г) в случаите, когато надлъжните равнини на превозното средство са изместени с не повече от 0,2 m; и/или
- д) при условия на осветеност от околната среда най-малко 2 000 lx.

Приема се, че характеристиките, изисквани в тази таблица, не могат да бъдат напълно постигнати при условия, различни от изброените по-горе. Въпреки това, системата не дезактивира, нито променя стратегията за управление при тези различни условия. Това се доказва в съответствие с приложение 3 към настоящото правило.

#### Максимална скорост на удар (km/h) за превозните средства от категория M<sub>1</sub> (\*)

Скоростта на изпитваното превозното средство (km/h)	Максимална маса	Маса в готовност за движение
20	0,00	0,00
25	0,00	0,00
30	0,00	0,00
35	0,00	0,00
40	0,00	0,00
42	10,00	0,00
45	15,00	15,00
50	25,00	25,00
55	30,00	30,00
60	35,00	35,00

(\*) За относителни скорости между посочените стойности (напр. 53 km/h) се прилага максималната относителна скорост на удар (т.е. 30/30 km/h), определена за следващата по-висока относителна скорост (т.е. 55 km/h).

За маси над масата в готовност за движение се прилага максималната относителна скорост на удар, определена за максималната маса.

**Максимална скорост на удар (km/h) за превозните средства от категория N<sub>1</sub> (\*)**

Скоростта на изпитваното превозното средство (km/h)	Максимална маса	Маса в готовност за движение
20	0,00	0,00
25	0,00	0,00
30	0,00	0,00
35	0,00	0,00
40	10,00	0,00
42	15,00	0,00
45	20,00	15,00
50	30,00	25,00
55	35,00	30,00
60	40,00	35,00

(\*) За скорости на изпитваното превозно средство, които са между посочените стойности (напр. 53 km/h) се прилага максималната скорост на удар (т.е. 35/30 km/h), определена за следващата по-висока скорост на изпитваното превозно средство (т.е. 55 km/h).  
За маси над масата в готовност за движение се прилага максималната относителна скорост на удар, определена за максималната маса.

5.3. Прекъсване от страна на водача

5.3.1. АЕBS трябва да осигурява на водача средства за прекъсване на предупреждението за сблъсък и аварийното спиране.

5.3.2. И в двата случая това прекъсване може да започне с някакво активно действие (напр. рязко натискане на педала за газта, задействане на пътепоказателите), което показва, че водачът е забелязал извънредната ситуация. По време на одобряването на типа производителят на превозното средство трябва да предостави на техническата служба списък на тези активни действия, който се прилага към протокола от изпитването.

5.4. Ръчно дезактивиране

5.4.1. Когато дадено превозно средство е оборудвано със средство за ръчно дезактивиране на функцията АЕBS, трябва да са изпълнени следните условия според приложимостта:

5.4.1.1. Функцията АЕBS се връща автоматично в началното си състояние при започването на всеки нов цикъл на запалване.

5.4.1.2. Органът за управление на АЕBS трябва да е проектиран така, че да не е възможно ръчно изключване с по-малко от две целенасочени действия.

5.4.1.3. Органът за управление на АЕBS трябва да е монтиран така, че да отговаря на относимите изисквания и преходни разпоредби на Правило № 121 на ООН в неговата серия от изменения 01.

5.4.1.4. Не трябва да е възможно да се дезактивира АЕBS при скорост над 10 km/h.

5.4.2. Когато превозното средство е оборудвано със средство за автоматично дезактивиране на функцията АЕBS, например в случаи като използване на превозното средство извън пътя, теплене, изпитване на динамометричен стенд, миене в автомивка, при разместване на датчиците, се прилагат следните следните ограничения, според целесъобразността:

- 5.4.2.1. При одобряването на типа производителят на превозното средство предоставя на техническата служба списък на ситуацияите и съответните им критерии, в които функцията АЕBS автоматично се дезактивира, като този списък се прилага към протокола от изпитването.
- 5.4.2.2. Функцията АЕBS трябва автоматично да се задейства повторно веднага щом условията, които са довели до автоматичното ѝ изключване, вече не са налице.
- 5.4.3. Непрекъснат светлинен предупредителен сигнал трябва да информира водача, че АЕBS е дезактивирана. За тази цел може да се използва жълтият предупредителен сигнал по точка 5.5.4 по-долу.
- 5.5. Подаване на предупреждение
- 5.5.1. Предупреждението за сблъсък, посочено в точки 5.2.1.1 и 5.2.2.1, се подава поне чрез два вида предупредителни сигнали измежду следните: звукови, тактилни или визуални.
- 5.5.2. По време на одобряването на типа производителят на превозното средство предоставя описание на подаването на предупрежденията и последователността, в която се подават на водача предупредителните сигнали за сблъсък, които се вписват в протокола от изпитването.
- 5.5.3. Когато се използва визуално средство като част от предупреждението за сблъсък, визуалният сигнал може да представлява мигащ режим на предупредителния сигнал за неизправност, посочен в точка 5.5.4 по-долу.
- 5.5.4. Предупреждението за неизправност, посочено в точка 5.2.1.2 по-горе, представлява непрекъснат жълт визуален предупредителен сигнал.
- 5.5.5. Всеки от визуалните предупредителни сигнали на АЕBS трябва да се активира, когато контактният ключ е в положение „включено“ („работа“) или когато е в положение между „включено“ („работа“) и „пускане“, 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.
- 5.5.6. Светлинните предупредителни сигнали трябва да са видими дори при дневна светлина; водачът трябва да може лесно да проверява от своето място дали сигналите функционират задоволително.
- 5.5.7. Когато на водача се подава светлинен 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 се използва предупредителният сигнал за неизправност, посочен в точка 5.5.4 по-горе.
- 5.6. Разпоредби за периодичната техническа проверка
- 5.6.1. При периодичната техническа проверка трябва да е възможно да се потвърди правилното функциониране на АЕBS посредством визуална проверка на състоянието на предупредителния сигнал за неизправност след преместване на контактния ключ в положение на включено захранване и евентуална проверка на крушките.
- В случай че предупредителният сигнал за неизправност е в общо пространство, трябва да се провери дали то е в изправно състояние, преди да се извърши проверка на състоянието на предупредителния сигнал за неизправност.
- 5.6.2. По време на одобряването на типа трябва да се представи описание на избраните от производителя средства за защита срещу неправомерно изменение на действието на предупредителния сигнал за неизправност, като се спазва изискването за поверителност на предоставената информация.
- Като алтернативен вариант това изискване за защита се изпълнява, когато има допълнително средство за проверка на правилното функциониране на АЕBS.
6. ПРОЦЕДУРА НА ИЗПИТВАНЕ
- 6.1. Условия на изпитване
- 6.1.1. Изпитването се провежда върху равна, суха, бетонна или асфалтова повърхност, която позволява добро сцепление.

- 6.1.1.1. Повърхността на изпитвателната пътна покривка трябва да има номинален <sup>(3)</sup> максимален спирачен коефициент (МСК) 0,9, освен ако е посочено друго, при измерване с използване на:
  - 6.1.1.2. еталонната гума за изпитване по стандарта E1136 на Американско дружество за изпитване и материали (ASTM) в съответствие с метод E1337-90 при скорост 40 мили в час; или
  - 6.1.1.3. метода за определяне на стойността на коефициента  $k$ , посочен в допълнение 2 от приложение 6 към UN Правило 13-Н.
  - 6.1.1.4. Изпитвателната повърхност трябва да е с постоянен наклон между 0 и 1 %.
- 6.1.2. Температурата на околната среда трябва да е между 0 °C и 45 °C.
- 6.1.3. Хоризонталната видимост трябва да позволява целта да се вижда по време на цялото изпитване.
- 6.1.4. Изпитванията се провеждат, когато няма вятър, който може да повлияе на резултатите.
- 6.1.5. Естествената осветеност от околната среда трябва да бъде равномерна в зоната за изпитване и да бъде над 1 000 lx в случай на сценарий на сблъсък между два автомобила, както е посочено в точка 5.2.1. и с 2 000 lx по-силно при сценарий на сблъсък между автомобил и пешеходец, както е посочено в точка 5.2.2. Трябва да се гарантира, че изпитването не се провежда, докато се управлява в посока към или от слънцето под малък ъгъл.
- 6.2. Условия, свързани с превозното средство
  - 6.2.1. Маса по време на изпитването  
Превозното средство се изпитва най-малко със и без товар.  
Разпределението на товара е в съответствие с пропоръките на производителя. След започване на процедурата за изпитване не се позволяват изменения.
  - 6.2.2. Подготовка за изпитването
    - 6.2.2.1. Ако се изисква от производителя на превозното средство.  
Превозното средство може да измине най-много 100 km по градски и извънградски пътища с различни условия на пътно движение и инфраструктура, за да се калибрира системата от датчици.  
Превозното средство може да бъде подложено на последователност от задействания на спирачната уредба, за да се осигури разработването ѝ преди изпитването.
    - 6.2.2.2. Детайлите за стратегията за подготовка на превозното средство за изпитването, изискана от неговия производител, се идентифицират и записват в документацията за одобряване на типа на превозното средство.
- 6.3. Цели при изпитването
  - 6.3.1. Използваната при изпитванията за откриване на превозно средство цел е стандартен серийно произвеждан в голям обем лек автомобил от категория M<sub>1</sub>, модел AA седан, или като алтернативен вариант „минимална цел“, която е представителна за такова превозно средство от гледна точка на идентификационните си характеристики, приложими за системата от датчици на изпитваната AEBS съгласно ISO 19206.3: 2018. Базовата точка за определяне на местоположението на превозното средство е най-задно разположената точка от неговата осева линия
  - 6.3.2. Целите, използвани при изпитванията за откриване на пешеходци, трябва да бъдат „минимални цели“ и да бъдат представителни за човешките характеристики, приложими за системата от датчици на изпитваната AEBS съгласно ISO 19206-2:2018.
  - 6.3.3. В документацията за одобряването на типа на превозното средство се вписват подробни данни, които да дават възможност за конкретно определяне и възпроизвеждане на целта(ите).

<sup>(3)</sup> Под „номинална“ стойност се разбира теоретичната целева стойност.

- 6.4. Изпитване във връзка с предупрежденията и активирането при неподвижна цел – превозно средство
- 6.4.1. Изпитваното превозно средство се приближава към неподвижната цел по права линия в продължение на поне две секунди преди началото на функционалната част на изпитването, като осевата линия на изпитваното превозно средство не трябва да се отклонява от тази на целта с повече от 0,2 m.
- Изпитването се извършва, като превозното средство се движи със скорост от 20, 42 и 60 km/h (с допустимо отклонение от +0/-2 km/h). Ако се сметне за обосновано, техническа служба може да изпита и други скорости в рамките на диапазона на скорост, определен в точка 5.2.1.3.
- Функционалната част на изпитването започва, когато изпитваното превозно средство се движи с постоянна скорост и е на разстояние от целта, което съответства на време до сблъсък (ТТС) от най-малко 4 секунди.
- От началото на функционалната част до момента на сблъсъка 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.
- 6.4.2. Времето за подаване на различните видове предупреждения за сблъсък, посочени в точка 5.5.1 трябва да отговаря на разпоредбите на точка 5.2.1.1.
- 6.5. Изпитване във връзка с предупрежденията и активирането при подвижна цел – превозно средство
- 6.5.1. Изпитваното превозно средство и подвижната цел трябва да се движат по права линия в едно и също направление в продължение на поне две секунди преди функционалната част на изпитването, като осевата линия на изпитваното превозно средство не трябва да се отклонява с повече от 0,2 m от тази на целта.
- Изпитванията се провеждат с превозно средство, което се движи със скорост от 30 и 60 km/h, а целта се движи с 20 km/h (с допустимо отклонение от +0/-2 km/h както за изпитваното превозно средство, така и за целта). Ако се сметне за обосновано, техническата служба може да проведе изпитване и при други скорости на изпитваното превозно средство и на целта в рамките на диапазона скорости, определен в точка 5.2.1.3.
- Функционалната част на изпитването започва, когато изпитваното превозно средство се движи с постоянна скорост и е на разстояние от целта, което съответства на ТТС от най-малко 4 секунди.
- От началото на функционалната част на изпитването до момента, в който скоростта на изпитваното превозно средство се изравни с тази на целта, водачът не трябва да 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.
- 6.5.2. Времето за подаване на различните видове предупреждения за сблъсък, посочени в точка 5.5.1, трябва да отговаря на разпоредбите на точка 5.2.1.1.
- 6.6. Изпитване във връзка с предупрежденията и активирането при цел пешеходец
- 6.6.1. Изпитваното превозно средство трябва да се приближава към точката на сблъсък с целта — пешеходец по права линия в продължение на поне две секунди преди функционалната част на изпитването, като осевата линия на изпитваното превозно средство не трябва да се отклонява от тази на целта с повече от 0,1 m.
- Функционалната част на изпитването започва, когато изпитваното превозно средство се движи с постоянна скорост и е на разстояние от точката на сблъсък, което съответства на време до сблъсъка (ТТС) от най-малко 4 секунди.
- Целта — пешеходец трябва да се движи по права линия, перпендикулярна на посоката на движение на изпитваното превозно средство при постоянна скорост от 5 km/h  $\pm$  0,2 km/h, като започва движението си не по-рано от началото на функционалната част на изпитването. Движението на целта — пешеходец трябва да се координира с изпитваното превозно средство по такъв начин, че точката на сблъсък между целта — пешеходец и предната част на изпитваното превозно средство да се намира върху надлъжната осева линия на изпитваното превозно средство. с допустимо отклонение от не повече от 0,1 m, ако изпитваното превозно средство запазва предписаната скорост на изпитване по време на функционалната част на изпитването и спирачната уредба не се задейства.
- Изпитването се извършва, като превозното средство се движи със скорост от 20, 30 и 60 km/h (с допустимо отклонение от +0/-2 km/h). Техническа служба може да изпита и други скорости в рамките на диапазона на скоростта, определен в точки 5.2.2.3 и 5.2.2.4.

От началото на функционалната част до момента, в който изпитваното превозно средство избегне сблъсък или отмине точката на сблъсък с целта — пешеходец, 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.

Предписаното по-горе изпитване се провежда с отговаряща на 6-годишно дете пешеходец „минимална цел“, определена в точка 6.3.2.

- 6.6.2. Времето за подаване на различните видове предупреждения за сблъсък, посочени в точка 5.5.1, трябва да отговаря на разпоредбите на точка 5.2.2.1.
- 6.7. (запазено)
- 6.8. Изпитване за откриване на неизправност
- 6.8.1. Симулира се електрическа неизправност, например чрез прекъсване на захранването на някой от компонентите на АЕБС или прекъсване на електрическата връзка между компонентите на АЕБС. При симулиране на неизправност на АЕБС не се прекъсват електрическите връзки за предупредителния сигнал за водача, посочен в точка 5.5.4 по-горе, нито за незадължителното средство за ръчно дезактивиране на АЕБС, посочено в точка 5.4.
- 6.8.2. Предупредителният сигнал за неизправност по точка 5.5.4 по-горе трябва да се активира и да остава в активирано състояние най-късно 10 секунди, след като превозното средство се е движело със скорост, по-голяма от 10 km/h, като се активира повторно веднага след следващ цикъл на изключване — включване на запалването при неподвижно превозно средство и остава така, докато не бъде отстранена симулираната неизправност.
- 6.9. Изпитване за дезактивиране на системата
- 6.9.1. За превозните средства, оборудвани със средство за дезактивиране на АЕБС, контактният ключ се поставя в положение „включено“ („работа“) и се дезактивира АЕБС. Посоченият в точка 5.4.2 по-горе предупредителен сигнал трябва да се активира. Контактният ключ трябва да се постави в положение „изключено“. След това контактният ключ се поставя отново в положение „включено“ („работа“) и се проверява дали по-рано активираният предупредителен сигнал не е отново активиран, като по този начин се указва, че АЕБС е възстановена в начално състояние, както е посочено в точка 5.4.1 по-горе. Ако системата за запалване се активира посредством „ключ“, посоченото изискване трябва да бъде изпълнено, без ключът да се изважда.
- 6.10. Надеждност на системата
- 6.10.1. Когато изпитвателният сценарий описва една постановка на изпитване при една скорост на изпитваното превозно средство при едно състояние на натоварване на една категория (сблъсък между два автомобила, сблъсък между автомобил и пешеходец), всеки от горните изпитвателни сценарии се провежда два пъти. Ако при едно от двете провеждания на изпитването не се постигнат изискваните експлоатационни характеристики, изпитването може да се повтори още един път. Изпитвателният сценарий се счита за успешно проведен, ако изискваните експлоатационни характеристики бъдат постигнати при две провеждания на изпитването. Броят на неуспешно преминалите провеждания на изпитването за една категория не може да надвишава:
- 10 % от провежданията на изпитването за изпитванията на сблъсък между два автомобила; и
  - 10 % от провежданията на изпитването за изпитванията на сблъсък между автомобил и пешеходец.
- 6.10.2. Първопричините за евентуалните неуспешни провеждания на изпитването се анализират заедно с техническата служба и анализът се прилага към протокола от изпитването. Ако първопричината не може да бъде свързана с отклонение в постановката на изпитване, техническата служба може да изпита и други скорости в рамките на диапазона на скоростта, определен съответно в точки 5.2.1.3, 5.2.1.4, 5.2.2.3 или 5.2.2.4.
- 6.10.3. По време на оценката съгласно приложение 3 производителят трябва да покаже чрез съответната документация, че системата е в състояние надеждно да постигне изискваните експлоатационни характеристики.
7. ИЗМЕНЕНИЕ НА ТИПА ПРЕВОЗНО СРЕДСТВО И РАЗШИРЯВАНЕ НА ОДОБРЕНИЕТО
- 7.1. Органът по одобряването на типа, който е одобрил типа превозно средство, се уведомява за всяко изменение на типа превозно средство съгласно определението по точка 2.4. по-горе. Тогава органът по одобряването на типа може:

- 7.1.1. да прецени, че направените изменения нямат неблагоприятно отражение върху условията за издаване на одобрението, и да издаде разширение на одобрението;
- 7.1.2. или да прецени, че направените изменения имат отражение върху условията за издаване на одобрението и налагат извършването на допълнителни изпитвания или проверки, преди да се издаде разширение на одобрението.
- 7.2. Потвърждението или отказът за одобряване, в което се посочват съответните изменения, се съобщава съгласно процедурата по точка 4.3 по-горе на договарящите страни по Спогодбата, прилагащи настоящото правило.
- 7.3. Органът по одобряването на типа трябва да информира останалите договарящи страни за разширяването, като за целта използва съобщението, чийто образец е даден в приложение 1 към настоящото правило. За всяко разширение той определя сериен номер, който се нарича „номер на разширението“.

## 8. СЪОТВЕТСТВИЕ НА ПРОИЗВОДСТВОТО

- 8.1. Процедурите относно съответствие на производството трябва да съответстват на указанията в Спогодбата от 1958 г., приложение 1 (E/ECE/TRANS/505/Rev.3), и да отговарят на следните изисквания:
- 8.2. Всяко превозно средство, одобрено по настоящото правило, трябва да бъде произведено така, че да съответства на одобрения тип, като отговаря на изискванията на точка 5 по-горе;
- 8.3. органът по одобряването на типа, който е издал одобрението, може по всяко време да проверява методите за контрол на съответствието, прилагани във всеки един производствен обект. Нормалната честота на тези проверки е веднъж на две години.

## 9. САНКЦИИ ПРИ НЕСЪОТВЕТСТВИЕ НА ПРОИЗВОДСТВОТО

- 9.1. Одобрението, издадено по отношение на тип превозно средство съгласно настоящото правило, може да се отнеме, ако не са спазени изискванията по точка 8 по-горе.
- 9.2. Ако договаряща страна отмени издадено от нея одобрение, тя трябва незабавно да уведоми за това останалите страни по Спогодбата, прилагащи настоящото правило, като им изпрати съобщението по образца от приложение 1 към настоящото правило.

## 10. ОКОНЧАТЕЛНО ПРЕКРАТЯВАНЕ НА ПРОИЗВОДСТВОТО

Ако притежателят на одобрението напълно прекрати производството на тип превозно средство, одобрен в съответствие с настоящото правило, той трябва да уведоми за това органа по одобряването на типа, издал одобрението, който на свой ред уведомява останалите договарящи страни по Спогодбата, прилагащи настоящото правило, чрез съобщението по образца от приложение 1 към настоящото правило.

## 11. НАИМЕНОВАНИЯ И АДРЕСИ НА ТЕХНИЧЕСКИТЕ СЛУЖБИ, ОТГОВАРЯЩИ ЗА ПРОВЕЖДАНЕ НА ИЗПИТВАНИЯТА ЗА ОДОБРЯВАНЕ, И НА ОРГАНИТЕ ПО ОДОБРЯВАНЕТО НА ТИПА

Договарящите се страни по Спогодбата, прилагащи настоящото правило, съобщават на секретариата на Организацията на обединените нации (\*) наименованията и адресите на техническите служби, отговарящи за провеждане на изпитванията за одобряване, и на органите по одобряването на типа, които издават одобренията и на които трябва да се изпращат формулярите, удостоверяващи одобрение, разширение, отказ или отнемане на одобрение.

## 12. ПРЕХОДНИ РАЗПОРЕДБИ

- 12.1. След официалната дата на влизане в сила на серия от изменения 01 никоя страна по Спогодбата, прилагаща настоящото правило, не може да отказва да издава или приема одобрения на типа съгласно настоящото правило, както е изменено със серия от изменения 01.

(\*) Секретариатът на ИКЕ на ООН предоставя платформата онлайн („/343 Application“) за обмен на такава информация със секретариата: <https://www.unece.org/trans/main/wp29/datasharing.html>

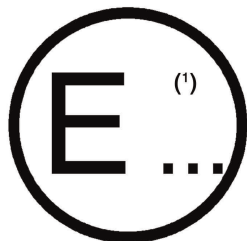


- 12.2. Считано от 1 май 2024 г. страните по Спогодбата, прилагащи настоящото правило, не са задължени да приемат одобрения на типа съгласно първоначалната версия на настоящото правило, ако те са издадени за първи път след 1 май 2024 г.
  - 12.3. До 1 май 2026 г. страните по Спогодбата, прилагащи настоящото правило, приемат одобрения на типа съгласно първоначалната версия на настоящото правило, ако те са издадени за първи път преди 1 май 2024 г.
  - 12.4. Считано от 1 май 2026 г. страните по Спогодбата, прилагащи настоящото правило, не са задължени да приемат одобрения на типа съгласно първоначалната версия на настоящото правило.
  - 12.5. Независимо от точка 12.4. страните по Спогодбата, прилагащи настоящото правило, продължават да приемат одобрения на типа, издадени съгласно първоначалната версия на настоящото правило, за превозни средства, които не са засегнати от измененията, въведени със серия от изменения 01.
  - 12.6. Страните по Спогодбата, прилагащи настоящото правило, нямат право да отказват издаването на одобрения на типа съгласно която и да е от предходните серии от изменения на настоящото правило или техни разширения.
-

## ПРИЛОЖЕНИЕ 1

## Съобщение

(максимален формат: А4 (210 × 297 mm))



Издадено от: Наименование на администрацията:

.....

.....

Относно <sup>(2)</sup>:

предоставяне на одобрение

Разширяване на одобряване

Отказ за издаване на одобрение

Отнемане на одобрение

Окончателно прекратяване на производството

на тип превозно средство по отношение на усъвършенстваната система за аварийно спиране съгласно Правило № 152 на ООН

Одобрение №: .....

1 Търговска марка: .....

2 Тип и търговско наименование(я): .....

3 Наименование и адрес на производителя: .....

4 Наименование и адрес на представителя на производителя, ако е приложимо: .....

5 Кратко описание на превозното средство: .....

6 Дата на представяне на превозното средство за одобряване: .....

7 Техническа служба, извършваща изпитванията за одобряване: .....

8 Дата на протокола, издаден от тази служба: .....

9 Номер на протокола, издаден от тази служба: .....

10 Издадено/отказано/разширено/отнето одобрение<sup>2</sup>:

11 Място: .....

12 Дата: .....

13 Подпис: .....

14 Към настоящото съобщение са приложени следните документи, върху които е нанесен посоченият по-горе номер на одобрение: .....

15 Забележки: .....

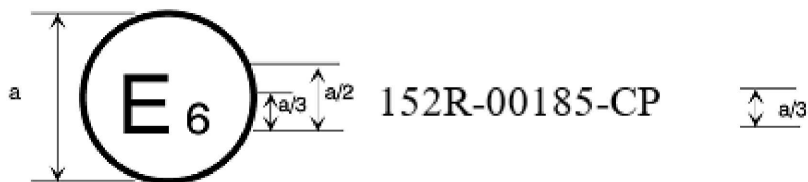
<sup>(1)</sup> Отличителен номер на държавата, която е издала/разширила/отказала/отнела одобрението (вж. разпоредбите относно одобрението в правилото).

<sup>(2)</sup> Ненужното се зачерква.

## ПРИЛОЖЕНИЕ 2

**Оформление на маркировките за одобряване**

(вж. точки 4.4 — 4.4.2 от настоящото правило)

 $a = 8 \text{ mm}$  (минимум)

Горезобразената маркировка за одобряване, нанесена на превозно средство, показва, че съответният тип превозно средство е одобрен в Белгия (E 6) по отношение на усъвършенстваната система за аварийно спиране (AEBS) съгласно Правило № 152 на ООН (маркировката „С“ означава „сблъсък между два автомобила“, а „Р“ — „сблъсък между автомобил и пешеходец“). Първите две цифри на номера на одобрение показват, че одобрението е издадено в съответствие с изискванията на Правило № 152 на ООН в неговата първоначална форма.

## ПРИЛОЖЕНИЕ 3

**Специални изисквания, които следва да се прилагат към аспектите на безопасността на електронните системи за управление**

## 1. Общи разпоредби

Настоящото приложение определя специалните изисквания за документацията, концепциите за откриване на неизправност и проверка по отношение на аспектите на безопасност на комплексни електронни системи за управление на превозни средства (точка 2.4. по-долу), доколкото се отнася до настоящото правило.

Настоящото приложение се прилага също така по отношение на свързаните с безопасността функции, определени в настоящото правило, които се управляват чрез електронна система(и) (точка 2.3), доколкото се отнася до настоящото правило.

Настоящото приложение не определя критериите по отношение на експлоатационните показатели на системата, а обхваща методите, използвани в процеса на проектиране, и информацията, която трябва да се предостави на техническата служба за целите на одобряването на типа.

Тази информация трябва да показва, че системата спазва, когато е изправна и когато възникне неизправност, всички съответни експлоатационни изисквания, посочени другаде в настоящото правило, и че тя е предназначена да работи по такъв начин, че да не предизвиква рискове от критично значение за безопасността.

## 2. Определения

За целите на настоящото приложение:

- 2.1. „Системата“ означава електронна система за управление или комплексна електронна система за управление, която предоставя или е част от предаването на управлението на функция, за която се прилага настоящото правило на ООН. Това включва и всяка друга система в обхвата на настоящото правило, както и връзките за предаване към и от други системи, които са извън обхвата на настоящото правило, които въздействат върху функция, за която се прилага настоящото правило.
- 2.2. „Концепция за безопасност“ е описание на характеристиките, които при проектирането са вградени в системата, например в електронните блокове, така че да се осигури надеждността на системата и така да се гарантира безопасното ѝ функциониране, когато е изправна и когато възникне неизправност, 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;
- 2.3. „Електронна система за управление“ е комбинация от блокове, проектирани да работят съвместно за осигуряване на дадена функция за управление на превозното средство чрез електронна обработка на данни. Такива системи, които често са софтуерно управлявани, са изградени от обособени функционални компоненти, като датчици, електронни модули за управление и изпълнителни механизми и са свързани чрез връзки за предаване. Те могат да включват механични, електропневматични или електрохидравлични елементи.
- 2.4. „Комплексни електронни системи за управление на превозно средство“ са онези електронни системи за управление, в които функция под контрола на електронна система или водача може да бъде поета от електронна система/функция за управление от по-високо ниво (с приоритет). Поетата с приоритет функция става част от комплексната система, както и всяка поемаща с приоритет система/функция в обхвата на настоящото правило. Връзките за предаване до и от поемащи с приоритет системи/функции извън обхвата на настоящото правило също трябва да бъдат включени.
- 2.5. Системи/функции „за управление от по-високо ниво“ са онези, които използват допълнителни функции за обработка и/или отчитане на данни с цел промяна на поведението на превозното средство чрез подаване на команди за промени във функционирането на системата за управление на превозното средство. Това дава възможност на сложните системи да променят автоматично целите си с приоритет, определен от отчитаните обстоятелства.
- 2.6. „Блокове“ са най-малките единици на компонентите на системата, които са разгледани в настоящото приложение, тъй като тези комбинации от компоненти се смятат за единични елементи за целите на идентифицирането, анализа и замяната.
- 2.7. „Връзки за предаване“ са средствата, използвани за взаимно свързване на отделните блокове с цел предаване на сигнали, работни данни или захранване с енергия. Посоченото оборудване е по принцип електрическо, но може да бъде отчасти механично, пневматично или хидравлично.

- 2.8. „Обхват на управление“ се отнася за изходна променлива и определя обхвата, в който системата може да осъществява управление.
- 2.9. „Граници на функционалните възможности“ са границите, обусловени от външните физически фактори, в рамките на които системата има капацитет да осигурява управление.
- 2.10. „Функция, свързана с безопасността“ означава функция на „системата“, която е в състояние да променя динамичното поведение на превозното средство. „Системата“ може да е в състояние да изпълнява повече от една функция, свързана с безопасността.

### 3. Документация

#### 3.1. Изисквания

Производителят трябва да представи комплект документи, който да дава информация за основните проектни характеристики на системата и начините, по които е свързана с останалите системи на превозното средство или пряко контролира изходните променливи. Трябва да бъде обяснена функцията (функциите) на системата и концепцията за безопасност, определени от производителя. Документацията трябва да е кратка, но да показва, че при проектирането и разработването са били използвани технически знания от всички съответни области. За целите на периодичните технически проверки документацията трябва да описва как може да се проверява текущото функционално състояние на системата.

Техническата служба оценява комплекта документи, за да покаже, че „системата“:

- а) е проектирана да работи, когато е изправна и когато възникне неизправност, по такъв начин, че да не предизвиква рискове от критично значение за безопасността;
- б) спазва, когато е изправна и когато възникне неизправност, всички съответни експлоатационни изисквания, посочени другаде в настоящото правило; и
- в) е била разработена съгласно процеса/метода на разработване, обявен от производителя.

##### 3.1.1. Документацията се предоставя в две части:

- а) официален комплект документи за одобрението, който съдържа материалите, изброени в точка 3 (с изключение на посоченото в точка 3.4.4.), които се предават на техническата служба в момента на подаване на заявление за одобрение на типа. Този комплект документи се използва от техническата служба като основен справочен материал при проверката по точка 4 от настоящото приложение. Техническата служба се уверява, че този комплект документи е на разположение за срок, който е съгласуван с органа по одобряването. Този срок трябва да бъде поне 10 години, считано от момента на окончателното прекратяване на производството на превозното средство;
- б) допълнителните материали и аналитичните данни по точка 3.4.4, които се съхраняват от производителя, но се предоставят за проверка към момента на одобряването на типа. Производителят гарантира, че тези материали и аналитични данни са на разположение за срок от 10 години, считано от момента на окончателното прекратяване на производството на превозното средство.“

#### 3.2. Описание на функциите на системата

Представя 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 механизъмът (механизмите), чрез които се осъществява управлението.

Всички описани функции, които могат да бъдат поети, се идентифицират и се предоставя подробно описание на промяната в тяхното действие.

##### 3.2.1. Представя се списък на всички входни и отчитани променливи, както и се определя техният работен обхват.

##### 3.2.2. Представя се списък на всички изходни променливи, които се управляват от системата, и за всеки отделен случай се указва дали управлението се осъществява пряко или посредством друга система на превозното средство. Определя се обхватът на управление (точка 2.8.), което се осъществява за всяка отделна променлива.

##### 3.2.3. Указват се границите на функционалните възможности (точка 2.9.), когато това е целесъобразно за работните параметри на системата.

### 3.3. План и схема на системата

#### 3.3.1. Опис на компонентите.

Представя се списък, в който подробно са изброени всички блокове на системата и се указват другите системи на превозното средство, които са необходими за осигуряване на съответната функция на управление.

Предоставя се кратко схематично описание на тези блокове в комбинация, от което да става ясно разпределението на оборудването и да проличават 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 блоксхема с легенда или друго схематично описание или чрез описание, което е илюстрирано с подобна диаграма.

#### 3.3.3. Взаимни връзки

Връзките в рамките на системата се показват с помощта на електрическа схема на електрическите линии за предаване на сигнали, на схема на тръбите за пневматичното и хидравличното оборудване за предаване на енергия, както и на опростена схематична компоновка на механичните съединения. Връзките за предаване до и от други системи също се посочват.

#### 3.3.4. Поток на сигналите, работни данни и приоритети

Трябва да съществува ясно съответствие между връзките за предаване и сигналите и/или работните данни, предавани между блоковете. За целите на настоящото правило се посочва йерархията на сигналите и/или работните данни по мултиплексирани канали за данни винаги, когато това може да е от значение за експлоатационните характеристики или безопасността

#### 3.3.5. Идентификация на блоковете

Всеки блок трябва да бъде ясно и безпогрешно разпознаваем (напр. чрез означение за хардуера и маркировка или програмно извеждан код, съответстващ на софтуера), така че да може да се установява съответствието между съответния хардуер и документацията.

Когато функциите са съчетани в рамките на един блок или един 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 отговаря на съответния документ.

##### 3.3.5.1. Идентификацията определя версията на хардуера и софтуера и при промяна на версията, като например такава, която променя функцията на блока, за целите на настоящото правило трябва да се промени и идентификацията.

### 3.4. Концепция за безопасност на производителя

#### 3.4.1. Производителят трябва да предостави изявление, което потвърждава, че технологията, избрана за постигане на целите на системата, в състояние на пълна изправност няма да възпрепятства безопасната експлоатация на превозното средство.

#### 3.4.2. По отношение на използвания в системата софтуер трябва да се обясни неговата основна конфигурация и да се посочат използваните методи и средства за проектиране. Производителят трябва да представи доказателство за начина, по който е определено осъществяването на логиката на системата по време на проектирането и развоя.

#### 3.4.3. Производителят предоставя на техническата служба обяснение на проектно зададените мерки, вградени в системата за осигуряване на безопасната експлоатация в състояние на неизправност. Такива възможни проектни характеристики в системата са например:

- а) преминаване към работа с частично използване на системата;
- б) превключване към отделна резервна система;
- в) премахване на функцията от високо ниво.

В случай на неизправност водачът трябва да бъде предупреждаван, например чрез предупредителен сигнал или показване на съобщение. Когато системата е дезактивирана не от водача, например чрез завъртане на контактният ключ в положение „изключено“ или чрез изключване на съответната функция, ако е налице специален ключ за тази цел, предупредителният сигнал трябва да продължи да се подава през времето, в което неизправността продължава да е налице.

- 3.4.3.1. Ако избраната проектна характеристика представлява режим на частична работа при определено състояние на неизправност, това състояние трябва да бъде обявено и да се определят произтичащите от него ограничения на ефективността.
- 3.4.3.2. Ако избраната проектна характеристика представлява второ (резервно) средство за осъществяване 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 е избрано премахването на функция от по-високо ниво, трябва да бъдат дезактивирани всички изходящи управляващи сигнали, като по такъв начин се ограничават преходните смущения.
- 3.4.4 В подкрепа на документацията трябва да е налице анализ, който в общ план показва поведението на системата при появата на всяка от указаните опасности или неизправности, които ще имат значение за управлението или надеждността на превозното средство.

Избраните аналитични подходи се установяват и поддържат от производителя и се предоставят на техническата служба за проверка по време на одобряването на типа.

Техническата служба извършва оценка на прилагането на аналитичния подход(и). Оценката включва:

- a) проверка на подхода за безопасност на ниво концепция (превозно средство) с потвърждение, че тя включва разглеждане на взаимодействията с другите системи на превозното средство. Този подход трябва да се основава на анализ на опасността и риска, подходящ за безопасността на системата;
- б) проверка на подхода за безопасност на ниво система. Този подход трябва да се основава на анализ на характера и последствията от неизправностите (FMEA), анализ на дървото на отказите (FTA) или всеки подобен процес, подходящ за безопасността на системата;
- в) проверка на валидирането на плановете и резултатите. При това валидиране се използват, например, изпитване на апаратни средства в контур на управление (HIL), експлоатационно изпитване на превозното средство на пътя или всеки друг подходящ за валидиране метод.

Оценката се състои от проверки на неизправностите и повредите, избрани от техническата служба с цел да се установи, че производителят обяснява концепцията за безопасност по разбираем и логичен начин и че плановете за валидиране са подходящи и са били изпълнени.

Техническата служба може да извърши или да изиска да се извършат изпитвания, както е посочено в точка 4., за да провери концепцията за безопасност.

- 3.4.4.1. В тази документация се изброяват следените параметри и се определя, за всяко състояние на неизправност от вида, определен в точка 3.4.4. от настоящото приложение, предупредителният сигнал, който да бъде даден на водача и/или личния състав на службата/техническата инспекция.
- 3.4.4.2. В тази документация се описват въведените мерки за гарантиране на това, че системата не пречи на безопасната експлоатация на превозното средство, когато нейното действие е повлияно от условията на околната среда, напр. климат, температура, проникване на прах, проникване на вода, обледеняване.

#### 4. Проверка и изпитване

##### 4.1. Функционирането на „системата“, определено в документите, изисквани съгласно точка 3, се изпитва, както следва:

###### 4.1.1. Проверка на функционирането на системата

Техническата служба проверява „системата“ в състояние на пълна изправност чрез изпитване на редица избрани функции от заявените от производителя в точка 3.2 по-горе.

За комплексни електронни системи тези изпитвания включват сценарии, при които действието на обявената функция е отменено.

###### 4.1.2. Проверка на концепцията за безопасност от точка 3.4.

Реагирането на „системата“ се проверява под влиянието на неизправност в отделен блок, посредством подаването на съответни изходящи сигнали към електрическите блокове или механичните елементи, за да се симулират ефектите от вътрешна повреда вътре в блока. Техническата служба извършва тази проверка за поне един отделен блок, но не проверява реагирането на „системата“ за множество едновременни неизправности на отделните блокове.

Техническата служба проверява дали тези изпитвания включват аспекти, които могат да окажат въздействие върху управляемостта на превозното средство и информацията за потребителя (аспекти интерфейса човек-машина).“

4.1.2.1. Резултатите от проверката трябва да отговарят на представения в документите обобщен анализ на неизправностите, така че при цялостното заключение да се потвърдят адекватността на концепцията за безопасност и нейното изпълнение.

5. Докладване от техническата служба

Докладването на оценката на техническата служба се извършва по начин, който дава възможност за проследяване, напр. версиите на проверените документи са кодирани и вписани в протоколите на техническата служба.

Примерен образец на формуляра за оценка, предаван от техническата служба на органа по одобряване на типа, е даден в допълнение 1 към настоящото приложение.

---



## Допълнение 1 към приложение 3

**Образец на формуляр за оценка на електронни системи**

- Протокол от изпитване №: .....
1. Идентификация
    - 1.1. Марка на превозното средство: .....
    - 1.2. Тип: .....
    - 1.3. Начини за идентификация на типа, когато се маркира на превозното средство: .....
    - 1.4. Местоположение на съответната маркировка: .....
    - 1.5. Наименование и адрес на производителя: .....
    - 1.6. Наименование и адрес на представителя на производителя, ако е приложимо: .....
    - 1.7. Официален комплект документи на производителя:  
Номер на комплекта документи: .....  
Дата на първоначално издаване: .....  
Дата на последната актуализация: .....
  2. Описание на изпитваното превозно средство(а)/система(и)
    - 2.1. Общо описание: .....
    - 2.2. Описание на всички функции на управление на системата и на методите на работа: .....
    - 2.3. Описание на компонентите и диаграми на връзките в рамките на системата: .....
  3. Концепция за безопасност на производителя
    - 3.1. Описание на потока на сигналите и на оперативните данни и техните приоритети: .....
    - 3.2. Декларация от производителя:  
*Производителят(ите) ..... потвърждава(т), че технологията, избрана за постигане на целите на системата, в състояние на пълна изправност няма да възпрепятства безопасната експлоатация на превозното средство.*
    - 3.3. Софтуерна архитектура и използвани методи и средства за проектиране: .....
    - 3.4. Обяснение на проектно зададените мерки, вградени в системата, за прилагане при състояние на неизправност: .....
    - 3.5. Документирани анализи на поведението на системата в условията на отделни опасности или неизправности: .....
    - 3.6. Описание на въведените мерки във връзка с условията на околната среда: .....
    - 3.7. Правила за периодичната техническа проверка на системата: .....
    - 3.8. Резултати от проверочното изпитване на системата, както е посочено в точка 4.1.1. от приложение 3 към Правило № 152 на ООН: .....
    - 3.9. Резултатите от проверочното изпитване на концепцията за безопасност, както е посочено в точка 4.1.2. от приложение 3 към Правило № 152 на ООН: .....

- 3.10. Дата на изпитването: .....
- 3.11. Изпитването е извършено и резултатите са протоколирани в съответствие с..... към Правило № 152 на ООН, последно изменено със серия от изменения ...  
Техническа служба <sup>(1)</sup>, провеждаща изпитването  
Подпис: ..... Дата: .....
- 3.12. Орган по одобряване на типа <sup>(1)</sup>  
Подпис: ..... Дата: .....
- 3.13. Забележки: .....

\_\_\_\_\_

<sup>(1)</sup> Подписва се от различни лица дори когато техническата служба и органът по одобряването на типа са една и съща организация, или, като алтернативен вариант, заедно с протокола се издава отделно разрешение на органа по одобряване на типа.

## Допълнение 2 към приложение 3

**Изпитване за неправилна реакция**

1. Превозно средство — цел
    - 1.1. Две неподвижни превозни средства от категория M<sub>1</sub>, модел AA, седан, трябва да се разположат по следния начин:
      - а) насочени са в същата посока на движение като тази на изпитваното превозно;
      - б) разстоянието между тях е 4,5 m;
      - в) задната част на двете превозни средства е на едно и също ниво.
    - 1.2. Изпитваното превозно средство трябва да измине разстояние от поне 60 m при постоянна скорост в обхвата на скоростите, посочен в таблицата в точка 5.2.1.4 от настоящото правило, така че да мине по средата между двете неподвижни превозни средства.

По време на изпитването не трябва да се извършват никакви настройки на който и да е орган за управление на изпитваното превозно средство освен минимални корекции на кормилната уредба за компенсирание на евентуални отклонения.
    - 1.3. AEBS не трябва да подава предупреждение за сблъсък и да задейства аварийното спиране.
  2. Цел — пешеходец
    - 2.1. Поставя се цел — пешеходец като предписаната в точка 6.3.2:
      - а) по такъв начин, че да е обърната в посоката, в която се движи изпитваното превозно средство.
      - б) На разстояние от 1 m от онази страна на изпитваното превозно средство, която е най-близо до целта откъм страната, обърната към пътното движение.
    - 2.2. Изпитваното превозно средство трябва да се движи по права линия на разстояние поне 60 m с постоянна скорост от обхвата на скоростите, посочени в таблицата в точка 5.2.2.4, за да подмине неподвижната цел — пешеходец.

По време на изпитването не трябва да се извършват никакви настройки на който и да е орган за управление на изпитваното превозно средство освен минимални корекции на кормилната уредба за компенсирание на евентуални отклонения.
    - 2.3. AEBS не трябва да подава предупреждение за сблъсък и да задейства аварийното спиране.
-



ISSN 1977-0618 (електронно издание)

ISSN 1830-3617 (печатно издание)



Служба за публикации  
на Европейския съюз  
L-2985 Люксембург  
ЛЮКСЕМБУРГ

**BG**