

Den Europæiske Unions Tidende

L 360



Dansk udgave

Retsforskrifter

63. årgang

30. oktober 2020

Indhold

II Ikke-lovgivningsmæssige retsakter

FORORDNINGER

- ★ Kommissionens delegerede forordning (EU) 2020/1588 af 25. juni 2020 om ændring af bilag I til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2017/821 for så vidt angår fastlæggelsen af mængdegrænser for tantal eller niobiummalme og koncentreter deraf, guldalm og koncentreter deraf, tinoxider og -hydroxider, tantalater og tantalcabider 1
- ★ Kommissionens delegerede forordning (EU) 2020/1589 af 22. juli 2020 om ændring af bilag I til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/956 for så vidt angår de data om nye tunge køretøjer, som medlemsstaterne og fabrikkerne skal overvåge og indberette ⁽¹⁾ 4
- ★ Kommissionens delegerede forordning (EU) 2020/1590 af 19. august 2020 om ændring af bilag I til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/631 for at tage højde for udviklingen i massen af nye lette erhvervskøretøjer, der er registreret i 2016, 2017 og 2018 ⁽¹⁾ 8
- ★ Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2020/1591 af 23. oktober 2020 om godkendelse af en væsentlig ændring af varespecifikationen for en betegnelse, der er opført i registret over beskyttede oprindelsesbetegnelser og beskyttede geografiske betegnelser («Suska sechlońska» (BGB)) 10
- ★ Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2020/1592 af 28. oktober 2020 om ændring af forordning (EF) nr. 1484/95 for så vidt angår fastsættelse af repræsentative priser for fjerkrækød og æg samt ægalbumin 11
- ★ Kommissionens forordning (EU) 2020/1593 af 29. oktober 2020 om ændring af bilag X til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 999/2001 for så vidt angår yderligere undersøgelse af positive tilfælde af transmissible spongiforme encephalopatier hos får og geder ⁽¹⁾ 13

⁽¹⁾ EØS-relevant tekst.

DA

De akter, hvis titel er trykt med magre typer, er løbende retsakter inden for landbrugspolitikken og har normalt en begrænset gyldighedsperiode.

Titlen på alle øvrige akter er trykt med fede typer efter en asterisk.

AFGØRELSER

- ★ Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2020/1594 af 29. oktober 2020 om ændring af bilaget til gennemførelsesafgørelse 2014/709/EU om dyresundhedsmæssige foranstaltninger til bekæmpelse af afrikansk svinepest i visse medlemsstater (meddelt under nummer C(2020) 7607) ⁽¹⁾ ... 16

HENSTILLINGER

- ★ Kommissionens henstilling (EU) 2020/1595 af 28. oktober 2020 om covid-19-teststrategier, herunder anvendelse af hurtige antigen-test 43

RETSAKTER VEDTAGET AF ORGANER OPRETTET VED INTERNATIONALE AFTALER

- ★ FN-regulativ nr. 151 — ensartede forskrifter for godkendelse af motorkøretøjer for så vidt angår blindvinkelsystemer til detektering af cykler [2020/1596] 48
- ★ FN-regulativ nr. 152 — ensartede forskrifter for godkendelse af motorkøretøjer for så vidt angår det avancerede nødbremsesystem (AEBS) for køretøjer i klasse M₁ og N₁ [2020/1597] 66

⁽¹⁾ EØS-relevant tekst.

II

(Ikke-lovgivningsmæssige retsakter)

FORORDNINGER

KOMMISSIONENS DELEGEREDE FORORDNING (EU) 2020/1588

af 25. juni 2020

om ændring af bilag I til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2017/821 for så vidt angår fastlæggelsen af mængdegrænser for tantal eller niobiummalme og koncentrat deraf, guldalm og koncentrat deraf, tinoxider og -hydroxider, tantalater og tantalcabider

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2017/821 af 17. maj 2017 om fastlæggelse af due diligence-forpligtelser i forsyningskæden for EU-importører af tin, tantal, wolfram og deres malme samt guld, der hidrører fra konfliktramte områder og højrisikoområder ⁽¹⁾, særlig artikel 1, stk. 4, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Bilag I til forordning (EU) 2017/821 indeholder en liste over de mineraler og metaller, som er omfattet af den pågældende forordning, og fastsætter visse årlige mængdegrænser for import af disse mineraler og metaller.
- (2) I henhold til artikel 1, stk. 3, i forordning (EU) 2017/821 finder den pågældende forordning ikke anvendelse på EU-importører, hvis deres årlige importmængde af hvert af de berørte mineraler eller metaller ligger under de mængdegrænser, der er fastsat i bilag I til den pågældende forordning. Disse grænser fastsættes på et niveau, der sikrer, at mindst 95 % af den samlede mængde, der importeres til Unionen af hvert mineral og metal, er undergivet de forpligtelser for EU-importører, der er fastsat i den pågældende forordning.
- (3) På tidspunktet for forordningens vedtagelse i 2017 var der ikke tilstrækkeligt disaggregerede koder i den kombinerede nomenklatur for fem af de specifikke mineraler og metaller i bilag I. Som følge heraf var importoplysningerne vedrørende disse mineraler og metaller ikke tilgængelige, og der manglede derfor stadig fem mængdegrænser, der skulle fastlægges, i bilag I.
- (4) I henhold til artikel 1, stk. 4, i forordning (EU) 2017/821 skal Kommissionen fastlægge de manglende mængdegrænser i bilag I ved at vedtage en delegeret retsakt i overensstemmelse med artikel 18 og 19 i forordning (EU) 2017/821 med henblik på at ændre bilag I. Om muligt bør den delegerede retsakt vedtages inden den 1. april 2020, dog senest den 1. juli 2020.
- (5) Ved forordning (EU) 2017/821 blev der oprettet fem nye underpositioner i den integrerede toldtarif for De Europæiske Fællesskaber (»Taric«) svarende til de fem mineraler og metaller med grænser, der endnu ikke er fastlagt, og for hvilke medlemsstaternes toldmyndigheder har indsamlet tolldata, siden forordningen trådte i kraft i juni 2017.
- (6) I henhold til artikel 18 i forordning (EU) 2017/821 skal Kommissionen henholde sig til de importoplysninger for hver enkelt EU-importør, som medlemsstaterne har indgivet for de to foregående år, dvs. for 2018 og 2019.
- (7) Bilag I til forordning (EU) 2017/821 bør derfor ændres i overensstemmelse hermed —

⁽¹⁾ EUT L 130 af 19.5.2017, s. 1.

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

Bilag I til forordning (EU) 2017/821 ændres som anført i bilaget til denne delegerede forordning.

Artikel 2

Denne delegerede forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Denne delegerede forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 25. juni 2020.

På Kommissionens vegne
Ursula VON DER LEYEN
Formand

BILAG

Bilag I til forordning (EU) 2017/821 ændres således:

1) i »Del A: Mineraler« foretages følgende ændringer:

a) række tre affattes således:

»Tantal- eller niobiummalm og koncentrat deraf	Ex26 15 90 00	10	100 000«
--	---------------	----	----------

b) række fire affattes således:

»Guldalm og koncentrat deraf	Ex26 16 90 00	10	4 000 000«
------------------------------	---------------	----	------------

2) i »Del B: Metaller« foretages følgende ændringer:

a) række to affattes således:

»Tinoxider og tinhydroxider	Ex28 25 90 85	10	3 600«
-----------------------------	---------------	----	--------

b) række fem affattes således:

»Tantalater	Ex28 41 90 85	30	30«
-------------	---------------	----	-----

c) række syv affattes således:

»Tantalcarbider	Ex28 49 90 50	10	770«
-----------------	---------------	----	------

KOMMISSIONENS DELEGEREDE FORORDNING (EU) 2020/1589**af 22. juli 2020****om ændring af bilag I til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/956 for så vidt angår de data om nye tunge køretøjer, som medlemsstaterne og fabrikkerne skal overvåge og indberette****(EØS-relevant tekst)**

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/956 af 28. juni 2018 om overvågning og indberetning af nye tunge køretøjers CO₂-emissioner og brændstofforbrug ⁽¹⁾, særlig artikel 11, stk. 1, litra a) og b), og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) I del A i bilag I til forordning (EU) 2018/956 er det fastsat, hvilke data medlemsstaterne skal overvåge og indberette vedrørende nye tunge køretøjer, der registreres for første gang i Unionen.
- (2) For at lette sammenligningen af de data, som medlemsstaterne har indberettet for de enkelte tunge køretøjer, med de data, som fabrikkerne har indberettet, bør medlemsstaterne indberette yderligere parametre vedrørende køretøjernes tekniske specifikationer.
- (3) For at gøre det muligt at kontrollere kvaliteten af de data, der indberettes af fabrikkerne af tunge køretøjer, bør medlemsstaterne også indberette et aftryk af den kryptografiske hash af fabrikantens registreringer, der indgår i typeattesten for køretøjet.
- (4) I del B i bilag I til forordning (EU) 2018/956 fastsættes det i punkt 2, hvilke data, der skal overvåges og indberettes af fabrikkerne for hvert nyt tungt køretøj.
- (5) Med henblik på at sikre ensartet indberetning af oplysninger om fabrikker af komponenter, separate tekniske enheder eller systemer bør der tilføjes henvisninger til Kommissionens forordning (EU) 2017/2400 ⁽²⁾.
- (6) For at gøre det muligt for Kommissionen at kontrollere kvaliteten af de data, der indberettes af fabrikkerne, vedrørende CO₂-emissioner og motorens brændstofforbrug, bør fabrikkerne også indberette motorens typegodkendelsesnummer.
- (7) Bilag I til forordning (EU) 2018/956 bør derfor ændres —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

Bilag I til forordning (EU) 2018/956 ændres som angivet i bilaget til nærværende forordning.

*Artikel 2*Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.⁽¹⁾ EUT L 173 af 9.7.2018, s. 1.⁽²⁾ Kommissionens forordning (EU) 2017/2400 af 12. december 2017 om gennemførelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 595/2009 for så vidt angår bestemmelse af CO₂-emissioner og brændstofforbrug for tunge køretøjer og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF og Kommissionens forordning (EU) nr. 582/2011 (EUT L 349 af 29.12.2017, s. 1).

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 22. juli 2020.

På Kommissionens vegne
Ursula VON DER LEYEN
Formand

BILAG

I bilag I til forordning (EU) 2018/956 foretages følgende ændringer:

(1) I del A tilføjes følgende litra g)-n):

a) Som litra g)-n) tilføjes:

- »g) for køretøjer, der er registreret indtil den 30. juni 2021, hvis oplysningerne foreligger, og i alle tilfælde for køretøjer, der er registreret fra den 1. juli 2021, etape i opbygningen som angivet i den valgte model for typeattest i overensstemmelse med punkt 2 i bilag IX til direktiv 2007/46/EF
- h) køretøjsklasse som angivet i typeattestens nr. 0.4
- i) for køretøjer, der er registreret indtil den 31. december 2020, hvis oplysningerne foreligger, og i alle tilfælde for køretøjer, der er registreret fra den 1. januar 2021, antal aksler som angivet i typeattestens nr. 1
- j) teknisk tilladt totalmasse i lastet stand som angivet i typeattestens nr. 16.1
- k) for køretøjer, der er registreret indtil den 31. december 2021, hvis oplysningerne foreligger, og i alle tilfælde for køretøjer, der er registreret fra den 1. januar 2022, aftryk af den kryptografiske hash af fabrikantens registreringer som angivet i typeattestens nr. 49.1 for køretøjer, der er registreret indtil den 30. juni 2025, kan medlemsstaterne nøjes med at angive de første 8 tegn i den kryptografiske hash
- l) for køretøjer, der er registreret indtil den 30. juni 2021, hvis oplysningerne foreligger, og i alle tilfælde for køretøjer, der er registreret fra den 1. juli 2021, specifikke CO₂-emissioner som angivet i typeattestens nr. 49.5
- m) for køretøjer, der er registreret indtil den 30. juni 2021, hvis oplysningerne foreligger, og i alle tilfælde for køretøjer, der er registreret fra den 1. juli 2021, gennemsnitlig nyttelastværdi som angivet i typeattestens nr. 49.6
- n) registreringsdato.«

(2) I del B, punkt 2, foretages følgende ændringer vedrørende køretøjer, der indberettes fra og med 2021:

a) Nr. 24 og 25 affattes således:

Nr.	Overvågningsparametre	Kilde Del I i bilag IV til Kommissionens forordning (EU) 2017/2400, medmindre andet er angivet	Beskrivelse
»24	Transmissionsfabrikantens navn og adresse	Nr. 0.4 i modellen af et certifikat for en komponent, en separat teknisk enhed eller et system i tillæg 1 i bilag VI til forordning (EU) 2017/2400	Primære transmissions-specifikationer«
25	Mærke (transmissionsfabrikantens handelsbetegnelse)	Nr. 0.1 i modellen af et certifikat for en komponent, en separat teknisk enhed eller et system i tillæg 1 i bilag VI til forordning (EU) 2017/2400	

b) Nr. 32 og 33 affattes således:

Nr.	Overvågningsparametre	Kilde Del I i bilag IV til Kommissionens forordning (EU) 2017/2400, medmindre andet er angivet	Beskrivelse
»32	Akselfabrikantens navn og adresse	Nr. 0.4 i modellen af et certifikat for en komponent, en separat teknisk enhed eller et system i tillæg 1 i bilag VII til forordning (EU) 2017/2400	Primære akselspecifikationer«
33	Fabrikat (akselfabrikantens handelsbetegnelse)	Nr. 0.1 i modellen af et certifikat for en komponent, en separat teknisk enhed eller et system i tillæg 1 i bilag VII til forordning (EU) 2017/2400	

c) Nr. 39 og 40 affattes således:

Nr.	Overvågningsparametre	Kilde Del I i bilag IV til Kommissionens forordning (EU) 2017/2400, medmindre andet er angivet	Beskrivelse
»39	Dækfabrikantens navn og adresse	Nr. 1 i modellen af et certifikat for en komponent, en separat teknisk enhed eller et system i tillæg 1 i bilag X til forordning (EU) 2017/2400	Primære dækspecifikationer«
40	Fabrikat (dækfabrikantens handelsbetegnelse)	Nr. 3 i modellen af et certifikat for en komponent, en separat teknisk enhed eller et system i tillæg 1 i bilag X til forordning (EU) 2017/2400	

d) Følgende indsættes som nr. 101:

Nr.	Overvågningsparametre	Kilde Del I i bilag IV til forordning (EU) 2017/2400, medmindre andet er angivet	Beskrivelse
»101	For køretøjer med simuleringsdato fra og med den 1. juli 2020 motorens typegodkendelsesnummer	Punkt 1.2.1 i addendummet til tillæg 5, 6 eller 7 til bilag I til forordning (EU) nr. 582/2011, alt efter hvad der er relevant	Motorspecifikationer«.

KOMMISSIONENS DELEGEREDE FORORDNING (EU) 2020/1590**af 19. august 2020****om ændring af bilag I til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/631 for at tage højde for udviklingen i massen af nye lette erhvervskøretøjer, der er registreret i 2016, 2017 og 2018****(EØS-relevant tekst)**

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/631 af 17. april 2019 om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbiler og nye lette erhvervskøretøjer CO₂-emissioner og om ophævelse af forordning (EF) nr. 443/2009 og (EU) nr. 510/2011 ⁽¹⁾, særlig artikel 14, stk. 2, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Den EU-flådedækkende gennemsnitlige masse i køreklar stand, der anvendes til beregning af de specifikke CO₂-emissionsmål for hver fabrikant af nye lette erhvervskøretøjer, dvs. M₀-værdien, skal justeres regelmæssigt for at tage højde for ændringer i den gennemsnitlige masse af nye lette erhvervskøretøjer, der er registreret i Unionen.
- (2) På grundlag af dataene i Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2018/143 ⁽²⁾, (EU) 2019/582 ⁽³⁾ og (EU) 2020/1035 ⁽⁴⁾ var den gennemsnitlige masse i køreklar stand af nye lette erhvervskøretøjer i kalenderårene 2016, 2017 og 2018, vægtet efter antallet af nye registreringer i hvert af disse år, 1 825,23 kg. M₀-værdien for kalenderårene 2021, 2022 og 2023, der er nævnt i del B, punkt 4, i bilag I til forordning (EU) 2019/631, bør derfor afspejle denne masse.
- (3) Forordning (EU) 2019/631 bør derfor ændres —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

*Artikel 1*I del B, punkt 4, i bilag I til forordning (EU) 2019/631 affattes oplysningerne om M₀ således:»M₀ er 1 766,4 i 2020, 1 825,23 for årene 2021, 2022 og 2023 og for 2024 den værdi, der er vedtaget i henhold til artikel 14, stk. 1, litra b)«.⁽¹⁾ EUT L 111 af 25.4.2019, s. 13.⁽²⁾ Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2018/143 af 19. januar 2018 om bekræftelse eller ændring af de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner og specifikke emissionsmål for fabrikanter af nye lette erhvervskøretøjer for kalenderåret 2016 i medfør af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 510/2011 (EUT L 25 af 30.1.2018, s. 49).⁽³⁾ Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2019/582 af 3. april 2019 om bekræftelse eller ændring af den foreløbige beregning af de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner og specifikke emissionsmål for fabrikanter af lette erhvervskøretøjer for kalenderåret 2017 og for Volkswagen-poolen og dens medlemmer for kalenderårene 2014, 2015 og 2016 i medfør af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 510/2011 (EUT L 100 af 11.4.2019, s. 47).⁽⁴⁾ Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2020/1035 af 3. juni 2020 om bekræftelse eller ændring af den foreløbige beregning af de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner og de specifikke emissionsmål for fabrikanter af personbiler og lette erhvervskøretøjer for kalenderåret 2018 i medfør af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/631 (EUT L 227 af 16.7.2020, s. 37).

Artikel 2

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 19. august 2020.

På Kommissionens vegne
Ursula VON DER LEYEN
Formand

KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESFORORDNING (EU) 2020/1591**af 23. oktober 2020****om godkendelse af en væsentlig ændring af varespecifikationen for en betegnelse, der er opført i registret over beskyttede oprindelsesbetegnelser og beskyttede geografiske betegnelser (»Suska sechłońska« (BGB))**

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1151/2012 af 21. november 2012 om kvalitetsordninger for landbrugsprodukter og fødevarer ⁽¹⁾, særlig artikel 52, stk. 2, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Kommissionen har i overensstemmelse med artikel 53, stk. 1, første afsnit, i forordning (EU) nr. 1151/2012 behandlet Polens ansøgning om godkendelse af en ændring af varespecifikationen for den beskyttede geografiske betegnelse »Suska sechłońska«, der er registreret ved Kommissionens forordning (EU) nr. 897/2010 ⁽²⁾.
- (2) Da der er tale om en væsentlig ændring, jf. artikel 53, stk. 2, i forordning (EU) nr. 1151/2012, har Kommissionen i medfør af artikel 50, stk. 2, litra a), i samme forordning offentliggjort ændringsansøgningen i *Den Europæiske Unions Tidende* ⁽³⁾.
- (3) Da Kommissionen ikke har modtaget indsigelser, jf. artikel 51 i forordning (EU) nr. 1151/2012, skal ændringen af varespecifikationen godkendes —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

Den ændring af varespecifikationen, der er offentliggjort i *Den Europæiske Unions Tidende*, og som vedrører betegnelsen »Suska sechłońska« (BGB), godkendes.

Artikel 2

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 23. oktober 2020.

På Kommissionens vegne
For formanden
Janusz WOJCIECHOWSKI
Medlem af Kommissionen

⁽¹⁾ EUT L 343 af 14.12.2012, s. 1.

⁽²⁾ Kommissionens forordning (EU) nr. 897/2010 af 8. oktober 2010 om registrering af en betegnelse i registret over beskyttede oprindelsesbetegnelser og beskyttede geografiske betegnelser (Suska sechłońska (BGB)) (EUT L 266 af 9.10.2010, s. 46).

⁽³⁾ EUT C 208 af 22.6.2020, s. 5.

KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESFORORDNING (EU) 2020/1592**af 28. oktober 2020****om ændring af forordning (EF) nr. 1484/95 for så vidt angår fastsættelse af repræsentative priser for fjerkrækød og æg samt ægalbumin**

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1308/2013 af 17. december 2013 om en fælles markedsordning for landbrugsprodukter og om ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 922/72, (EØF) nr. 234/79, (EF) nr. 1037/2001 og (EF) nr. 1234/2007 ⁽¹⁾, særlig artikel 183, litra b),under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 510/2014 af 16. april 2014 om handelsordninger for visse varer fremstillet af landbrugsprodukter og om ophævelse af Rådets forordning (EF) nr. 1216/2009 og (EF) nr. 614/2009 ⁽²⁾, særlig artikel 5, stk. 6, litra a), og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Ved Kommissionens forordning (EF) nr. 1484/95 ⁽³⁾ er der fastsat gennemførelsesbestemmelser til ordningen for tillægsimporttold og repræsentative priser for fjerkrækød og æg samt ægalbumin.
- (2) Det fremgår af den regelmæssige kontrol af de data, som fastsættelsen af de repræsentative priser for fjerkrækød og æg samt ægalbumin er baseret på, at de repræsentative priser for importen af visse produkter bør ændres under hensyntagen til prisudsving alt efter oprindelse.
- (3) Forordning (EF) nr. 1484/95 bør derfor ændres.
- (4) For at foranstaltningen kan finde anvendelse så hurtigt som muligt, efter at de ajourførte data er blevet gjort tilgængelige, bør denne forordning træde i kraft på dagen for offentliggørelsen —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

Bilag I til forordning (EF) nr. 1484/95 erstattes af teksten i bilaget til nærværende forordning.

*Artikel 2*Denne forordning træder i kraft på dagen for offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 28. oktober 2020.

*På Kommissionens vegne**For formanden*

Wolfgang BURTSCHER

*Generaldirektør**Generaldirektoratet for Landbrug og Udvikling af
Landdistrikter*⁽¹⁾ EUT L 347 af 20.12.2013, s. 671.⁽²⁾ EUT L 150 af 20.5.2014, s. 1.⁽³⁾ Kommissionens forordning (EF) nr. 1484/95 af 28. juni 1995 om gennemførelsesbestemmelser til ordningen for tillægsimporttold og om fastsættelse af repræsentative priser for fjerkrækød og æg samt ægalbumin og om ophævelse af forordning nr. 163/67/EØF (EFT L 145 af 29.6.1995, s. 47).

BILAG

»BILAG I

KN-kode	Varebeskrivelse	Repræsentativ pris (i EUR/100 kg)	Sikkerhed, jf. artikel 3 (i EUR/100 kg)	Oprindelse ⁽¹⁾
0207 12 90	Fjerkrækroppe af arten <i>Gallus domesticus</i> , såkaldte 65 pct.-høns, frosne	138,5	0	AR
0207 14 10	Udskårne udbenede stykker af høns af arten <i>Gallus domesticus</i> , frosne	173,3	43	AR
		145,8	57	BR
		245	17	CL
		194,7	33	TH
1602 32 11	Tilberedninger af høns af arten <i>Gallus domesticus</i> , ikke kogt, stegt eller på lignende måde tilberedt	168,5	40	BR«

(¹) Den statistiske lande- og områdefortegnelse er fastsat ved Kommissionens forordning (EU) nr. 1106/2012 af 27. november 2012 om gennemførelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 471/2009 om fællesskabsstatistikker over varehandelen med tredjelande for så vidt angår ajourføring af den statistiske lande- og områdefortegnelse (EUT L 328 af 28.11.2012, s. 7).

KOMMISSIONENS FORORDNING (EU) 2020/1593**af 29. oktober 2020****om ændring af bilag X til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 999/2001 for så vidt angår yderligere undersøgelse af positive tilfælde af transmissible spongiforme encephalopatis hos får og geder****(EØS-relevant tekst)**

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 999/2001 af 22. maj 2001 om fastsættelse af regler for forebyggelse af, kontrol med og udryddelse af visse transmissible spongiforme encephalopatis (⁽¹⁾), særlig artikel 23, stk. 1, og artikel 23a, litra m), og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Ved forordning (EF) nr. 999/2001 fastsættes der regler for forebyggelse af, kontrol med og udryddelse af transmissible spongiforme encephalopatis (i det følgende benævnt »TSE«) hos dyr. Forordningen gælder for produktion og markedsføring af levende dyr og animalske produkter og i visse særlige tilfælde for eksport heraf.
- (2) I bilag X til forordning (EF) nr. 999/2001 fastsættes der metoder for prøveudtagning og laboratorieundersøgelser med henblik på påvisning af TSE.
- (3) I henhold til kapitel C, punkt 3.2, litra a) og b), i bilag X til forordning (EF) nr. 999/2001 skal der foretages yderligere undersøgelser af prøver fra tilfælde af mistanke om smitte og prøver fra TSE-overvågning med et positivt resultat i den konfirmatoriske undersøgelse. Dette krav blev indført ved Kommissionens forordning (EF) nr. 36/2005 (⁽²⁾) for at undersøge, hvorvidt BSE forekommer hos mindre drøvtyggere.
- (4) Den 28. januar 2005 blev det første tilfælde af BSE hos mindre drøvtyggere, som lever under naturlige forhold, bekræftet hos en ged, der var blevet slagtet i Frankrig. Derfor blev undersøgelseskravene for geder skærpet ved Kommissionens forordning (EF) nr. 214/2005 (⁽³⁾).
- (5) Efter påvisning af to potentielle BSE-lignende tilfælde hos får i Frankrig og ét i Cypern i 2006 blev overvågningsprogrammet for får udvidet ved Kommissionens forordning (EF) nr. 1041/2006 (⁽⁴⁾) på grundlag af en statistisk gyldig undersøgelse med henblik på at fastslå den sandsynlige BSE-prævalens hos får. Det blev efterfølgende bekræftet, at disse var tilfælde af scrapie og ikke BSE.
- (6) Disse overvågningsprogrammer blev revideret ved Kommissionens forordning (EF) nr. 727/2007 (⁽⁵⁾) på grundlag af resultaterne af to år med intensiverede undersøgelser, som ikke førte til påvisning af yderligere BSE-tilfælde hos får eller geder.
- (7) Efter yderligere systematisk undersøgelse af TSE-tilfælde hos får og geder siden 2005 er der ikke påvist flere positive eller mistænkelige BSE-tilfælde.

(⁽¹⁾) EFT L 147 af 31.5.2001, s. 1.

(⁽²⁾) Kommissionens forordning (EF) nr. 36/2005 af 12. januar 2005 om ændring af bilag III og X til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 999/2001 for så vidt angår epidemiologisk overvågning for transmissible spongiforme encephalopatis hos kvæg, får og geder (EUT L 10 af 13.1.2005, s. 9).

(⁽³⁾) Kommissionens forordning (EF) nr. 214/2005 af 9. februar 2005 om ændring af bilag III til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 999/2001 for så vidt angår overvågning af transmissible spongiforme encephalopatis hos geder (EUT L 37 af 10.2.2005, s. 9).

(⁽⁴⁾) Kommissionens forordning (EF) nr. 1041/2006 af 7. juli 2006 om ændring af bilag III til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 999/2001 for så vidt angår overvågning af transmissible spongiforme encephalopatis hos får (EUT L 187 af 8.7.2006, s. 10).

(⁽⁵⁾) Kommissionens forordning (EF) nr. 727/2007 af 26. juni 2007 om ændring af bilag I, III, VII og X til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 999/2001 om fastsættelse af regler for forebyggelse af, kontrol med og udryddelse af visse transmissible spongiforme encephalopatis (EUT L 165 af 27.6.2007, s. 8).

- (8) Da der ikke er påvist positive eller mistænkelige BSE-tilfælde hos får og geder siden 2005, bør diskriminatoriske undersøgelser i tilfælde af positive TSE-tilfælde hos får og geder begrænses til »indekstilfældet« som defineret i punkt 2, litra c), i bilag I til forordning (EF) nr. 999/2001.
- (9) Desuden kræves det i henhold til bilag X, kapitel C, punkt 3.2, litra c), nr. ii), i forordning (EF) nr. 999/2001, at TSE-tilfælde, for hvilke forekomst af BSE ikke kan udelukkes med den indledende molekyllære test, bør underkastes en supplerende molekyllær test på ét af de tre laboratorier, der er angivet under dette punkt.
- (10) Denne liste blev fastlagt ved forordning (EF) nr. 36/2005 på grundlag af de metoder og den laboratorieekspertise, der fandtes i 2005. Den er aldrig blevet ajourført siden.
- (11) Der bør sikres mere fleksibilitet for så vidt angår metoden til supplerende molekyllær testning, hvis udformning bør godkendes i det enkelte tilfælde af EU-referencelaboratoriet, idet der tages hensyn til den nyeste videnskabelige viden. Valget af hvilket laboratorium der skal udføre testen, bør også være fleksibelt for at gøre bedst mulig brug af den nyeste videnskabelige viden og laboratorieekspertise.
- (12) Kapitel C, punkt 3.2, litra a)-c), i bilag X til forordning (EF) nr. 999/2001 bør derfor ændres.
- (13) Foranstaltningerne i denne forordning er i overensstemmelse med udtalelse fra Den Stående Komité for Planter, Dyr, Fødevarer og Foder —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

Bilag X til forordning (EF) nr. 999/2001 ændres som angivet i bilaget til nærværende forordning.

Artikel 2

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 29. oktober 2020.

På Kommissionens vegne
Ursula VON DER LEYEN
Formand

BILAG

I kapitel C, punkt 3.2, i bilag X til forordning (EF) nr. 999/2001 foretages følgende ændringer:

1) Litra a), sidste afsnit, affattes således:

»Hvis resultatet af en af de konfirmatoriske undersøgelser, jf. første afsnit, nr. i)-iv), er positivt, anses dyret for et positivt TSE-tilfælde.«

2) Litra b), tredje afsnit, affattes således:

»Hvis resultatet af en af de konfirmatoriske undersøgelser er positivt, anses dyret for et positivt TSE-tilfælde.«

3) Litra c) affattes således:

a) Følgende afsnit indsættes efter titlen:

»Prøver, der efter de i litra a) eller b) omhandlede undersøgelser anses for at være positive TSE-tilfælde, men som ikke betragtes som atypiske tilfælde, undersøges kun for at udelukke forekomst af BSE, såfremt de kommer fra et indekstilfælde. Andre tilfælde, som efter prøvningslaboratoriets vurdering på grund af deres karakteristika bør undersøges nærmere, undersøges også for at udelukke forekomst af BSE.«

b) Nr. i) affattes således:

»i) Indledende molekylær test efter en diskriminatorisk Western blotting-metode

Med henblik på at udelukke forekomst af BSE undersøges prøver ved hjælp af en diskriminatorisk Western blotting-metode, som er anført i EU-referencelaboratoriets retningslinjer. Den diskriminatoriske undersøgelse foretages af et officielt diagnoselaboratorium udpeget af den kompetente myndighed, som med tilfredsstillende resultater har deltaget i den seneste præstationsprøvning arrangeret af EU-referencelaboratoriet i brug af en sådan metode.«

c) Nr. ii) affattes således:

»ii) Supplerende molekylær testning med yderligere molekylære testmetoder

TSE-tilfælde, for hvilke forekomst af BSE ikke kan udelukkes med den i nr. i) omhandlede indledende molekylære test, jf. retningslinjerne fra EU-referencelaboratoriet, henvises straks til EU-referencelaboratoriet sammen med alle tilgængelige relevante oplysninger. Prøverne underkastes videre undersøgelse og bekræftelse efter mindst én alternativ metode, som immunkemisk adskiller sig fra den oprindelige, indledende molekylære metode. Udformningen af den supplerende molekylære test godkendes i det enkelte tilfælde af EU-referencelaboratoriet som beskrevet i dets retningslinjer i overensstemmelse med den seneste videnskabelige viden og laboratorieekspertise. EU-referencelaboratoriet bistås af et ekspertpanel — benævnt Ekspertgruppen for Typebestemmelse (STEG) — samt af en repræsentant for det pågældende nationale referencelaboratorium.

Resultaterne fortolkes af EU-referencelaboratoriet bistået af STEG samt en repræsentant for det pågældende nationale referencelaboratorium. Kommissionen underrettes straks om, hvordan resultaterne er blevet fortolket.«

AFGØRELSER

KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESAFGØRELSE (EU) 2020/1594

af 29. oktober 2020

om ændring af bilaget til gennemførelsesafgørelse 2014/709/EU om dyresundhedsmæssige foranstaltninger til bekæmpelse af afrikansk svinepest i visse medlemsstater

(meddelt under nummer C(2020) 7607)

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Rådets direktiv 89/662/EØF af 11. december 1989 om veterinærkontrol i samhandelen i Fællesskabet med henblik på gennemførelse af det indre marked ⁽¹⁾, særlig artikel 9, stk. 4,

under henvisning til Rådets direktiv 90/425/EØF af 26. juni 1990 om veterinærkontrol i samhandelen med visse levende dyr og produkter inden for Unionen med henblik på gennemførelse af det indre marked ⁽²⁾, særlig artikel 10, stk. 4,

under henvisning til Rådets direktiv 2002/99/EF af 16. december 2002 om dyresundhedsbestemmelser for produktion, tilvirkning, distribution og indførsel af animalske produkter til konsum ⁽³⁾, særlig artikel 4, stk. 3, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Ved Kommissionens gennemførelsesafgørelse 2014/709/EU ⁽⁴⁾ er der fastsat dyresundhedsmæssige foranstaltninger til bekæmpelse af afrikansk svinepest i visse medlemsstater, hvor der har været bekræftede tilfælde af sygdommen hos tamsvin eller vildtlevende svin («de berørte medlemsstater»). I del I-IV i bilaget til nævnte gennemførelsesafgørelse afgrænses og listeopføres visse områder i de berørte medlemsstater, og områderne er opdelt efter risikoniveauet under hensyntagen til den epidemiologiske situation for så vidt angår den pågældende sygdom. Bilaget til gennemførelsesafgørelse 2014/709/EU er blevet ændret flere gange med henblik på at tage hensyn til ændringer i den epidemiologiske situation for så vidt angår afrikansk svinepest i Unionen, som bilaget nødvendigvis må afspejle. Bilaget til gennemførelsesafgørelse 2014/709/EU blev senest ændret ved Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2020/1568 ⁽⁵⁾ som følge af ændringer i den epidemiologiske situation vedrørende sygdommen i Polen.
- (2) Siden datoen for vedtagelsen af gennemførelsesafgørelse (EU) 2020/1568 har der været en ny forekomst af afrikansk svinepest hos tamsvin i Rumænien.
- (3) I slutningen af oktober 2020 blev der konstateret et udbrud af afrikansk svinepest hos tamsvin i Suceava amt i Rumænien i et område, der på nuværende tidspunkt er opført på listen i del II i bilaget til gennemførelsesafgørelse 2014/709/EU. Dette udbrud af afrikansk svinepest hos tamsvin giver et højere risikoniveau, som bør være afspejlet i nævnte bilag. Dette område i Rumænien, der for øjeblikket er opført i del II i nævnte bilag, og som er berørt af dette seneste udbrud af afrikansk svinepest, bør derfor nu opføres i nævnte bilags del III i stedet for i del II.

⁽¹⁾ EFT L 395 af 30.12.1989, s. 13.

⁽²⁾ EFT L 224 af 18.8.1990, s. 29.

⁽³⁾ EFT L 18 af 23.1.2003, s. 11.

⁽⁴⁾ Kommissionens gennemførelsesafgørelse 2014/709/EU af 9. oktober 2014 om dyresundhedsmæssige foranstaltninger til bekæmpelse af afrikansk svinepest i visse medlemsstater og om ophævelse af gennemførelsesafgørelse 2014/178/EU (EUT L 295 af 11.10.2014, s. 63).

⁽⁵⁾ Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2020/1568 af 27. oktober 2020 om ændring af bilaget til gennemførelsesafgørelse 2014/709/EU om dyresundhedsmæssige foranstaltninger til bekæmpelse af afrikansk svinepest i visse medlemsstater (EUT L 358 af 28.10.2020, s. 69).

- (4) Efter det nylige udbrud af afrikansk svinepest hos tamsvin i Rumænien og under hensyntagen til den nuværende epidemiologiske situation i Unionen er regionaliseringen i denne medlemsstat blevet revurderet og ajourført. Derudover er de eksisterende risikostyringsforanstaltninger også blevet revurderet og ajourført. Disse ændringer skal afspejles i bilaget til gennemførelsesafgørelse 2014/709/EU.
- (5) For at tage hensyn til den seneste udvikling i den epidemiologiske situation for så vidt angår afrikansk svinepest i Unionen og for at bekæmpe de risici, der er forbundet med spredning af sygdommen, på en proaktiv måde bør der for Rumænien afgrænses et nyt højrisikoområde af en tilstrækkelig størrelse, som på behørig vis bør opføres i del III i bilaget til gennemførelsesafgørelse 2014/709/EU.
- (6) Da den epidemiologiske situation i Unionen med hensyn til spredningen af afrikansk svinepest tilsiger en hurtig indsats, er det vigtigt, at de ændringer, der foretages i bilaget til gennemførelsesafgørelse 2014/709/EU ved nærværende afgørelse, får virkning snarest muligt.
- (7) Foranstaltningerne i denne afgørelse er i overensstemmelse med udtalelse fra Den Stående Komité for Planter, Dyr, Fødevarer og Foder —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

Bilaget til gennemførelsesafgørelse 2014/709/EU erstattes af teksten i bilaget til nærværende afgørelse.

Artikel 2

Denne afgørelse er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den 29. oktober 2020.

På Kommissionens vegne
Stella KYRIAKIDES
Medlem af Kommissionen

BILAG

Bilaget til gennemførelsesafgørelse 2014/709/EU affattes således:

»BILAG

DEL I

1. Belgien

Les zones suivantes en Belgique:

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 N818 jusqu'à son intersection avec la N83,
 - La N83 jusqu'à son intersection avec la N884,
 - La N884 jusqu'à son intersection avec la N824,
 - La N824 jusqu'à 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 jusqu'à son intersection avec la N85,
 - La N85 jusqu'à son intersection avec la N40,
 - La N40 jusqu'à son intersection avec la N802,
 - La N802 jusqu'à son intersection avec la N825,
 - La N825 jusqu'à son intersection avec la E25-E411,
 - La E25-E411 jusqu'à 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. Estland

Følgende områder i Estland:

- Hiiu maakond.

3. Ungarn

Følgende områder i Ungarn:

- 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, 575 050, 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. Letland

Følgende områder i Letland:

- Pāvilostas novads Vērgales pagasts,
- Stopiņu novads daļa, kas atrodas uz rietumiem no autoceļa V36, P4 un P5, Acones ielas, Daugulupes ielas un Daugulupītes,

- Grobiņas novads,
- Rucavas novada Dunikas pagasts.

5. Litauen

Følgende områder i Litauen:

- 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. Polen

Følgende områder i Polen:

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 płockim,
- powiat miejski Płock,
- powiat sierpecki,
- powiat żuromiński,
- 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 Trzebownisko, 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 Raniżów 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, Kiernoza, 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, Cieladz, 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, Inowłódz, 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 Łagów położona na północ od linii wyznaczonej przez autostradę A2, część gminy Świebódzin 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 Krześnica, 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. Slovakiet

Følgende områder i Slovakiet:

- 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, Prihradzaný, 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 No.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, Ľuboreč, Šíd and Prša,
- in the district of Veľký Krtíš, the whole municipalities of Ipel'ské 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, Chrástince, Lesenice, Slovenské Ďarmoty, Opatovská Nová Ves, Bátorová, Nenince, Záhorce, Želovce, Sklabíná, 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. Grækenland

Følgende områder i Grækenland:

- 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, Chrysokéfalo, 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, Echinós 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, Petrota, 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 Chorero 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).

DEL II

1. Belgien

Les zones suivantes en Belgique:

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. Bulgarien

Følgende områder i Bulgarien:

- the whole region of Haskovo,
- the whole region of Yambol,
- the whole region of Stara Zagora,
- the whole region of Pernik,
- the whole region of Kyustendil,
- the whole region of Plovdiv,
- the whole region of Pazardzhik,
- the whole region of Smolyan,
- the whole region of Burgas excluding the areas in Part III.

3. Estland

Følgende områder i Estland:

- Eesti Vabariik (välja arvatud Hiiu maakond).

4. Ungarn

Følgende områder i Ungarn:

- 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. Letland

Følgende områder i Letland:

- 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,
- Priekule 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. Litauen

Følgende områder i Litauen:

- 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, Ežerėlio, 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 rūdų 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, Kūlpėnų 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, Nemakščių, 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. Polen

Følgende områder i Polen:

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 Elk położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 667 biegnącą od miejscowości Bajtkowo do miejscowości Nowa Wieś Elcka, a następnie na północ od linii wyznaczonej przez rzekę Elk biegnącą od miejscowości Nowa Wieś Elcka do wschodniej granicy gminy w powiecie elckim,
- 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 Sępólno 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 Elk i następnie na południe od linii wyznaczonej przez rzekę Elk 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 Bakalarzewo 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, Staroźreby, Słubice, Wyszogród i Mała Wieś w powiecie płońskim,
- 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 Somania 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 do 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 Cmolasy 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 leżańskim,
- 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 Jeżów położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 19 w powiecie niżańskim,
- powiat tarnobrzelski,

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 Klepacz 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 Miocin 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 Łagów 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 drogą 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, Słopanowo 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 Sadkowiec 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. Slovakiet

Følgende områder i Slovakiet:

- 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, Čizatice, Kráľovce, Ploské, Nová Polhora, Boliarov, Kecrovce, 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 Zámotov, 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 Žíp,
- in the district of Prešov, the whole municipalities of Tuhrina and Lúčina.

9. Rumænien

Følgende områder i Rumænien:

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

DEL III

1. Bulgarien

Følgende områder i Bulgarien:

- the whole region of Blagoevgrad,

- the whole region of Dobrich,
- the whole region of Gabrovo,
- the whole region of Kardzhali,
- the whole region of Lovech,
- the whole region of Montana,
- the whole region of Pleven,
- the whole region of Razgrad,
- the whole region of Ruse,
- the whole region of Shumen,
- the whole region of Silistra,
- the whole region of Sliven,
- the whole region of Sofia city,
- the whole region of Sofia Province,
- the whole region of Targovishte,
- the whole region of Vidin,
- the whole region of Varna,
- the whole region of Veliko Tarnovo,
- the whole region of Vratza,
- in Burgas region:
 - the whole municipality of Burgas,
 - the whole municipality of Kameno,
 - the whole municipality of Malko Tarnovo,
 - the whole municipality of Primorsko,
 - the whole municipality of Sozopol,
 - the whole municipality of Sredets,
 - the whole municipality of Tsarevo,
 - the whole municipality of Sungurlare,
 - the whole municipality of Ruen,
 - the whole municipality of Aytos.

2. Letland

Følgende områder i Letland:

- 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. Litauen

Følgende områder i Litauen:

- Jurbarko rajono savivaldybė: Seredžiaus 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, Mindūnų 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. Polen

Følgende områder i Polen:

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 — Mycyny — 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 Bakalarzewo 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 południowo-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 miasta 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, Ulęż 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 leżańskim,
- 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 Kozuchów 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 międzychodzkiem,

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 Witkowice — 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 grodziskim,

- 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 Kotla 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. Rumænien

Følgende områder i Rumænien:

- Zona oraşului Bucureşti,
- Judeţul Constanţa,
- Judeţul Satu Mare,
- Judeţul Tulcea,
- Judeţul Bacău,
- Judeţul Bihor,
- The following localities from Judeţul Bistriţa Năsăud:
 - 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. Slovakiet

- 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, Záhory, Bežovce,
- the whole district of Košice — okolie, except municipalities included in part II,
- In the district Rožňava, 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.

DEL IV

Italien

Følgende områder i Italien:

- tutto il territorio della Sardegna.«
-

HENSTILLINGER

KOMMISSIONENS HENSTILLING (EU) 2020/1595

af 28. oktober 2020

om covid-19-teststrategier, herunder anvendelse af hurtige antigen test

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 292, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Covid-19-pandemien udgør fortsat en alvorlig trussel mod folkesundheden. Som beskrevet i Kommissionens meddelelse om EU's kortsigtede sundhedsberedskab for covid-19-udbrud ⁽¹⁾ er robuste teststrategier og tilstrækkelig kapacitet til testning aspekter af afgørende betydning for beredskab og indsats over for covid-19, der giver mulighed for tidlig påvisning af potentielt smittefarlige personer og kendskab til infektionsrater og smittespredning i lokalsamfundene. Desuden er de en forudsætning for en hensigtsmæssig kontaktopsporing for at begrænse spredningen ved hjælp af hurtig isolation.
- (2) I overensstemmelse med artikel 168, stk. 7, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde ⁽²⁾ er fastlæggelsen af sundhedspolitik samt organisation og levering af sundhedsforanstaltninger fortsat en national kompetence. EU's medlemsstater er således ansvarlige for at træffe afgørelse om udarbejdelse og gennemførelse af teststrategier for covid-19 under hensyntagen til landenes epidemiologiske og sociale situation.
- (3) I 2013 vedtog EU Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse nr. 1082/2013/EU ⁽³⁾ med henblik på at forbedre beredskabet og kapaciteten i hele Europa og styrke kapaciteten til at overvåge, hurtigt opdage og koordinere indsatsen over for sundhedstrusler. Sammen med afgørelse nr. 1082/2013/EU blev der etableret en række redskaber ⁽⁴⁾ med henblik på at støtte og koordinere medlemsstaternes planlægning og gennemførelse af indsats i forbindelse med grænseoverskridende sundhedstrusler.
- (4) Udvalget for Sundhedssikkerhed (HSC) er et afgørende element i koordineringen af folkesundhedskriser af relevans for Unionen. Det har til opgave at styrke koordinering og udveksling af bedste praksis og information om national beredskabs- og indsatsplanlægning, at fremme disse aktiviteter interoperabilitet og tværsektorielle dimension og at etablere en mekanisme for fælles indkøb af medicinske modforanstaltninger.
- (5) Den 15. juli 2020 vedtog Kommissionen sin meddelelse om EU's kortsigtede sundhedsberedskab ⁽⁵⁾, der har til formål at sikre EU's sundhedsberedskab på kort sigt i tilfælde af yderligere covid-19-udbrud i Europa. Et af indsatsområderne i meddelelsen er via HSC at vedtage en aftale på EU-plan om tilpassede teststrategier og -metoder.
- (6) Rådet vedtog den 30. juni ⁽⁶⁾ en henstilling om gradvis ophævelse af de midlertidige restriktioner for ikkevæsentlige rejser til EU. Dette skete på grundlag af en række principper og objektive kriterier, herunder sundhedssituationen, muligheden for at anvende indeslutningsforanstaltninger under rejser, overvejelser om gensidighed og data fra relevante kilder såsom Det Europæiske Center for Forebyggelse af og Kontrol med Sygdomme (ECDC) og Verdenssundhedsorganisationen (WHO).

⁽¹⁾ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/?qid=1599567954489&uri=CELEX:52020DC0318>.

⁽²⁾ EUT C 326 af 26.10.2012, s. 47.

⁽³⁾ Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse nr. 1082/2013/EU af 22. oktober 2013 om alvorlige grænseoverskridende sundhedstrusler og om ophævelse af beslutning nr. 2119/98/EF (EUT L 293 af 5.11.2013, s. 1).

⁽⁴⁾ Dette omfatter f.eks. systemet for tidlig varslings og reaktion, HSC-koordinering, fælles indkøb osv.

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

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

- (7) Udvalget for Sundhedssikkerhed nåede til enighed den 17. september 2020 om »EU health preparedness: Recommendations for a common EU testing approach for COVID-19«⁽⁷⁾, der beskriver forskellige tiltag til overvejelse i de enkelte lande, når de ajourfører eller tilpasser deres teststrategier. Henstillingerne har til formål at nå frem til en aftale om en sammenhængende tilgang til testning for covid-19 i hele Europa. Dens indhold er baseret på situationen i de europæiske lande i begyndelsen af september 2020 og de respektive teststrategier og -mål, der var gældende på det tidspunkt.
- (8) Medlemsstaterne bør søge at undgå rejseforbud. For at sikre de friheder, der følger af det indre marked, bør enhver begrænsning anvendes i overensstemmelse med EU-retten generelle principper, navnlig proportionalitetsprincippet og forbuddet mod forskelsbehandling, og bør ikke gå videre end, hvad der er strengt nødvendigt for at beskytte folkesundheden.
- (9) Den 13. oktober 2020 vedtog Rådet en henstilling om en koordineret tilgang til restriktioner for den frie bevægelighed som reaktion på covid-19-pandemien⁽⁸⁾, som bl.a. giver større klarhed om de foranstaltninger, der gælder for rejsende fra højrisikoområder (testning og selvisolation), og som giver offentligheden klare og rettidige oplysninger.
- (10) Effektiv testning spiller en central rolle med hensyn til at sikre fri bevægelighed for personer og sikre et velfungerende indre marked. Siden udbruddet af covid-19-pandemien har diagnostisk testning været under hastig udvikling og har understøttet den centrale rolle, den spiller i forbindelse med bekæmpelse af udbrud. I erkendelse af betydningen af diagnostiske test støtter EU udvikling af dem via en række EU-forsknings- og innovationstiltag¹. En omhyggelig anvendelse af covid-19-test i store mængder og ved at sikre hurtig ekspedition mellem testanmodningen og -resultatet spiller en væsentlig rolle med hensyn til at reducere spredningen af SARS-CoV-2. På nuværende tidspunkt er den mest pålidelige metode til testning af tilfælde og kontakter det RT-PCR-baserede testsystem (RT-PCR = omvendt transkriptase polymerasekædereaktion); sådanne test var blandt dem, der først blev til rådighed, da pandemien nåede det europæiske kontinent.
- (11) Selv om RT-PCR-testraterne er steget i hele EU, hvilket har resulteret i, at der er konstateret flere covid-19-positive tilfælde, navnlig blandt unge, der udviser milde symptomer, eller som er uden symptomer, har laboratorierne en kamp med at sikre, at der er tilstrækkelige ressourcer og tilstrækkelig kapacitet til at holde trit med efterspørgslen. Dette har som følge heraf medført mangel på RT-PCR-testmateriale og længere testekspeditionstider, hvilket hæmmer en effektiv gennemførelse af afbødningsforanstaltninger samt hurtig kontaktopsporing. For at afhjælpe disse mangler gennemførte Kommissionen allerede den 19. marts et fælles indkøb vedrørende laboratorieudstyr, herunder testkits og reagenser til RT-PCR-test, hvor 20 medlemsstater deltog.
- (12) På trods af gennemførelsen af dette fælles indkøb står medlemsstaterne igen over for problemer med begrænset testkapacitet og høje testekspeditionstider, navnlig i den nuværende epidemiologiske kontekst, hvor Europa oplever en fornyet stigning i covid-19-positive tilfælde. I denne forbindelse fokuserer medlemsstaterne i stigende grad på muligheden for at anvende hurtige og patentnære test (f.eks. antigen-test), hovedsagelig i lægefaglige miljøer, og undersøger deres bredere anvendelse. Denne nye generation af hurtigere og billigere covid-19-test, som ofte giver mulighed for et testresultat på mindre end 30 minutter, kommer på markedet i stigende grad.
- (13) WHO offentliggjorde den 11. september 2020 en foreløbig vejledning om brugen af hurtige antigenest til påvisning af covid-19⁽⁹⁾, som giver lande råd om den rolle, som disse test potentielt kan spille, og behovet for omhyggelig udvælgelse af test. Som WHO har understreget, og selv om de hurtige antigenest kan være nyttige løsninger til diagnosticering af SARS-CoV-2-infektion i en række sammenhænge og scenarier, er deres kliniske ydeevne (endnu) ikke optimal, og der bør udvises tilbageholdenhed.
- (14) Blandt de eksisterende modeller anbefaler WHO, at der anvendes hurtige antigenest, der opfylder minimumskraverne til ydeevne med en følsomhed på $\geq 80\%$ og en specificitet på $\geq 97\%$, og de bør navnlig anvendes, når tilgængeligheden af RT-PCR-test er midlertidigt begrænset, eller når længerevarende testekspeditionstider gør dem klinisk uanvendelige. Anvendelsen af hurtige antigenest til screening af enkeltpersoner giver mulighed for hurtig identifikation af dem, der har størst risiko for at sprede infektionen, navnlig i situationer med stor overførsel i lokalsamfundet. Dertil kommer, at hurtige antigenest bør foretages af uddannede personer i overensstemmelse med fabrikantens anvisninger og inden for de første 5-7 dage efter symptomernes opstået, når virusbelastningen er højest.

⁽⁷⁾ 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/da/pdf>.

⁽⁹⁾ https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/334253/WHO-2019-nCoV-Antigen_Detection-2020.1-eng.pdf?sequence=1&isAllowed=y

- (15) En række medlemsstater ⁽¹⁰⁾ er begyndt at anvende hurtige antigen test i praksis og har medtaget deres anvendelse i deres nationale covid-19-teststrategier. Desuden er de fleste medlemsstater i øjeblikket ved at gennemføre valideringsundersøgelser eller pilotprojekter for at vurdere den kliniske ydeevne af hurtige antigen test i specifikke miljøer og til diagnosticering af SARS-CoV-2-infektion blandt visse målgrupper. Udvalget for Sundhedssikkerhed nåede på mødet den 19. oktober 2020 til enighed om, at det vil udarbejde en fælles holdning vedrørende brug af hurtige antigen test, der blandt andet vil omhandle anvendelsen af disse test og anvendelsen af resultaterne heraf.
- (16) Navnlig i forbindelse med tilrejsende i lufthavne er anvendelsen af hurtige antigen test blevet vurderet af EU's fælles aktion »Healthy Gateways« ⁽¹¹⁾. Den indeholder bl.a. en analyse af mulige laboratorietestningsmetoder, timing af testning af rejsende, nødvendige ressourcer og praktiske ordninger i lufthavnene. Dette kan også være relevant for rejsende, der benytter andre transportmidler.
- (17) Desuden har Kommissionen for nylig anmodet Det Europæiske Center for Forebyggelse af og Kontrol med Sygdomme (ECDC) og Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur (EASA) om at udarbejde en protokol for sikrere flyrejser, herunder et forslag til en fælles EU-testprotokol vedrørende sundhedssikkerhed i lufthavne. Protokollen bør indeholde elementer såsom timing af test, målgruppe, typer af test og mulig gennemførelse i lufthavne, og den kan udvides til også at omfatte andre transportformer. Udviklingen af teststrategier, der er baseret på validerede teknologier med henblik på den specifikke kontekst og den disponible kapacitet, bør også indeholde anvisninger om karantæne eller andre restriktioner, f.eks. kunne gensidig anerkendelse af testresultaterne på passende vis mindske risikoen for, at der importeres tilfælde, til et niveau svarende til eller under den nuværende risiko i destinationsregionen, og derfor føre til ophævelse af karantæne eller andre restriktioner.
- (18) Udviklingen af teststrategier baseret på validerede teknologier og disponibel kapacitet bør også danne baggrund for en EU-politik for karantæne. Kommissionen har givet Det Europæiske Center for Forebyggelse af og Kontrol med Sygdomme (ECDC) til opgave at udarbejde videnskabelige retningslinjer for karantæne med henblik på at foreslå en europæisk tilgang —

VEDTAGET DENNE HENSTILLING:

FORMÅL

1. Denne henstilling indeholder retningslinjer for landene vedrørende centrale elementer, der skal tages i betragtning i forbindelse med nationale, regionale eller lokale teststrategier.
2. Henstillingerne fokuserer navnlig på anvendelsesområdet for covid-19-teststrategier, grupper, der skal prioriteres, og specifikke situationer, der skal overvejes, og omhandler centrale punkter, der er forbundet med testkapacitet og ressourcer. Endelig er der også overvejelser vedrørende brugen af hurtige antigen test.
3. Henstillingerne har også til formål at sikre, at testpolitikker bidrager til et velfungerende indre marked, rejser på tværs af grænserne og fri bevægelighed for personer, tjenesteydelser og varer i Unionen.

TESTSTRATEGIER

4. Tidlig påvisning ved hjælp af testning er fortsat af afgørende betydning. Medlemsstaterne bør teste så bredt som muligt og prioritere personer med symptomer, personer, der har haft kontakt med bekræftede tilfælde, alvorlige lokale udbrud og så vidt muligt også testning af personer uden symptomer afhængigt af de disponible ressourcer og test- og kontaktopsporingskapaciteten og under hensyntagen til de scenarier, der blev præsenteret i de retningslinjer for testning, som ECDC har offentliggjort ⁽¹²⁾.

⁽¹⁰⁾ Pr. 22. oktober gælder dette Belgien, Finland, Frankrig, Tyskland, Grækenland, Italien og Spanien samt Det Forenede Kongerige.

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

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

5. Hvis der ikke er tilstrækkelig kapacitet til rådighed, bør medlemsstaterne prioritere testning af personer, der udviser covid-19-kompatible symptomer, herunder milde symptomer, navnlig symptomer på akut luftvejsinfektion. Dette bør om muligt kombineres med testning for influenza og andre luftvejsinfektioner, f.eks. gennem tilgængelige multiplexassays eller andre relevante assays. Kriterierne for prioritering af testning bør være objektive og anvendes uden forskelsbehandling.
6. Medlemsstaterne bør være særligt opmærksomme på at undgå og/eller eliminere overførsel af covid-19 i sundhedsvæsenet og langtidsplejeordninger, som f.eks. plejehjem for ældre. Personale, der arbejder i disse sektorer, bør testes med jævne mellemrum, og der bør indføres testordninger. Desuden bør patienter testes ved eller lige inden ankomsten til hospitalet, og hospitalsindlagte personer bør overvåges for covid-19-symptomer i mindst 14 dage efter indlæggelsen og jævnligt testes efter en fastlagt ordning (f.eks. en gang om ugen).
7. Hvis der er tale om afgrænsede og identificerede udbrudsklynger, bør medlemsstaterne overveje at teste størstedelen af det pågældende lokalsamfund, uanset om de viser symptomer eller ej, da dette kan minimere eller endda undgå behovet for at indføre strengere folkesundhedsforanstaltninger. De lokale myndigheder bør udvikle en test- og efterlevelsensordning for forudsigelige kritiske situationer, f.eks. i skoler eller på arbejdspladser.
8. Medlemsstaterne bør sikre, at der er indført testordninger for kritisk personale (herunder arbejdstagere inden for sundhedspleje, langtidspleje og uddannelse), og at disse grupper har adgang til hyppig covid-19-testning.
9. Medlemsstaterne bør sikre en klar kommunikation og formidling af folkesundhedsbaserede oplysninger til borgerne. De bør også påse, at der er testcentre, der er tilgængelige for deres befolkning, og en generel deltagelse i covid-19-testning, navnlig i tilfælde af asymptomatiske test og i tilfælde af udbrud.

TESTKAPACITET OG RESSOURCER

10. Kommissionen understreger igen, at medlemsstaterne bør fastlægge de nødvendige testkapaciteter og ressourcer (til udtagning af prøver, udførelse af testene og kontaktopsporing) på grundlag af testmål, efterspørgsels- og udbudsplanlægning og den seneste videnskabelige dokumentation vedrørende sygdommens karakteristika.
11. Medlemsstaterne bør sikre, at der findes kapacitet og ressourcer, som giver mulighed for målrettet, rettidig og nøjagtig testning, herunder hurtig ekspedition på ideelt set 24 timer mellem anmodningen om en test og resultatet samt en rettidig kontaktopsporing for at lette hurtig identifikation og indeslutning af tilfælde og klynger og den hurtigste tilbagevenden til normale tilstande for ikke-berørte grupper.
12. Derudover kan forekomst af SARS-CoV-2 i spildevand anvendes som en supplerende metode til sporing af spredningen af virusset i befolkningen samt som et system for tidlig varsling. En sådan overvågning er allerede etableret i nogle medlemsstater og bør så vidt muligt udvides.
13. Medlemsstaterne opfordres til i overensstemmelse med de nuværende ECDC-retningslinjer at foretage RT-PCR-test eller validerede ækvivalenter af kontakter efter eksponeringen med det formål at afkorte karantæneperioden. Medlemsstaterne opfordres til at overvåge og ajourføre de nationale karantænebestemmelser i overensstemmelse med fremtidig videnskabelig dokumentation.
14. Medlemsstaterne bør gennemføre scenariebaserede stresstest af testkapacitet og udbredelse af testning samt kontaktopsporingssystemer. Sådanne stresstest bør ikke kun udføres på nationalt plan, men også fokusere på lokale udbrud og være baseret på specifikke scenarier såsom supersprederbegivenheder, udbrud i bestemte erhvervssektorer, uddannelsesmiljøer og plejehjem. Medlemsstaterne bør efterfølgende udveksle erfaringer og bedste praksis, f.eks. gennem Udvalget for Sundhedssikkerhed.
15. Medlemsstaterne bør undersøge mulighederne for samarbejde på tværs af grænserne for at sikre tilstrækkelig RT-PCR-kapacitet og hurtigtestkapacitet i hele EU, f.eks. gennem tilrådighedsstillelse af mobile laboratorier eller teknisk drift af test på tværs af lande.

HURTIGE ANTIGENTEST

16. Medlemsstaterne bør nå til enighed om kriterier, der skal anvendes til udvælgelse af hurtige antigen test, navnlig vedrørende klinisk ydeevne, såsom følsomhed og specificitet, samt nå til enighed om de scenarier og miljøer, hvor der bør anvendes hurtige antigen test, f.eks. i tilfælde af stor smittespredning i lokalsamfundet.
17. Medlemsstaterne bør, navnlig gennem Udvalget for Sundhedssikkerhed og andre videndelingsplatforme som f.eks. Rådets integrerede ordninger for politisk kriserespons (IPCR), aktivt udveksle og drøfte oplysninger om resultater af valideringsundersøgelser af hurtige antigenundersøgelser i EU-landene og uafhængigt af sådanne undersøgelser gennemført af de virksomheder, der har udviklet dem.
18. Kommissionen vil samarbejde med medlemsstaterne om hurtigst muligt at skabe en ramme for evaluering, godkendelse og gensidig anerkendelse af hurtige test samt for gensidig anerkendelse af testresultater. Endvidere vil Kommissionen overvåge markedet og tilgængeligheden af nye hurtige antigen test under hensyntagen til deres kliniske ydeevne og kriterier, som skal fastlægges, og den vil oprette et informationsregister over hurtige antigen test og valideringsundersøgelsesresultater, efterhånden som de bliver tilgængelige i hele EU, med udgangspunkt i den eksisterende database over testmetoder og udstyr til in vitro-diagnostik af covid-19. Kommissionen vil iværksætte initiativer til indkøb af test for at sikre lige adgang til hurtige antigen test samt hurtig udbredelse af dem i hele EU.

Udfærdiget i Bruxelles, den 28. oktober 2020.

På Kommissionens vegne
Stella KYRIAKIDES
Medlem af Kommissionen

RETSAKTER VEDTAGET AF ORGANER OPRETTET VED INTERNATIONALE AFTALER

Kun de originale FN/ECE-tekster har retlig virkning i henhold til folkeretten. Dette regulativs nuværende status og ikrafttrædelsesdato bør kontrolleres i den seneste version af FN/ECE's statusdokument TRANS/WP.29/343, der findes på adressen: <http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29fdocsts.html>

FN-regulativ nr. 151 — ensartede forskrifter for godkendelse af motorkøretøjer for så vidt angår blindvinkelsystemer til detektering af cykler [2020/1596]

Omfattende al gældende tekst frem til:

Supplement 1 til den oprindelige udgave af regulativet — Ikrafttrædelsesdato: 25. september 2020

Dette dokument tjener udelukkende som dokumentationsredskab. De autentiske og juridisk bindende tekster er: ECE/TRANS/WP.29/2019/28 og

ECE/TRANS/WP.29/2020/18

INDHOLDSFORTEGNELSE

REGULATIV

0. Indledning (til orientering)
1. Anvendelsesområde
2. Definitioner
3. Ansøgning om godkendelse
4. Godkendelse
5. Specifikationer
6. Prøvningsprocedure
7. Ændring af køretøjstypen og udvidelse af godkendelsen
8. Produktionens overensstemmelse
9. Sanktioner i tilfælde af produktionens manglende overensstemmelse
10. Endeligt ophør af produktionen
11. Navne og adresser på de tekniske tjenester, der er ansvarlige for udførelse af godkendelsesprøvningerne, og på de typegodkendende myndigheder

BILAG

1. Meddelelse
 2. Udformning af godkendelsesmærker
 3. Metode til bestemmelse af præstationskrav for prøvningstilfælde, der er forskellige fra dem, der er vist i tabellen over prøvningstilfælde
-
0. INDLEDNING (til orientering)
 - 0.1. Drejemanøvrer, der involverer sammenstød mellem højresvingende lastbiler og cyklister, der typisk forekommer ved lave kørehastigheder eller ved stilstand, har ofte alvorlige konsekvenser for bløde trafikanter. Tidligere er sikkerheden for bløde trafikanter blevet øget ved at forbedre lastbilførerens udsyn gennem et øget antal spejle og

installation af afskærmning mod underkøring på lastbiler. Da der stadig forekommer svingulykker, og da mange køretøjsmodeller er blevet udstyret med førerassistentsystemer, er det indlysende at bruge sådanne støttesystemer til at undgå ulykker mellem svingende lastbiler og cyklister.

- 0.2. Teoretiske betragtninger viser, at trafiksituationer med tunge køretøjer og cykler hurtigt kan blive farlige, fordi føreren af køretøjet misforstår situationen. I nogle tilfælde kan situationen blive farlig så hurtigt, at en højintensiv advarsel, som skal få føreren til at reagere efter en passende reaktionstid, ikke kan aktiveres hurtigt nok. Generelt kan føreren kun forventes at reagere på information (høj eller lav tærskel/advarsel eller information) efter en vis reaktionstid. Denne reaktionstid er i mange situationer meget længere end den tid, der er nødvendig for at undgå ulykken — ulykken kan ikke undgås på trods af advarslen.
- 0.3. Højintensive advarsler under kørslen er kun berettigede, hvis sandsynligheden for en ulykke er høj — ellers har føreren tendens til at se bort fra systemalarmerne. Et informationsassistentsystem (med lav tærskel) kan imidlertid aktiveres tilstrækkeligt tidligt, da det hjælper føreren i stedet for at skabe irritation. Det antages, at det er muligt at designe en brugergrænseflade for blindvinkelassistentsystemer på en måde, der ikke irriterer føreren, når der ikke er behov for informationen, f.eks. ved at vælge placeringen af et signal uden for førerens primære fokusområde, når denne ser lige fremad, men i et område, der er synligt, når blikket er tilnærmelsesvist rettet mod den planlagte kørselsretning. En gunstig placering, der opfylder disse krav, er en placering ca. 40° til højre fra en akse i køretøjets midterlinje og gennem førerens synsline.
- 0.4. Derfor foreskriver FN-regulativet en tidlig aktivering af et informationssignal i situationer, hvor en cykel kan komme ind i et kritisk område på passagersiden af køretøjet, hvis det tunge køretøj er ved at svinge ind mod cyklen, herunder situationer, hvor et sving i den modsatte retning (væk fra cyklen) er nødvendigt for at indlede svinget. Dette informationssignal skal kun kunne deaktiveres automatisk i tilfælde af systemfejl eller kontaminering af sensorerne. Det skal ikke være muligt at deaktivere signalet manuelt.
- 0.5. Derudover vil FN-regulativet indføre et andet signal, der skal aktiveres, når sammenstødet bliver uundgåeligt, f.eks. når det registreres, at rattet bliver drejet eller blinklyset bliver aktiveret. Dette supplerende advarselssignal kan deaktiveres manuelt eller automatisk. Det deaktiveres samtidig med informationssignalet ved systemfejl eller kontaminering af sensorerne.
- 0.6. I FN-regulativet defineres en prøvningsprocedure efter hvilken, det ikke er nødvendigt at foretage faktiske drejemanøvrer. Dette er acceptabelt, da informationssignalet alligevel skal aktiveres i tilstrækkelig god tid. Forsøgsdata viser, at nogle drejemanøvrer for tunge køretøjer, navnlig ved sving ind i smalle gader, nødvendiggør et sving i den modsatte retning, der starter ca. 15 m inden, der drejes ind i gaden. Derfor kræves det ved prøvningsproceduren i dette regulativ, at informationssignalet aktiveres 15 m før det forventede kollisionspunkt.
- 0.7. Dette regulativ giver de tekniske tjenester mulighed for at afprøve andre, mere eller mindre tilfældige, kombinationer af parametre, der ikke er beskrevet i tabel 1 i tillæg 1. Det forventes, at systemerne vil være mere robuste, men det gør også prøvningsproceduren mere kompliceret.

For at kunne foretage en passende analyse af, hvorvidt systemet kan godkendes eller ej i henhold til kravene i punkt 5, medtages bilag 3 for at beregne værdier for godkendelse eller forkastelse. Der kan dog være modstridende krav i de tilfælde, hvor et informationssignal ikke er tilladt i en prøvning, men er påkrævet for en anden for nøjagtig samme relative placering af cykel og køretøj, men for forskellige formodede drejningsradier og anslagspositioner (som ikke kan påvises af systemet på informationspunkterne).

Derfor gennemføres evalueringen af kriteriet »første informationspunkt« ikke for denne type prøvninger. Det anses for tilstrækkeligt, at prøvningen for falsk information (færdselstavle) består.

1. ANVENDELSESOMRÅDE

- 1.1. Dette regulativ finder anvendelse på blindvinkelsystemer i køretøjer i klasse N₂ (med en teknisk tilladt totalmasse > 8 t) og N₃. Køretøjer i klasse N₂ (med en teknisk tilladt totalmasse ≤ 8 t), M₂ og M₃ kan godkendes på fabrikantens anmodning.
- 1.2. Forskrifterne i dette regulativ, sådan som de er udformet, anvendes på køretøjer, der er bygget til højrekørsel. I køretøjer, der er bygget til venstrekørsel, skal disse forskrifter anvendes med de nødvendige ændringer ved omvendt brug af de foreskrevne kriterier.

2. DEFINITIONER

I dette regulativ forstås ved:

- 2.1. »godkendelse af en køretøjstype«: den fulde procedure, hvormed en kontraherende part i overenskomsten attesterer, at en køretøjstype opfylder de tekniske forskrifter i dette regulativ
- 2.2. »køretøjstype for så vidt angår køretøjets blindvinkelsystem«: en klasse køretøjer, som ikke udviser væsentlige indbyrdes forskelle, navnlig på følgende punkter:
- a) fabrikantens handelsnavn eller -mærke
 - b) de af køretøjets egenskaber, der i væsentlig grad indvirker på ydeevnen af blindvinkelsystemet
 - c) type og udformning af blindvinkelsystemet
- 2.3. »blindvinkelsystem (BSIS)«: et system, der informerer føreren om en mulig kollision med en cykel, der kører parallelt med køretøjets nærmeste side.
- 2.4. »reaktionstid«: den tid, der går mellem informationssignalet og førerens reaktion
- 2.5. »Okulart referencepunkt«: midtpunktet mellem to punkter 65 mm fra hinanden og 635 mm lodret over referencepunktet på førersædet som angivet i bilag I i ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6 ⁽¹⁾. Den rette linje, der forbinder de to punkter, er vinkelret på køretøjets midterplan i længderetningen. Midten af den linje, der forbinder de to punkter, ligger i det vertikale plan i længderetningen, der går gennem midtpunktet for førersædet som defineret af fabrikanten
- 2.6. »standselængde«: den længde, som køretøjet tilbagelægger for at komme til fuld standsning efter at blindvinkelsystemet har afgivet et informationssignal, idet der tages hensyn til reaktionstid og deceleration
- 2.7. »kollisionspunkt«: det punkt, hvor et køretøjs bane krydser et hvilket som helst cykelpunkt, såfremt køretøjet påbegynder et sving.
- Det teoretiske kollisionspunkt som omhandlet i figur 1 i bilag I er det punkt, hvor en kollision ville finde sted under de pågældende prøvningsbetingelser, hvis køretøjet ville dreje mod cyklen, dvs. påbegynde et sving i den modsatte retning på det sidste informationspunkt. Bemærk, at den faktiske drejemanøvre ikke prøves, da informationen skal afgives før indledningen af drejemanøvren
- 2.8. »det sidste informationspunkt (LPI)«: det punkt, hvor informationssignalet skal være blevet afgivet. Det er det punkt, der ligger umiddelbart foran punktet for den forventede drejning af et køretøj mod en cykel i situationer, hvor der kan opstå en kollision
- 2.9. »den nærmeste side«: den side af køretøjet, der er nærmest cyklen. Køretøjets nærmeste side er højre side af køretøjet for højrekørsel
- 2.10. »informationssignal«: et optisk signal, der skal informere føreren om en cykel i bevægelse tæt på køretøjet
- 2.11. »køretøjets bane«: forbindelsen af alle punkter, hvor køretøjets forreste højre hjørne har været eller vil blive placeret under prøvningen
- 2.12. »cykel«: kombinationen cykel/cyklist. Dette simuleres i prøvninger som beskrevet i punkt 6.5 og 6.6 nedenfor med en prøvningsanordning i henhold til ISO [CD] 19206-4. Referencepunktet for cyklens position er det forreste punkt på cyklens midterlinje

⁽¹⁾ Se bilag 1 til den konsoliderede resolution om køretøjers konstruktion (R.E.3, dokument ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6 — www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html).

- 2.13. »fællesfelt«: et område, hvori to eller flere informationsfunktioner (f.eks. symboler) kan vises, men dog ikke samtidigt
- 2.14. »sideværts adskillelse«: afstanden mellem køretøjet og cyklen på den nærmeste side af køretøjet, hvor køretøjet og cyklen er parallelle med hinanden. Afstanden måles mellem det plan, der er parallelt med køretøjets midterplan i længderetningen og som berører sidens yderkant, idet projektionen af anordninger til indirekte udsyn lades ude af betragtning, og cyklens midterplan minus halvdelen af cykelbredden, der er 250 mm. Der skal kun tages højde for køretøjssidens yderkant i området mellem køretøjets forreste punkt og op til 6 m bagud.
- 2.15. »første informationspunkt«: det forreste punkt, for hvilket informationssignalet kan afgives. Det svarer til det sidste informationspunkt plus en afstand svarende til en rejsetid på 4 sekunder under hensyntagen til køretøjets hastighed plus en ekstra afstand, hvis anslagspositionen ligger under 6 m bagud
- 2.16. »køretøjets forreste højre hjørne«: projektionen af det punkt, der er skæringspunktet mellem planet for køretøjssiden (undtagen anordninger til indirekte udsyn) og køretøjets forreste plan (undtagen anordninger til indirekte udsyn og alle dele af køretøjet, der er mere end 2,0 m over jorden), på vejoverfladen.
- 2.17. »anslagsposition«: placeringen af anslagspunktet for cyklen på køretøjets højre side i forhold til køretøjets forreste højre hjørne, når begge køretøjer er nået frem til kollisionspunktet som angivet i tillæg 1, figur 3
- 2.18. »køretøjets hovedkontakt«: den anordning, hvormed køretøjets indbyggede elektroniske system bringes fra at være slukket, som når køretøjet er parkeret uden fører, til normal driftsfunktion

3. ANSØGNING OM GODKENDELSE

- 3.1. Ansøgningen om godkendelse af en køretøjstype for så vidt angår BSIS indgives af køretøjsfabrikanten eller dennes behørigt bemyndigede repræsentant.
- 3.2. Ansøgningen ledsages af følgende dokumenter i tre eksemplarer og af følgende oplysninger:
 - 3.2.1. En beskrivelse af køretøjets type for så vidt angår de under punkt 5 nedenfor nævnte kriterier ledsaget af målskitser og dokumentationen i punkt 6.1. nedenfor. De numre og/eller symboler, der identificerer køretøjstypen, skal angives.
- 3.3. Et køretøj, som er repræsentativt for den køretøjstype, som søges godkendt, skal indleveres til den tekniske tjeneste, som forestår godkendelsesprøvningen.

4. GODKENDELSE

- 4.1. Hvis det køretøj, der søges godkendt efter dette regulativ, opfylder forskrifterne i punkt 5 nedenfor, meddeles godkendelse af den pågældende køretøjstype.
- 4.2. Kravene i punkt 5 nedenfor kontrolleres ved hjælp af den prøvningsprocedure, som er defineret i punkt 6 nedenfor, men systemets funktion er ikke begrænset til disse prøvningsbetingelser.
- 4.3. Hver godkendt køretøjstype tildeles et godkendelsesnummer. De første to cifre (00 for regulativet i dets oprindelige form) angiver den ændringsserie, som omfatter de seneste vigtige tekniske ændringer af regulativet på godkendelsens udstedelsestidspunkt. Samme kontraherende part må ikke tildele samme typegodkendelsesnummer til samme køretøjstype, som er udstyret med en anden type BSIS, eller til en anden køretøjstype.
- 4.4. Meddelelse om godkendelse, nægtelse af godkendelse eller inddragelse af godkendelse efter dette regulativ skal fremsendes til parterne i overenskomsten, der anvender dette regulativ, i form af en meddelelsesformular, der er i overensstemmelse med modellen i bilag 1 til dette regulativ samt fotografier og/eller tegninger, indsendt af ansøgeren, i et format på højst A4 (210 × 297 mm) eller foldet til dette format og i passende skala.
- 4.5. Ethvert køretøj, som er i overensstemmelse med en type, som er godkendt efter dette regulativ, skal på et let synligt og let tilgængeligt sted, der er angivet i godkendelsesattesten, være påført et internationalt godkendelsesmærke, der er i overensstemmelse med modellen i bilag 2 og som består af enten:

- 4.5.1. en cirkel, der omgiver bogstavet »E« efterfulgt af:
- a) kendingsnummeret på den stat, som har meddelt godkendelse ^(*), og
 - b) nummeret på dette regulativ efterfulgt af bogstavet »R«, en bindestreg og godkendelsesnummeret til højre for cirklen, der er beskrevet i dette punkt
- eller
- 4.5.2. en oval, der omgiver bogstaverne »UI« efterfulgt af den entydige identifikator.
- 4.6. Er køretøjet i overensstemmelse med en køretøjstype, som i henhold til et eller flere andre af de til overenskomsten vedføjede FN-regulativer er godkendt i samme stat, som har meddelt godkendelse efter dette regulativ, behøver det i punkt 4.5. ovenfor foreskrevne symbol ikke gentages. I så fald skal FN-regulativet og godkendelsesnumrene samt de ekstra symboler placeres i lodrette kolonner til højre for det symbol, der er beskrevet i punkt 4.5.
- 4.7. Godkendelsesmærket skal være letlæseligt og må ikke kunne slettes.
- 4.8. Godkendelsesmærket skal anbringes tæt ved eller på køretøjets fabrikationsplade.
5. SPECIFIKATIONER
- 5.1. Ethvert køretøj, der er udstyret med et BSIS, som er i overensstemmelse med definitionen i punkt 2.3 ovenfor, skal opfylde forskrifterne i punkt 5.2-5.7 i dette regulativ.
- 5.2. Generelle krav
- 5.2.1. Effektiviteten af BSIS må ikke kunne forringes af magnetiske eller elektriske felter. Dette skal påvises ved overensstemmelse med de tekniske krav og overgangsbestemmelserne i FN-regulativ nr. 10, ændringsserie 04 eller eventuelle senere ændringsserier.
- 5.2.2. Med undtagelse af eksterne elementer af blindvinkelsystemet, som er en del af et andet udstyr, der er omfattet af specifikke krav til fremspring, kan eksterne elementer af blindvinkelsystemet rage op til 100 mm ud over køretøjets bredde.
- 5.3. Præstationskrav
- 5.3.1. Ved hjælp af et optisk signal underretter BSIS føreren om cykler i nærheden, der kan blive bragt i fare under et eventuelt sving, således at køretøjet kan standses, inden cyklens bane krydses.
- Det underretter også føreren om cykler, der nærmer sig, mens køretøjet holder stille, inden cyklen når frem til køretøjets forende, idet der tages hensyn til en reaktionstid på 1,4 sekunder. Prøvningen foretages i henhold til punkt 6.6.
- BSIS advarer føreren ved hjælp af et optisk signal, et akustisk signal, et haptisk signal eller enhver kombination af disse, når risikoen for en kollision stiger.
- Et optisk informationssignal må kun opretholdes så længe de i punkt 5.3.1.4 beskrevne betingelser er opfyldt. Deaktivering af informationssignalet som følge af, at køretøjet bevæger sig væk fra cyklens bane, er ikke tilladt, så længe der stadig er mulighed for en kollision mellem køretøj og cykel, hvis føreren styrer tilbage mod cyklens bane.
- 5.3.1.1. Informationssignalet skal opfylde forskrifterne i punkt 5.4 nedenfor.
- 5.3.1.2. Advarselssignalet skal opfylde forskrifterne i punkt 5.5 nedenfor. Det kan deaktiveres manuelt. I tilfælde af manuel deaktivering skal det reaktiveres ved hver aktivering af køretøjets hovedkontakt.

(*) Kendingsnumrene for de kontraherende parter i 1958-overenskomsten er angivet i bilag 3 til den konsoliderede resolution om køretøjers konstruktion (R.E.3), dokument ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6

5.3.1.3. BSIS skal som minimum være i drift for alle fremadgående kørehastigheder fra stilstand til 30 km/t for omgivende lysforhold over 15 lux.

5.3.1.4. BSIS skal afgive et informationssignal ved det sidste informationspunkt for en cykel, der bevæger sig med en hastighed på mellem 5 km/t og 20 km/t, ved en sideværts adskillelse mellem cykel og køretøj på mellem 0,9 og 4,25 m, der kunne resultere i en kollision mellem cykel og køretøj med en anslagsposition på 0 til 6 m i forhold til køretøjets forreste højre hjørne ved normal kørsel. Informationssignalet er dog ikke påkrævet, når den relative afstand i længderetningen mellem cyklen og køretøjets forreste højre hjørne er over 30 m bagud eller over 7 m fremad.

Informationssignalet må ikke være synligt inden det første informationspunkt. Det skal afgives mellem det første og sidste informationspunkt. Det første informationspunkt kan beregnes for enhver anslagsposition ved at lægge forskellen mellem 6 m og anslagspositionen til anslagspositionen.

Systemet skal også afgive et informationssignal, hvis der registreres en cykel med en sideværts adskillelse på mindst 0,25 m og op til 0,9 m i køretøjets længderetning ved det forreste forhjul ved ligeudkørsel.

5.3.1.5. Køretøjsfabrikanten skal sikre, at antallet af falske positive advarsler, der skyldes registrering af statiske genstande, som ikke er bløde trafikanter, som f.eks. kegler, færdselstavler, hække og parkerede biler, minimeres. Systemet kan dog afgive et informationssignal ved en nært forestående kollision.

5.3.1.6. BSIS deaktiveres automatisk, hvis det ikke kan fungere korrekt på grund af, at dets sensorer er blevet forurenet med is, sne, mudder, snavs eller lignende materialer, eller på grund af omgivende lysniveauer, der ligger under de i punkt 5.3.1.3 angivne. Dette skal angives som foreskrevet i punkt 5.6.2. Systemet reaktiveres automatisk, når forureningen forsvinder og dets normale funktion er blevet kontrolleret. Prøvningen foretages efter bestemmelserne i punkt 6.9 nedenfor.

5.3.1.7. BSIS skal også give føreren en advarsel, når en fejl i systemet gør, at kravene i dette regulativ ikke kan overholdes. Advarslen skal være som foreskrevet i punkt 5.6.1. Prøvningen foretages efter bestemmelserne i punkt 6.8 nedenfor (prøvning af fejldetektion).

5.3.2. Fabrikanten skal ved hjælp af dokumentation, simulering eller andre midler godtgøre over for den tekniske tjeneste og den typegodkendende myndighed, at BSIS fungerer som beskrevet, også for mindre cykler og cyklist, som afviger med højst 36 % fra de mål, der er beskrevet i ISO [CD] 19206-4:2018.

5.4. Informationssignal

5.4.1. Informationen fra blindvinkelsystemet nævnt i punkt 5.3.1.1 ovenfor skal være et informationssignal, der er synligt fra førersædet, og som føreren let kan genkende. Informationssignalet skal være synligt både om dagen og om natten.

5.4.2. Anordningen, der udsender informationssignalet, skal være placeret i den side af køretøjet, der er nærmest cyklen, i en vandret vinkel på mere end 30° i retning af en akse, der er parallel med køretøjets midterplan i længderetningen, og som går gennem det okulære referencepunkt. Hvis førersædet er placeret i den side af køretøjet, der er nærmest cyklen, kan vinklen være mindre.

5.5. Advarselssignal

5.5.1. Advarselssignalet nævnt i punkt 5.3.1.2 ovenfor skal være et signal, som er forskelligt fra informationssignalet i punkt 5.4, f.eks. hvad angår metode eller aktiveringsstrategi.

5.5.2. Det skal være let for føreren at sammenkæde advarselssignalet med den mulige kollision. Hvis advarselssignalet er et optisk signal, skal signalet være synligt både om dagen og om natten.

- 5.5.3. Advarselssignalet skal aktiveres tidligst, når systemet registrerer en potentiel kollision, f. eks. når et sving mod cyklen tænkes indledt, dvs. ved at vurdere afstanden mellem køretøj og cykel eller skæringspunktet mellem køretøjets og cyklens bane, aktivering af blinklyset eller lignende. Aktiveringsstrategien skal forklares under oplysningerne i punkt 6.1. Den skal ikke udelukkende afhænge af aktivering af blinklyset.

Den tekniske tjeneste skal kontrollere, at systemet fungerer i overensstemmelse med strategien.

5.6. Fejlangivelsessignaler

- 5.6.1. Fejlangivelsessignalet nævnt i punkt 5.3.1.7 ovenfor skal være et gult optisk advarselssignal, og det skal være forskelligt fra eller skal klart kunne skelnes fra informationssignalet. Fejlangivelsessignalet skal være synligt både om dagen og om natten, og føreren skal let kunne genkende det fra førersædet.

- 5.6.2. Det optiske advarselssignal nævnt i punkt 5.3.1.6 skal angive, at der midlertidigt ikke er adgang til BSIS. Det skal forblive aktivt, så længe der ikke er adgang til BSIS. Fejlangivelsessignalet nævnt i punkt 5.3.1.7 ovenfor kan anvendes til dette formål.

- 5.6.3. Blindvinkelsystemets optiske fejlangivelsessignaler skal aktiveres, når køretøjets hovedkontakt aktiveres. Dette krav gælder ikke for advarselssignaler, der vises i et fællesfelt.

5.7. Bestemmelser for kontrol

- 5.7.1. Det skal være muligt at bekræfte, at BSIS fungerer korrekt, ved en visuel kontrol af fejlangivelsessignalet status.

6. PRØVNINGSPROCEDURE

- 6.1. Fabrikanten skal levere en dokumentationspakke, som giver adgang til hjælpesystemets grundlæggende konstruktion og, hvis det er relevant, de måder, som det er forbundet til andre køretøjssystemer på. Hjælpesystemets funktion, herunder dets sensor- og advarselsstrategi, skal forklares, og dokumentationen skal beskrive, hvordan systemets driftsstatus kontrolleres, om det har indflydelse på andre køretøjssystemer samt hvilke(n) metode(r), der anvendes til at fastlægge de situationer, som vil medføre visning af et fejlangivelsessignal. Dokumentationspakken skal indeholde tilstrækkelige oplysninger til, at den typegodkendende myndighed kan identificere typen af de værste tænkelige forhold og støtte beslutningsprocessen for udvælgelse af disse.

6.2. Prøvningsbetingelser

- 6.2.1. Prøvningen udføres på en flad og tør asfalt- eller betonoverflade.

- 6.2.2. Den omgivende temperatur skal være mellem 0 °C og 45 °C.

- 6.2.3. Prøvningen skal udføres under sigtbarhedsforhold, der muliggør sikker kørsel ved den påkrævede prøvningshastighed.

6.3. Køretøjsbetingelser

6.3.1. Prøvningsvægt

Køretøjet kan prøves ved alle belæsningsforhold, idet massens fordeling på akslerne skal være den af fabrikanten opgivne uden at det tilladte akseltryk for de enkelte aksler overskrides. Der må ikke foretages ændringer, når prøvningsproceduren er påbegyndt. Køretøjsfabrikanten skal ved hjælp af dokumentation påvise, at systemet fungerer ved alle belæsningsforhold.

- 6.3.2. Køretøjet skal prøves ved dæktryk svarende til normal drift.

- 6.3.3. Hvis BSIS er udstyret med brugerindstilleligt advarselstidspunkt, udføres prøvningen som angivet i punkt 6.5 og 6.6 nedenfor for hvert prøvetilfælde med den informationstærskel, der er fastsat ved de indstillinger, der genererer det informationssignal, der afgives tættest på kollisionspunktet, dvs. den værst tænkelige situation. Der må ikke foretages ændringer, når prøvningsproceduren er påbegyndt.
- 6.4. Optisk kontrol af fejlangivelsessignaler
- 6.4.1. Mens køretøjet holder stille, kontrolleres det, at advarselssignalerne opfylder kravene i punkt 5.6 ovenfor.
- 6.4.2. Mens køretøjet holder stille, aktiveres informations- og advarselssignaler som nævnt i punkt 5.4 og 5.5, og det kontrolleres, at signalerne opfylder kravene i disse punkter.
- 6.5. Dynamisk prøvning af blindvinkelsystemer
- 6.5.1. Ved hjælp af markører og en prøvedukke på en cykel opstilles der en korridor, jf. figur 1 i tillæg 1 til dette regulativ samt de yderligere dimensioner i tabel 1 i tillæg 1 til dette regulativ.
- 6.5.2. Cyklen med prøvedukken placeres i en passende startposition, jf. figur 1 i tillæg 1 til dette regulativ.
- 6.5.3. En lokal færdselstavle svarende til tavle C14 som defineret i Wienerkonventionen om færdselstavler og -signaler ^(*) (hastighedsgrænse 50 km/h) eller den lokale færdselstavle, der ligger tættest op ad betydningen af denne tavle, opsættes på en pæl ved korridorens startpunkt, jf. figur 1 i tillæg 1 til dette regulativ. Tavlens laveste punkt skal være placeret 2 m over prøvebanens overflade.
- 6.5.4. Køretøjet manøvreres gennem korridoren med en hastighed som vist i tabel 1 i tillæg 1 til dette regulativ med en tolerance på ± 2 km/h
- 6.5.5. Blinklyset må ikke aktiveres under prøvningen.
- 6.5.6. Cyklen med prøvedukken placeres i startpositionen, jf. figur 1 i tillæg 1 til dette regulativ. Cyklen med prøvedukken bevæges langs en lige linje som vist i figur 1 i tillæg 1. Accelerationen af cyklen med prøvedukken skal være således, at cyklen skal have opnået hastigheden for den aktuelle prøvning, jf. tabel 1, efter at have tilbagelagt en afstand på højst 5,66 m. Efter accelerationen skal cyklen med prøvedukken bevæge sig med en jævn hastighed i mindst 8 sekunder med en hastighedstolerance på $\pm 0,5$ km/h. Cyklen med prøvedukken skal passere linje A (jf. figur 1 i tillæg 1) med en tolerance på $\pm 0,5$ m på samme tid, som køretøjet passerer linje B (jf. figur 1 i tillæg 1) med en tolerance på $\pm 0,5$ m.
- Hvis denne accelerationsafstand ikke kan opnås, justeres cyklens startposition og længden af korridoren med en tilsvarende afstand.
- Den sideværts afvigelse for cyklen med prøvedukken i forhold til en lige linje, der forbinder den oprindelige startposition og det teoretiske kollisionspunkt (som defineret i figur 1 i tillæg 1), skal være højst $\pm 0,2$ m.
- 6.5.7. Det kontrolleres, om blindvinkelsystemets informationssignal er blevet aktiveret, inden køretøjet krydser linje C i figur 1 i tillæg 1 til dette regulativ, og om hjælpesystemets informationssignal ikke er blevet aktiveret, inden køretøjet krydser linje D i figur 1.
- 6.5.8. Det kontrolleres, at blindvinkelsystemets informationssignal ikke er blevet aktiveret ved passage af færdselstavlen og eventuelle markører, så længe cyklen med prøvedukken stadig holder stille.
- 6.5.9. Punkt 6.5.1 - 6.5.8 gentages for de prøvetilfælde, der er vist i tabel 1 i tillæg 1 til dette regulativ.
- Hvis det anses for berettiget, kan den tekniske tjeneste vælge andre prøvetilfælde end dem vist i tabel 1 i tillæg 1 inden for køretøjets hastighedsområde, cykelhastigheden og den sideværts afstand til køretøjet som angivet i punkt 5.3.1.3 og 5.3.1.4.

(*) Se ECE/TRANS/196, para. 91 vedrørende »Convention on Road Signs and Signals of 1968 European Agreement Supplementing the Convention and Protocol on Road Markings, Additional to the European Agreement«.

Den tekniske tjeneste skal kontrollere, at parameterkombinationen i de valgte prøvetilfælde vil føre til en kollision mellem cyklen og køretøjet med en anslagsposition inden for det område, der er anført i punkt 5.3.1.4, og det skal sikres, at køretøjet bevæger sig med den valgte hastighed ved passage af linje C i figur 1 i bilag 1 ved at justere startafstanden og længden af korridorens for køretøjet og cyklen.

Kriteriet »første informationspunkt« anses for overholdt, når der udføres andre prøvetilfælde end dem, der fremgår af tabel 1 i tillæg 1 til dette regulativ.

- 6.5.10. Prøvningen er bestået, når blindvinkelsystemets informationssignal er blevet aktiveret i alle prøvetilfælde i tabel 1 i tillæg 1 til dette regulativ inden det forreste punkt på køretøjet er nået hen til linje C, men ikke før det forreste punkt på køretøjet er nået hen til linje D (jf. punkt 6.5.7 ovenfor, hvor linje D kun er relevant for prøvetilfælde i tabel 1 i tillæg 1) og blindvinkelsystemets informationssignal ikke er blevet aktiveret under prøvninger, hvor køretøjet passerer færdselstavlen (jf. punkt 6.5.8 ovenfor). Informationssignalet er imidlertid ikke påkrævet i tilfælde, hvor den relative afstand i længderetningen mellem cyklen og forreste højre hjørne er over 30 m bagud eller over 7 m fremad.

For køretøjshastigheder op til 5 km/h anses det for at være tilfredsstillende, hvis informationssignalet aktiveres 1,4 sekunder, før cyklen har nået det teoretiske kollisionspunkt som angivet i tillæg 1, figur 1.

For køretøjshastigheder over 25 km/h, hvor standselængden er over 15 m, skal d_c , som beskrevet i tillæg 1, figur 1, være som angivet i tillæg 1, tabel 2.

6.6. Statisk prøvning af blindvinkelsystemer

6.6.1. Statisk prøvning type 1

Under prøvningen skal køretøjet holde stille. Cyklen med prøvedukken bevæges vinkelret på køretøjets midterplan i længderetningen med en anslagsposition, der ligger 1,15 m foran køretøjets forreste punkt med en hastighed på $5 \pm 0,5$ km/h og en sideværts tolerance på 0,2 m som vist i tillæg 1, figur 2.

Prøvningen består, hvis blindvinkelsystemets informationssignal aktiveres senest, når afstanden mellem cyklen og køretøjet er 2 m.

6.6.2. Statisk prøvning type 2

Under prøvningen skal køretøjet holde stille. Cyklen med prøvedukken bevæges parallelt med køretøjets midterplan i længderetningen med en sideværts adskillelse på $2,75 \pm 0,2$ m og en hastighed på $20 \pm 0,5$ km/h som vist i tillæg 1, figur 2. Cyklen skal have opnået en konstant hastighed mindst 44 m inden den passerer køretøjets forreste punkt.

Prøvningen er bestået, hvis blindvinkelsystemets informationssignal aktiveres senest, når cyklen er 7,77 m væk fra projektionen af køretøjets forreste punkt på cyklens bevægelseslinje.

- 6.7. Fabrikanten skal ved hjælp af dokumenter, simuleringer eller andre midler over for den tekniske tjeneste og den typegodkendende myndighed godtgøre, at blindvinkelsystemets informationssignal ikke aktiveres, som beskrevet i punkt 6.5.10, når køretøjet passerer ethvert andet almindeligt stationært objekt end færdselstavlen. Her skal der navnlig tages højde for parkerede biler.

6.8. Prøvning af fejldetektion

- 6.8.1. En BSIS-fejl simuleres ved at afbryde strømkilden til en BSIS-komponent eller ved at afbryde en elektrisk forbindelse mellem BSIS-komponenterne. De elektriske forbindelser til det fejlvarselsignal, der er omhandlet i punkt 5.6.1 ovenfor, må ikke frakobles ved simulering af en BSIS-fejl.

- 6.8.2. Det fejlvarselsignal, der er omhandlet i punkt 5.3.1.7 ovenfor og angivet i punkt 5.6.1, skal aktiveres og forblive aktiveret, mens køretøjet er i bevægelse, og det skal reaktiveres ved hver aktivering af køretøjets hovedkontakt, så længe den simulerede fejl er til stede.

6.9. Automatisk deaktiveringsprøvning

6.9.1. En hvilken som helst af systemets følere kontamineres med et stof, der kan sammenlignes med sne, is eller mudder (f.eks. baseret på vand). BSIS skal deaktiveres automatisk og angive denne fejl, jf. punkt 5.6.2.

6.9.2. Kontamineringen fjernes helt fra systemets sensorer, og der foretages en reaktivering af køretøjets hovedkontakt. BSIS skal reaktiveres automatisk efter en køretid på højst 60 sekunder.

7. ÆNDRING AF KØRETØJSTYPEN OG UDVIDELSE AF GODKENDELSEN

7.1. Alle ændringer af køretøjstypen som defineret i punkt 2.2 i dette regulativ skal meddeles den typegodkendende myndighed, der har godkendt køretøjstypen. Den typegodkendende myndighed kan da enten:

7.1.1. skønne, at de pågældende ændringer ikke har nogen negativ virkning for opfyldelsen af betingelserne for meddelelse af godkendelsen og for udvidelse af godkendelsen, eller

7.1.2. skønne, at de pågældende ændringer medfører, at betingelserne for meddelelse af godkendelsen ikke længere er opfyldt og kræve yderligere prøvninger eller supplerende kontrol, inden den meddeler udvidelse af godkendelsen.

7.2. De kontraherende parter, der anvender dette regulativ, underrettes om, hvorvidt godkendelse er meddelt eller nægtet, med angivelse af ændringer, efter proceduren i punkt 4.4 ovenfor.

7.3. Den typegodkendende myndighed underretter de øvrige kontraherende parter om udvidelsen ved hjælp af meddelelsesformularen i bilag 1 til dette regulativ. Den skal tildele et serienummer til hver udvidelse: det såkaldte udvidelsesnummer.

8. PRODUKTIONENS OVERENSSTEMMELSE

8.1. Procedurene til sikring af produktionens overensstemmelse skal være i overensstemmelse med de almindelige bestemmelser i overenskomstens artikel 2 og skema 1 (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.3), idet der gælder følgende forskrifter:

8.2. Et køretøj, der er godkendt i henhold til dette regulativ, skal være således fremstillet, at det svarer til den godkendte type, idet det skal opfylde de krav, der er fastlagt i punkt 5 ovenfor.

8.3. Den typegodkendende myndighed, der har meddelt godkendelse, kan til hver en tid efterprøve de metoder, der anvendes til kontrol af overensstemmelsen i de enkelte produktionsanlæg. Der foretages normalt en inspektion hvert andet år.

9. SANKTIONER I TILFÆLDE AF PRODUKTIONENS MANGLENDE OVERENSSTEMMELSE

9.1. Den godkendelse, som er meddelt for en type køretøj i henhold til dette regulativ, kan inddrages, hvis kravene i punkt 8 ovenfor ikke er opfyldt.

9.2. Hvis en af de kontraherende parter inddrager en godkendelse, som den tidligere har meddelt, skal den straks underrette de øvrige kontraherende parter, der anvender dette regulativ, herom ved hjælp af en meddelelsesformular, der er i overensstemmelse med modellen i bilag 1 til dette regulativ.

10. ENDELIGT OPHØR AF PRODUKTIONEN

Hvis indehaveren af godkendelsen endeligt ophører med at fremstille en køretøjstype, som er godkendt i henhold til dette regulativ, skal den typegodkendende myndighed, som har meddelt godkendelsen, underrettes herom. Denne underretter straks de øvrige kontraherende parter i overenskomsten, der anvender dette regulativ, ved hjælp af en meddelelsesformular, der er i overensstemmelse med modellen i bilag 1 til dette regulativ.

11. NAVN OG ADRESSE PÅ DE TEKNISKE TJENESTER, SOM ER ANSVARLIGE FOR UDFØRELSE AF GODKENDELSES-PRØVNINGEN, OG PÅ DE TYPEGODKENDENDE MYNDIGHEDER

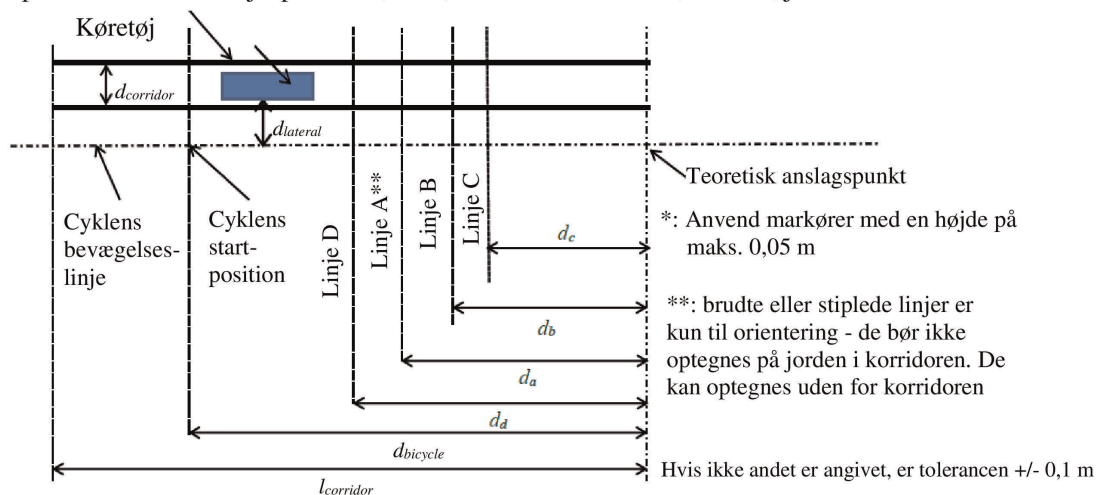
De kontraherende parter i overenskomsten, der anvender dette regulativ, meddeler FN's sekretariat navn og adresse på de tekniske tjenester, som er ansvarlige for udførelse af godkendelsesprøvningerne, og på de typegodkendende myndigheder, som meddeler godkendelse, og til hvem formularer med attestering af godkendelse, udvidelse, nægtelse eller inddragelse af godkendelser skal fremsendes.

Tillæg 1

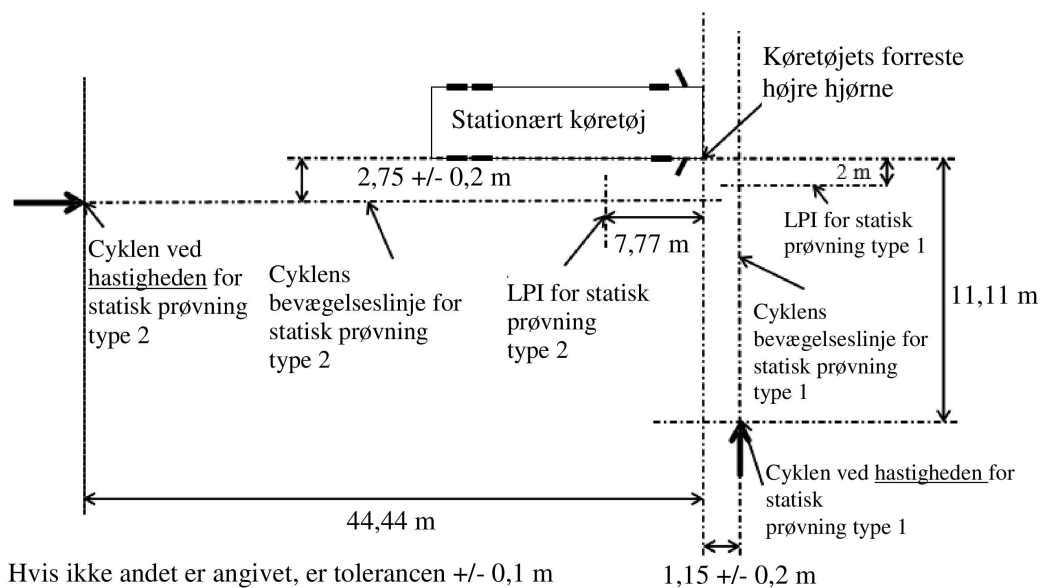
Figur 1

Dynamiske prøver

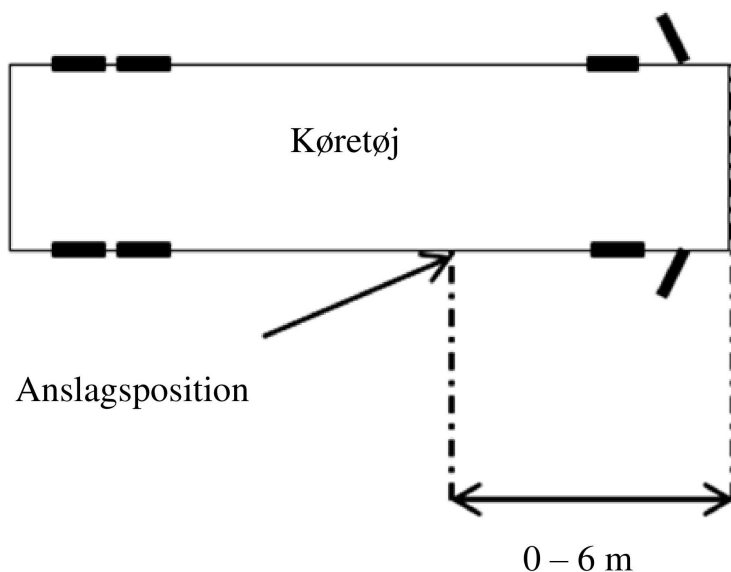
Opstil korridoren ved hjælp af markører *, afstand mellem markørerne: højst 5 m



Figur 2

Statiske prøver

Figur 3

Anslagsposition

Tabel 1

Prøvetilfælde

I den følgende tabel vises prøvetilfældene, og følgende variabler anvendes:

v_{vehicle}	køretøjets jævne hastighed
v_{bicycle}	cyklens jævne hastighed
d_a	cyklens position, når køretøjet passerer linje b
d_b	køretøjets position, når cyklen passerer linje a
d_c	køretøjets position ved det sidste informationspunkt
d_d	køretøjets position ved det første informationspunkt ($d_c + (6\text{m-anlagsposition}) + 11,11\text{ m}$ for køretøjshastigheder på 10 km/h og $d_c + (6\text{m-anlagsposition}) + 22,22\text{ m}$ for køretøjshastigheder på 20 km/h)
d_{bicycle}	cyklens startposition
l_{corridor}	længden af køretøjets korridor
d_{corridor}	bredden af køretøjets korridor
d_{lateral}	Sideværts adskillelse mellem cykel og køretøj

Følgende variabler beskriver ikke enkelte prøvetilfælde, men angives kun til orientering (påvirker ikke prøvningsparametrene):

- Anslagsposition [m]: angiver den anslagsposition, for hvilken værdien af d_a og d_b i tabel 1 er blevet udregnet (d_d udregnes altid, enten for en anslagsposition på 6 m eller starten på synkroniseret bevægelse, i tilfælde, hvor køretøjet og cyklen bevæger sig med samme hastighed)

b) Drejningsradius [m]: angiver den drejningsradius, for hvilken værdien af d_a og d_b i tabel 1 er blevet beregnet.

Prøvning- stilfælde	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]	Kun til orientering (påvirker ikke prøvningsparametrene)	
											Anslagsposition [m]	Drejningsradius [m]
1	20	10	1,25	44.4	15,8	15	26,1	65	80	køre- tøjets bred- de + 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

Tabel 2

d_c for hastigheder over 25 km/h

Køretøjets hastighed [km/h]	d_c [m]
25	15
26	15,33
27	16,13
28	16,94
29	17,77
30	18,61

BILAG 1

Meddelelse

(Største format: A4 (210 × 297 mm))



Udstedt af: Myndighedens navn

.....

.....

vedrørende ⁽²⁾: Meddelelse af godkendelse
 Udvidelse af godkendelse
 Nægtelse af godkendelse
 Inddragelse af godkendelse
 Endeligt ophør af produktionen

af en type køretøj for så vidt angår blindvinkelsystemet (BSIS) i henhold til FN-regulativ nr. 151

Godkendelse nr.:

1. Varemærke:
2. Type og handelsbetegnelse(r):
3. Fabrikantens navn og adresse:
4. Navn og adresse på fabrikantens eventuelle repræsentant:
5. Kort beskrivelse af køretøjet:
6. Dato for indlevering af køretøjet til godkendelse:
7. Teknisk tjeneste, der forestår godkendelsesprøvningerne:
8. Dato på rapport udstedt af denne tjeneste:
9. Nummer på rapport udstedt af denne tjeneste:
10. Begrundelse(r) for (eventuel) udvidelse:
11. Godkendelse for så vidt angår BSIS meddelt/nægtet²:
12. Sted:
13. Dato:
14. Underskrift:
15. Der er som bilag vedlagt følgende dokumenter, hvorpå er angivet ovenstående godkendelsesnummer:
16. Bemærkninger:

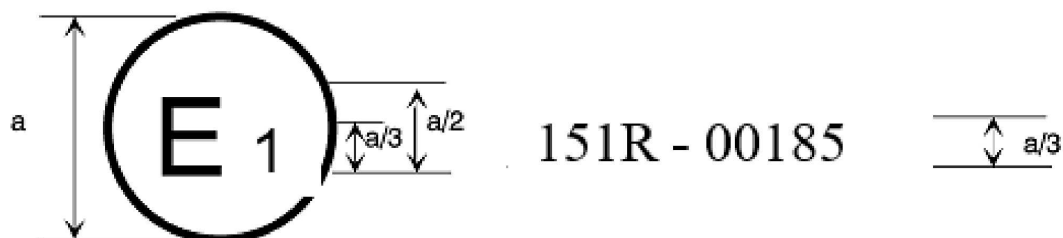
(¹) Kendingsnummer for det land, der har meddelt, udvidet, nægtet eller inddraget godkendelsen (se godkendelsesforskrifter i regulativet).

(²) Det ikke relevante overstreges.

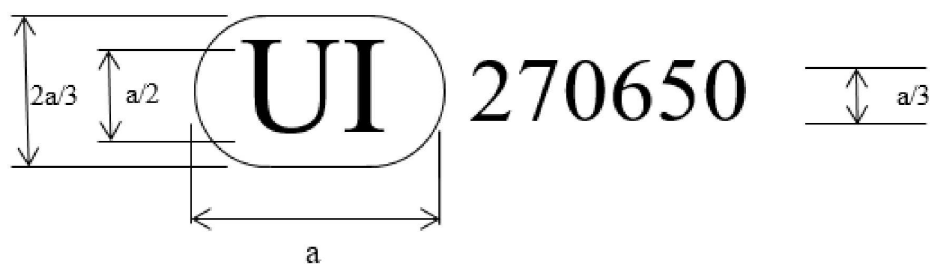
BILAG 2

Udformning af godkendelsesmærker

(jf. punkt 4.5-4.5.2 i dette regulativ)

 $a = 8 \text{ mm min.}$

Godkendelsesmærket ovenfor viser, at den pågældende køretøjstype for så vidt angår BSIS er godkendt i Tyskland (E1) i henhold til FN-regulativ nr. 151. De første to cifre i godkendelsesnummeret angiver, at godkendelsen blev meddelt i henhold til kravene i FN-regulativ nr. 151 i regulativets oprindelige version.

 $a = 8 \text{ mm min.}$

Ovenstående entydige identifikator viser, at den pågældende type er blevet godkendt, og at der er adgang til de relevante oplysninger om denne typegodkendelse på FN's sikre internetdatabase ved hjælp af den entydige identifikator 270650. Eventuelle foranstillede nuller i den entydige identifikator kan udelades i godkendelsesmærket.

BILAG 3

Metode til bestemmelse af præstationskrav for testtilfælde, der er forskellige fra dem, der er vist i tabellen over testtilfælde

I henhold til punkt 6.5.9 kan den tekniske tjeneste prøve andre prøvetilfælde end dem, der er vist i tabel 1, tillæg 1. I dette tilfælde er den tekniske tjeneste forpligtet til at kontrollere, at den valgte kombination af parametre vil føre til en kritisk situation. Som rettesnor herfor bidrager følgende procedure til at specificere præstationskravene.

d_a – værdien d_a anvendes til synkronisering af køretøjs og cyklens bevægelse. Den beregnes ved at gange 8 sekunder med konstant hastighed med den cykelhastighed, der fremgår af tabellen:

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

d_b – værdien d_b anvendes til synkronisering af køretøjs og cyklens bevægelse. Den består af tre dele. Første del svarer til 8 s, hvor lastbilen bevæger sig med jævn hastighed.

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

Anden del forskyder synkroniseringen ved at tage cyklens anslagsposition i betragtning. Den angives ved hjælp af anslagspositionen L .

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

Tredje del tager hensyn til lastbilens længere bane, idet den indleder en drejning med konstant radius mod kollisionspunktet frem for blot at bevæge sig ligeud, som cyklen gør.

Drejningsbanens længde anslås ved hjælp af en cirkel med konstant radius, der ender, så snart den ønskede sideværts forskydning er opnået. Derfor skal d_b forskydes med den forskel i afstand, der er mellem drejningsbanen og ligeudbanen.

Værdien kan beregnes ved at anvende parametrene drejningsradius R , sideværts forskydning $Y=d_{\text{lateral}} + 0,25$ m (afstand mellem cyklens midterlinje i længderetningen og køretøjssiden) og anslagsposition L .

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

Den endelige værdi for d_b er $d_{b,1}$ minus de andre to dele $d_{b,2}$ og $d_{b,3}$:

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

Værdien d_c definerer det sidste informationspunkt. For køretøjshastigheder på 10 km/h og derover er det den højeste af to værdier:

den første værdi er afledt af fysiske prøvninger og fortæller, i hvilken afstand fra kollisionspunktet, det tunge køretøj tidligst påbegyndte drejningen, og ved sving væk fra cyklen er værdien:

15 m.

Den anden værdi er standselængden, under hensyntagen til reaktionstid og decelerationen ved bremsning a ved anvendelse af parametrene deceleration og reaktionstid (hhv. 5 m/s² og 1,4 s):

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

Derfor er d_c is defineret ved:

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

»For køretøjshastigheder på under 5 km/h er det tilstrækkeligt, at informationssignalet afgives ved en afstand svarende til en værdi for TTC (time to collision) på 1,4 sekunder (svarende til den statiske prøvning).

Endelig beskriver d_d det første informationspunkt. Det kan beregnes ved at addere afstanden svarende til 4 sekunders rejsetid til d_c og korrigere for anslagspositionen, hvis denne ikke er 6 m:

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

Disse formler gør det muligt at udfylde tabel 1 i tillæg 1 fuldstændigt for andre prøvetilfælde end dem, der er defineret i tabellen.

Kun de originale FN/ECE-tekster har retlig virkning i henhold til folkeretten. Dette regulativs nuværende status og ikrafttrædelsesdato bør kontrolleres i den seneste version af FN/ECE's statusdokument TRANS/WP.29/343, der findes på adressen: <http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29fdocsts.html>

FN-regulativ nr. 152 — ensartede forskrifter for godkendelse af motorkøretøjer for så vidt angår det avancerede nødbremsesystem (AEBS) for køretøjer i klasse M₁ og N₁ [2020/1597]

Omfattende al gældende tekst frem til:

Supplement 1 til ændringsserie 01 — ikrafttrædelsesdato: 3. januar 2021

Dette dokument er udelukkende et dokumentationsredskab. De autentiske og juridisk bindende tekster er:

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

INDHOLD

REGULATIV

1. Anvendelsesområde
2. Definitioner
3. Ansøgning om godkendelse
4. Godkendelse
5. Specifikationer
6. Prøvningsprocedure
7. Ændring af køretøjstypen og udvidelse af godkendelsen
8. Produktionens overensstemmelse
9. Sanktioner i tilfælde af produktionens manglende overensstemmelse
10. Endeligt ophør af produktionen
11. Navn og adresse på de tekniske tjenester, som er ansvarlige for udførelse af godkendelsesprøvningen, og på de typegodkendende myndigheder

BILAG

- 1 Meddelelse
- 2 Udformning af godkendelsesmærker
- 3 Særlige krav, der finder anvendelse på sikkerhedsaspekter ved komplekse elektroniske kontrolsystemer

Indledning

Formålet med regulativet er at indføre ensartede forskrifter for avancerede nødbremsesystemer (AEBS), som er monteret på motorkøretøjer i klasse M₁ og N₁, der primært anvendes ved bykørsel.

Systemet skal automatisk registrere en potentiel kollision fremad, give føreren en passende advarsel og aktivere køretøjets bremsesystem for at nedbremse køretøjet og således undgå eller afbøde kollisionen, hvis føreren ikke reagerer på advarslen.

Selv om der opstår svigt i systemet, skal køretøjet kunne betjenes sikkert.

Ethvert indgreb, som foretages af systemet, skal kunne afbrydes af føreren gennem en bevidst handling, f.eks. ved at dreje på rattet eller trykke speederen i bund, hvorved føreren overtager kontrollen og tilsidesætter systemet.

Regulativet kan ikke tage alle trafikforhold og infrastrukturtyper i typegodkendelsesprocessen i betragtning, og regulativet anerkender, at kravene til ydeevne i dette regulativ ikke kan opfyldes under alle forhold (køretøjets tilstand, vejgreb, vejrforhold, forringet vejinfrastruktur og trafikscenarier osv, der kan påvirke systemets ydeevne). Den virkelige verdens faktiske forhold og karakteristika bør ikke medføre forkerte advarsler eller falske nedbremsninger i en sådan grad, at føreren anses til at slå systemet fra.

Dette regulativ forudsætter montering. Det forhindrer ikke kontraherende parter i at give tilladelse til montering af et avanceret nødbremsesystem, der er godkendt i henhold til dette regulativ.

1. ANVENDELSESOMRÅDE

Dette regulativ finder anvendelse på godkendelse af køretøjer i klasse M₁ og N₁ ⁽¹⁾ for så vidt angår et indbygget system, der skal:

- a) forhindre eller afbøde en kollision med den forankørende personbil i vognbanen.
- b) forhindre eller afbøde alvorligheden af en kollision med en fodgænger

2. DEFINITIONER

I dette regulativ forstås ved:

- 2.1. »*avanceret nødbremsesystem (AEBS)*«: et system, der automatisk kan registrere en potentiel kollision fremad og aktivere køretøjets bremsesystem for at nedbremse køretøjet og således undgå eller afbøde et sammenstød
- 2.2. »*nødbremsning*«: et bremsekrav, der udsendes af det avancerede nødbremsesystem til køretøjets driftsbremsesystem
- 2.3. »*kollisionsadvarsel*«: en advarsel, der udsendes af det avancerede nødbremsesystem til føreren, når systemet har registreret en potentiel kollision fremad.
- 2.4. »*køretøjstype for så vidt angår køretøjets avancerede nødbremsesystem*«: en klasse køretøjer, som ikke adskiller sig fra hinanden på væsentlige punkter som:
 - a) de af køretøjets egenskaber, der i væsentlig grad indvirker på det avancerede nødbremsesystems ydeevne
 - b) type og konstruktion af det avancerede nødbremsesystem
- 2.5. »*prøvekøretøj*«: det køretøj, der prøves
- 2.6. »*blødt mål*«: et mål, der vil lide mindst mulig skade og forårsage mindst mulig skade på prøve køretøjet i tilfælde af en kollision
- 2.7. »*køretøjsmål*«: et mål, der repræsenterer et køretøj
- 2.8. »*fodgængermål*«: et blødt mål, der repræsenterer en fodgænger
- 2.9. »*fællesfelt*«: et område, hvori to eller flere informationsfunktioner (f.eks. symboler) kan vises, dog ikke samtidigt
- 2.10. »*selvtest*«: en integreret funktion, der kontrollerer systemsvigt kontinuerligt, i det mindste når systemet er aktivt
- 2.11. »*tid til kollision (TTC — time to collision)*«: den tidsværdi, der fremkommer ved at dele afstanden i længderetningen (i prøve køretøjets bevægelsesretning) mellem prøve køretøjet og målet med prøve køretøjets og målets relative hastighed i længderetningen i et givent øjeblik.
- 2.12. »*tør vej*«: en vej med en nominel højeste bremsekoefficient på 0,9
- 2.13. »*højeste bremsekoefficient (PBC)*«: mål for friktionen mellem dæk og vej baseret på maksimal deceleration af et rullende dæk
- 2.14. »*kalibrering*«: processen med at fastlægge et målesystems respons, således at dets output er i overensstemmelse med en række referencesignaler
- 2.15. »*masse af et køretøj i køreklar stand*«: massen af et ulastet køretøj med karrosseri, herunder kølemiddel, olier, 90 % brændstof, 100 % andre væsker, fører (75 kg), men uden spildevand, værktøj og reservehjul

⁽¹⁾ Som defineret i den konsoliderede resolution om køretøjers konstruktion (R.E.3.), dokument ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6, para. 2 — www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html

- 2.16. »ulastet køretøj«: massen i køreklar stand med en ekstra masse på højst 125 kg. Denne ekstra masse omfatter måleudstyret og en eventuel anden person på forsædet, der skal notere resultaterne.
- 2.17. »lastet køretøj«: medmindre andet er angivet, et køretøj der er læsset op til »den teknisk tilladte totalmasse«
- 2.18. »tilladt totalmasse«: den af fabrikanten angivne teknisk tilladte totalmasse (denne kan være højere end den af de nationale myndigheder fastsatte »tilladte totalmasse«)
3. ANSØGNING OM GODKENDELSE
- 3.1. Ansøgningen om godkendelse af en køretøjstype for så vidt angår det avancerede nødbremsesystem indgives af køretøjets fabrikant eller dennes behørigt bemyndigede repræsentant.
- 3.2. Hver ansøgning om godkendelse skal være ledsaget af nedenstående dokumenter i tre eksemplarer:
- 3.2.1. En beskrivelse af køretøjstypen med hensyn til de i punkt 2.4 nævnte punkter, ledsaget af en dokumentationspakke, der giver adgang til det avancerede nødbremsesystems grundlæggende design og de midler, hvormed det forbindes til andre køretøjssystemer, eller som direkte kontrollerer output-variablene. De numre og/eller symboler, der identificerer køretøjstypen, skal angives.
- 3.3. Et køretøj, som er repræsentativt for den køretøjstype, som søges godkendt, skal indleveres til den tekniske tjeneste, som forestår godkendelsesprøvningen.
4. GODKENDELSE
- 4.1. Hvis det køretøj, hvortil der søges om godkendelse i henhold til dette regulativ, opfylder forskrifterne i afsnit 5 nedenfor, udstedes der godkendelse for den pågældende køretøjstype.
- 4.2. Hver godkendt type tildeles et godkendelsesnummer. De første to cifre (i øjeblikket 00, svarende til ændringsserie 00) angiver den serie ændringer, som omfatter de seneste vigtige tekniske ændringer af regulativet på godkendelsens udstedelsestidspunkt. Samme kontraherende part må ikke tildele samme typegodkendelsesnummer til samme køretøjstype, som er udstyret med en anden type AEBS, eller til en anden køretøjstype.
- 4.3. Meddelelsen om godkendelse, nægtelse af godkendelse eller inddragelse af godkendelse efter dette regulativ skal fremsendes til de kontraherende parter i overenskomsten, der anvender dette regulativ, i form af en formular, der er i overensstemmelse med modellen i bilag 1 til dette regulativ samt dokumentation, indsendt af ansøgeren, i et format på højst A4 (210 × 297 mm) eller foldet til dette format og i passende skala eller i elektronisk format.
- 4.4. Ethvert køretøj, som er i overensstemmelse med en type, som er godkendt efter dette regulativ, skal på et let synligt og let tilgængeligt sted, der er angivet i godkendelsesattesten, være påført et internationalt godkendelsesmærke, der er i overensstemmelse med modellen i bilag 2, og som består af følgende:
- 4.4.1. en cirkel, der omslutter bogstavet »E« efterfulgt af kendingsnummeret på den stat, der har meddelt godkendelsen ^(*)
- 4.4.2. nummeret på dette regulativ efterfulgt af bogstavet »R«, en bindestreg og godkendelsesnummeret til højre for den cirkel, der er foreskrevet i punkt 4.4.1 ovenfor.
- 4.5. Er køretøjet i overensstemmelse med en køretøjstype, som i henhold til et eller flere andre af de til overenskomsten vedføjede regulativer er godkendt i samme stat, som har meddelt godkendelse efter dette regulativ, behøver det i punkt 4.4.1 ovenfor foreskrevne symbol ikke gentages. I så fald skal regulativet og godkendelsesnumrene samt de ekstra symboler placeres i lodrette kolonner til højre for det symbol, der er beskrevet i punkt 4.4.1.

(*) Kendingsnumrene for de kontraherende parter i 1958-overenskomsten er angivet i bilag 3 til den konsoliderede resolution om køretøjers konstruktion (R.E.3), dokument ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6.

- 4.6. Godkendelsesmærket skal være let læseligt og må ikke kunne slettes.
- 4.7. Godkendelsesmærket skal anbringes tæt ved eller på køretøjets identifikationsplade.
5. SPECIFIKATIONER
- 5.1. Generelle krav
- 5.1.1. Ethvert køretøj, der er udstyret med et avanceret nødbremsesystem, som er i overensstemmelse med definitionen i punkt 2.1 ovenfor, skal opfylde ydeevnekravene i punkt 5.1 til 5.6.2 i dette regulativ, forskrifterne i FN-regulativ nr. 13-H, ændringsserie 01 for køretøjer i klasse M₁ og N₁ eller forskrifterne i FN-regulativ nr. 13, ændringsserie 11 for køretøjer i klasse N₁, og skal være udstyret med et blokeringsfrit bremsesystem i overensstemmelse med ydeevnekravene i bilag 6 til FN-regulativ nr. 13-H, ændringsserie 01 eller i bilag 13 til FN-regulativ nr. 13, ændringsserie 11.
- 5.1.2. Effektiviteten af det avancerede nødbremsesystem må ikke kunne forringes af magnetiske eller elektriske felter. Dette godtgøres ved at opfylde de tekniske forskrifter og overgangsbestemmelserne i FN-regulativ nr. 10, ændringsserie 05.
- 5.1.3. Overensstemmelse med elektroniske kontrolsystemers sikkerhedsaspekter skal påvises ved opfyldelse af kravene i bilag 3.
- 5.1.4. Advarsler
- Ud over de kollisionsadvarsler, der er beskrevet i punkt 5.2.1.1 og 5.2.2.1, giver systemet føreren passende advarsler som vist nedenfor:
- 5.1.4.1. En fejlmelding, hvis der er en fejl i AEBS, der forhindrer opfyldelsen af kravene i dette regulativ. Advarslen skal være som nærmere angivet i punkt 5.5.4 nedenfor.
- 5.1.4.1.1. Der må ikke være et kendeligt tidsinterval mellem de enkelte AEBS-selvtest, og der må ikke være en forsinkelse med hensyn til tænding af advarselssignalet i tilfælde af en elektrisk detekterbar fejl.
- 5.1.4.1.2. Hvis systemet ikke er kalibreret efter en kumuleret køretid på 15 sekunder ved en hastighed på over 10 km/h, skal føreren oplyses om denne status. Disse oplysninger skal foreligge, indtil systemet er kalibreret.
- 5.1.4.2. Hvis køretøjet er udstyret med et middel til manuel deaktivering af AEBS, skal der afgives en deaktiverings-advarsel, når systemet deaktiveres. Denne advarsel skal være som nærmere angivet i punkt 5.4.2.
- 5.1.4.3. Ved registrering af ikke-elektrisk svigt (f.eks. sensorblindhed eller sensorskævhed) skal advarselssignalet som defineret i punkt 5.1.4.1 være tændt.
- 5.1.5. Nødbremsning
- Uanset bestemmelserne i punkt 5.3.1 og 5.3.2 skal systemet iværksætte nødbremsningsmanøvrer som beskrevet i punkt 5.2.1.2 og 5.2.2.2, med det formål at tilvejebringe en væsentlig nedsættelse af prøve køretøjets hastighed.
- 5.1.6. Prøvning af fejlreaktion
- Systemet skal være konstrueret til at minimere genereringen af kollisionsadvarselssignaler og til at undgå automatisk bremsning i situationer, hvor føreren ikke ville kunne se en umiddelbar risiko for kollision. Dette skal påvises i den vurdering, der foretages i henhold til bilag 3 til dette regulativ for de scenarier, der er anført i tillæg 2.
- 5.2. Særlige krav
- 5.2.1. Bil-mod-bil-scenarie

5.2.1.1. Kollisionsadvarsel

Hvis en kollision med et forankørende køretøj i klasse M₁ i samme bane med en relativ hastighed, der er højere end den hastighed, op til hvilken, prøvekøretøjet kan undgå kollision, kan forudses 0,8 s inden nødbremsning, skal kollisionsadvarslen være som foreskrevet i punkt 5.5.1, og advarslen skal være til rådighed senest 0,8 s før nødbremsningen indledes.

Hvis kollisionen ikke kan forudses 0,8 s forud for nødbremsning, skal kollisionsadvarslen udsendes umiddelbart efter registreringen.

Kollisionsadvarslen kan afbrydes, hvis der ikke længere er nogen kollisionsfare.

5.2.1.2. Nødbremsning

Når systemet har registreret muligheden for en umiddelbart forestående kollision, skal der være et bremsekrav på mindst 5,0 m/s² for køretøjets driftsbremsesystem.

Nødbremsningen kan afbrydes, hvis der ikke længere er nogen kollisionsfare.

Dette skal prøves i henhold til punkt 6.4 og 6.5 i dette regulativ.

5.2.1.3. Hastighed

Systemet skal være aktivt mindst i hastighedsområdet fra 10 km/h til 60 km/h og i alle belastningstilstande, medmindre det deaktiveres manuelt i overensstemmelse med punkt 5.4.

5.2.1.4. Hastighedsreduktion ved bremsekrav

Når det avancerede nødbremsesystem er aktivt, skal det kunne opnå den maksimale relative anslagshastighed som vist i følgende tabel:

- a) for kollisioner med mål, der er stationære eller bevæger sig med jævn hastighed,
- b) på tør vej,
- c) i lastet eller ulastet stand,
- d) i situationer, hvor køretøjernes midterplan i længderetningen ikke er forskudt med mere end 0,2 m i forhold til hinanden, og/eller
- e) ved omgivende lysforhold på mindst 1 000 lux.

Det anerkendes, at ydeevnekravene i denne tabel ikke kan opfyldes fuldt ud under andre forhold end de ovenfor anførte. Systemet må dog ikke deaktivere eller ændre kontrolstrategien drastisk ved disse andre forhold. Dette skal påvises som foreskrevet i bilag 3 til dette regulativ.

Maksimal relativ anslagshastighed (km/h) for køretøjer i klasse M₁

Relativ hastighed [km/h]	Stationær		I bevægelse	
	Lastet	Ulastet	Lastet	Ulastet
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

Relativ hastighed [km/h]	Stationær		I bevægelse	
	Lastet	Ulastet	Lastet	Ulastet
45	15,00	15,00	—	—
50	25,00	25,00	—	—
55	30,00	30,00	—	—
60	35,00	35,00	—	—

Maksimal relativ anslagshastighed (km/h) for køretøjer i klasse N₁ (*)

Relativ hastighed [km/h]	Stationær/i bevægelse	
	Maksimal masse	Masse i køreklar stand
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

(*) For relative hastigheder mellem de anførte værdier (f.eks. 53 km/h) anvendes den maksimale relative anslagshastighed (dvs. 35/30 km/h), der gælder for den næste højere relative hastighed (dvs. 55 km/h).

For masser, der er større end massen i køreklar stand, anvendes den maksimale relative anslagshastighed, der gælder for den maksimale masse.

5.2.2. Bil-mod-fodgænger-scenarie

5.2.2.1. Kollisionsadvarsel

Når det avancerede nødbremsesystem har registreret muligheden for en kollision med en fodgænger, der krydser vejen med en konstant hastighed på 5 km/h, skal der afgives en kollisionsadvarsel som beskrevet i punkt 5.5.1, senest når nødbremsningen påbegyndes.

Kollisionsadvarslen kan afbrydes, hvis der ikke længere er nogen kollisionsfare.

5.2.2.2. Nødbremsning

Når systemet har registreret muligheden for en umiddelbart forestående kollision, skal der være et bremsekrav på mindst 5,0 m/s² for køretøjets driftsbremsesystem.

Nødbremsning kan afbrydes, hvis der ikke længere er nogen kollisionsfare.

Dette skal prøves i henhold til punkt 6.6 i dette regulativ.

5.2.2.3. Hastighed

Det avancerede nødbremsesystem skal være aktivt mindst i hastighedsområdet fra 20 km/h til 60 km/h og i alle belastningstilstande, medmindre det deaktiveres manuelt i overensstemmelse med punkt 5.4.

5.2.2.4. Hastighedsreduktion ved bremsekrav

Når det avancerede nødbremsesystem er aktivt, skal det kunne opnå den maksimale relative anslagshastighed som vist i følgende tabel:

- a) med krydsende fodgængere med en sideværts hastighedskomponent på højst 5 km/h,
- b) på tør vej,
- c) i lastet eller ulastet stand,
- d) i situationer, hvor køretøjernes midterplan i længderetningen ikke er forskudt med mere end 0,2 m i forhold til hinanden, og/eller
- e) ved omgivende lysforhold på mindst 2 000 lux.

Det anerkendes, at ydeevnekravene i denne tabel ikke kan opfyldes fuldt ud under andre forhold end de ovenfor anførte. Systemet må dog ikke deaktivere eller ændre kontrolstrategien drastisk ved disse andre forhold. Dette skal påvises som foreskrevet i bilag 3 til dette regulativ.

Maksimal anslagshastighed (km/h) for køretøjer i klasse M₁ (*)

Prøvekøretøjets hastighed (km/h)	Maksimal masse	Masse i køreklar stand
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

(*) For relative hastigheder mellem de anførte værdier (f.eks. 53 km/h) anvendes den maksimale relative anslagshastighed (dvs. 30/ 30/h), der gælder for den næste højere relative hastighed (dvs. 55 km/h).

For masser, der er større end massen i køreklar stand, anvendes den maksimale relative anslagshastighed, der gælder for den maksimale masse.

Maksimal anslagshastighed (km/h) for køretøjer i klasse N₁ (*)

Prøvekøretøjets hastighed (km/h)	Maksimal masse	Masse i køreklar stand
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

(*) For hastigheder af prøvekøretøjet, der ligger mellem de anførte værdier (f.eks. 53 km/h) anvendes den maksimale relative anslagshastighed (dvs. 35/30 km/h), der gælder for den næste højere hastighed af prøvekøretøjet (dvs. 55 km/h).
For masser, der er større end massen i køreklar stand, anvendes den maksimale relative anslagshastighed, der gælder for den maksimale masse.

5.3. Afbrydelse foretaget af føreren

5.3.1. Det avancerede nødbremsesystem skal gøre det muligt for føreren at afbryde kollisionsadvarslen og nødbremsningen vha. et middel til manuel deaktivering.

5.3.2. I begge tilfælde kan denne afbrydelse foretages ved enhver aktiv handling (f.eks. ved at trykke speederen i bund eller betjene afviserblinkeren), som angiver, at føreren er opmærksom på nødsituationen. Køretøjsfabrikanten giver i forbindelse med typegodkendelsen den tekniske tjeneste en liste over disse aktive handlinger, og denne liste skal vedhæftes prøvningsrapporten.

5.4. Manuel deaktivering

5.4.1. Når et køretøj er udstyret med et middel til manuel deaktivering af AEBS-funktionen, finder følgende betingelser anvendelse i relevant omfang:

5.4.1.1 AEBS-funktionen skal automatisk genindkobles ved begyndelsen af hver ny tændingscyklus.

5.4.1.2. AEBS-betjeningsanordningen skal være konstrueret således, at manuel deaktivering ikke er mulig med mindre end to bevidste handlinger.

5.4.1.3. AEBS-betjeningsanordningen skal være monteret således, at det opfylder de relevante krav og overgangsbestemmelser i FN-regulativ nr. 121, ændringsserie 01 eller en eventuel senere ændringsserie.

5.4.1.4. Det må ikke være muligt at deaktivere det avancerede nødbremsesystem ved en hastighed på over 10 km/h.

5.4.2. Når køretøjet er udstyret med et middel til automatisk deaktivering af AEBS-funktionen, f.eks. i situationer som terrængående brug, bugsering, drift på dynamometer, drift i et vaskeanlæg eller ved ikke-påviselig sensoruoverensstemmelse, skal følgende betingelser være gældende:

- 5.4.2.1. Køretøjsfabrikanten giver i forbindelse med typegodkendelsen den tekniske tjeneste en liste over de situationer og tilsvarende kriterier, hvor AEBS-funktionen deaktiveres automatisk, og denne liste skal vedhæftes prøvningsrapporten.
- 5.4.2.2. AEBS-funktionen skal automatisk genaktiveres, så snart de betingelser, der førte til automatisk deaktivering, ikke længere er til stede.
- 5.4.3. Et konstant optisk advarselssignal skal fortælle føreren, at AEBS-funktionen er blevet deaktiveret. Det gule advarselssignal i punkt 5.5.4 nedenfor kan anvendes til dette formål.
- 5.5. Advarselssignaler
 - 5.5.1. Den kollisionsadvarsel, der er omhandlet i punkt 5.2.1.1 og 5.2.2.1, skal afgives med mindst to midler valgt blandt akustiske, haptiske og optiske midler.
 - 5.5.2. En beskrivelse af advarselsangivelsen og den rækkefølge, som kollisionsadvarselssignalerne afgives til føreren på, skal gives af køretøjsfabrikanten i forbindelse med typegodkendelsen og skal angives i prøvningsrapporten.
 - 5.5.3. Når et optisk signal anvendes som del af kollisionsadvarslen, kan det optiske signal være en blinkende udgave af det fejladvarselssignal, der er specificeret i punkt 5.5.4.
 - 5.5.4. Den i punkt 5.1.4.1 omhandlede fejladvarsel skal være et konstant gult optisk advarselssignal.
 - 5.5.5. Hvert optisk AEBS-advarselssignal skal aktiveres, enten når tændingen (startanordningen) står på »on« (kørsel), eller når tændingen (startanordningen) er i en position mellem »on« (kørsel) og »start«, der af fabrikanten er angivet som en kontrolposition (initial system (power-on)). Dette krav gælder ikke for advarselssignaler, der vises i et fællesfelt.
 - 5.5.6. Advarselssignalerne skal være synlige, også i fuldt dagslys, og føreren skal fra førersædet let kunne kontrollere, at signalerne er funktionsdygtige.
 - 5.5.7. Når føreren får et optisk advarselssignal, der angiver, at det avancerede nødbremsesystem midlertidigt er ude af funktion, f.eks. som følge af ugunstige vejrforhold, skal signalet være konstant og farven gul. Det gule advarselssignal i punkt 5.5.4 ovenfor kan anvendes til dette formål.
- 5.6. Bestemmelser vedrørende periodisk syn
 - 5.6.1. Ved et periodisk teknisk syn skal det være muligt at kontrollere, at det avancerede nødbremsesystems funktionsstatus er korrekt ved hjælp af en optisk observation af fejladvarselssignalet status efter »power-ON« og evt. pærekontrol.

Hvis fejladvarselssignalet vises i et fællesfelt, skal det først observeres, at fællesfeltet fungerer, før status af fejladvarselssignalet kontrolleres.
 - 5.6.2. Ved typegodkendelsen afgives en fortrolig beskrivelse af den anvendte metode til beskyttelse mod simpel uautoriseret manipulation af det af fabrikanten valgte fejlangivelsessignal.

Alternativt anses dette beskyttelseskrav for at være opfyldt, når der findes et ekstra system til kontrol af korrekt driftsstatus for det avancerede nødbremsesystem.
- 6. PRØVNINGSPROCEDURE
 - 6.1. Prøvningsbetingelser
 - 6.1.1. Prøvningen udføres på en flad og tør asfalt- eller betonoverflade med god friktion.

- 6.1.1.1. Vejoverfladen til prøvningen skal have en nominel ⁽³⁾ højeste bremsekoeficient (PBC) på 0,9, medmindre andet er angivet, ved anvendelse af enten:
 - 6.1.1.2. standardreferencedæk (E1136) i overensstemmelse med American Society for Testing and Materials (ASTM) — ASTM Method E1337-90 ved en hastighed på 40 mph, eller
 - 6.1.1.3. k-prøvningsmetoden som specificeret i tillæg 2 til bilag 6 i FN-regulativ nr. 13-H.
 - 6.1.1.4. Prøveoverfladen har en jævn hældning mellem vandret og 1 procent.
- 6.1.2. Den omgivende temperatur skal være mellem 0 °C og 45 °C.
- 6.1.3. Den vandrette sigtbarhed skal være således, at målet kan iagttages under hele prøvningen.
- 6.1.4. Prøvningerne må kun finde sted, når der ikke er vind, som kan påvirke resultaterne.
- 6.1.5. Den naturlige omgivende belysning skal være homogen i prøvningsområdet og ligge over 1 000 Lux under bil-mod-bil-scenariet som beskrevet i punkt 5.2.1 og over 2 000 lux under bil-mod-fodgænger-scenariet som beskrevet i punkt 5.2.2. Det bør sikres, at prøvningen ikke finder sted under forhold, hvor der køres mod eller væk fra solen i en lav vinkel.
- 6.2. Forhold ved køretøjet
 - 6.2.1. Prøvningsvægt

Køretøjet skal som minimum prøves i lastet og ulastet stand.

Belastningsfordelingen skal være i overensstemmelse med fabrikantens anbefalinger. Der må ikke foretages ændringer, når prøvningsproceduren er påbegyndt.
 - 6.2.2. Klargøring af køretøjet inden prøvningen
 - 6.2.2.1. Hvis fabrikanten anmoder om det,

kan køretøjet tilbagelægge en strækning på højst 100 km på en blanding af by- og landeveje med anden trafik og vejudstyr med henblik på kalibrering af sensorsystemet.

Køretøjet kan underkastes en sekvens af bremseaktiveringer for at sikre, at driftsbremsen er tilkørt inden prøvningen.
 - 6.2.2.2. Oplysninger om den strategi for klargøring af køretøjet inden prøvningen, som køretøjsfabrikanten har anmodet om, skal identificeres og registreres i typegodkendelsesdokumentationen for køretøjet.
- 6.3. Prøvemål
 - 6.3.1. Det mål, der anvendes ved prøvninger til registrering af køretøjer, skal være masseproducerede køretøjsserier i klasse M₁ AA sedan, eller alternativt et »blødt mål«, der er repræsentativt for et sådant køretøj med hensyn til de detektionskarakteristika, der anvendes af AEBS-sensorsystemet ved prøvninger foretaget i overensstemmelse med SO 19206-1:2018. Referencepunktet for køretøjets placering skal være det bageste punkt på køretøjets midterlinje.
 - 6.3.2. Det mål, der anvendes til prøvninger vedrørende detektion af fodgængere, skal være et »blødt mål« og være repræsentativt for de menneskelige specifikationer, der anvendes i AEBS-sensorsystemet ved prøvninger foretaget i overensstemmelse med ISO 19206-2:2018.
 - 6.3.3. Oplysninger, der muliggør specifik identifikation og reproduktion af målet/målene, skal angives i køretøjets typegodkendelsesdokumentation.

⁽³⁾ Ved »nominel« værdi forstås den teoretiske målværdi.

6.4. Prøvning af advarsel og aktivering med et stationært køretøjsmål

6.4.1. Prøvekøretøjet skal bevæge sig mod det stationære mål i en lige linje i mindst to sekunder forud for den funktionelle del af prøvningen med en forskydning mellem prøvekøretøj og målets midterlinje på højst 0,2 m.

Prøvningerne skal udføres med et køretøj, der kører hhv. 20, 42 og 60 km/h (med en tolerance på + 0/- 2 km/h). Hvis det anses for at være berettiget, kan den tekniske tjeneste foretage prøvning ved enhver anden hastighed inden for hastighedsområdet som defineret i punkt 5.2.1.3.

Den funktionelle del af prøvningen påbegyndes, når prøvekøretøjet kører med konstant hastighed og befinder sig i en afstand, der svarer til en tid til kollision (TTC) på mindst 4 sekunder fra målet.

Fra starten af den funktionelle del og indtil kollisionspunktet må der af føreren ikke foretages justering af nogen af prøvekøretøjets betjeningsanordninger, bortset fra en let justering af styreanordningen for at modvirke afdrift.

6.4.2. Timing af de kollisionsadvarselmidler, der er omhandlet i punkt 5.5.1, skal være i overensstemmelse med bestemmelserne i punkt 5.2.1.1.

6.5. Prøvning af advarsel og aktivering med et køretøjsmål i bevægelse

6.5.1. Prøvekøretøjet og køretøjsmålet i bevægelse skal bevæge sig i samme retning i en lige linje i mindst to sekunder forud for den funktionelle del af prøvningen med en forskydning mellem prøvekøretøjets og målets midterlinje på højst 0,2 m.

Prøvningen skal udføres med et prøvekøretøj, der bevæger sig med hhv. 30 km/h og 60 km/h og et køretøjsmål, der bevæger sig med 20 km/h (med en tolerance på + 0/- 2 km/h for både prøvekøretøjet og køretøjsmålet). Hvis det anses for at være berettiget, kan den tekniske tjeneste foretage prøvning ved enhver anden hastighed for prøvekøretøjet og køretøjsmålet inden for hastighedsområdet som defineret i punkt 5.2.1.3,

Den funktionelle del af prøvningen påbegyndes, når prøvekøretøjet kører med konstant hastighed og befinder sig i en afstand, der svarer til en TTC på mindst 4 sekunder fra målet.

Fra starten af den funktionelle del af prøvningen og indtil prøvekøretøjet kommer ned på en hastighed svarende til målets hastighed må der af føreren ikke foretages justering af nogen af prøvekøretøjets betjeningsanordninger, bortset fra en let justering af styreanordningen for at modvirke afdrift.

6.5.2. Timing af de kollisionsadvarselmidler, der er omhandlet i punkt 5.5.1 ovenfor, skal være i overensstemmelse med bestemmelserne i punkt 5.2.1.1.

6.6. Prøvning af advarsel og aktivering med et fodgængermål

6.6.1. Prøvekøretøjet skal bevæge sig mod punktet for kollision med fodgængermålet i en lige linje i mindst to sekunder forud for den funktionelle del af prøvningen med en forskydning mellem prøvekøretøj og målets midterlinje på højst 0,1 m.

Den funktionelle del af prøvningen påbegyndes, når prøvekøretøjet kører med en konstant hastighed og befinder sig i en afstand, der svarer til en TTC på mindst 4 sekunder fra anslagspunktet.

Fodgængermålet skal bevæge sig i en lige linje, der er vinkelret på prøvekøretøjets kørselsretning, med en konstant hastighed på 5 km/h $\pm$ 0,2 km/h, og målet må ikke bevæge sig, før den funktionelle del af prøvningen er påbegyndt. Fodgængerens position skal koordineres med prøvekøretøjet på en sådan måde, at anslagspunktet for fodgængermålet på forenden af prøvekøretøjet ligger i prøvekøretøjets midterlinje i længderetningen med en tolerance på højst 0,1 m, hvis prøvekøretøjet kører med den fastsatte hastighed under hele den funktionelle del af prøvningen og ikke bremses op.

Prøvningerne skal udføres med et køretøj, der kører hhv. 20, 30 og 60 km/h (med en tolerance på + 0/- 2 km/h). Den tekniske tjeneste kan foretage prøvning ved enhver anden hastighed inden for hastighedsområdet som defineret i punkt 5.2.2.3 og 5.2.2.4

Fra starten af den funktionelle del og indtil prøvekøretøjet har undgået kollisionen eller har passeret punktet for kollision med fodgængerområdet, må der af føreren ikke foretages justering af nogen af prøvekøretøjets betjeningsanordninger, bortset fra en let justering af styreanordningen for at modvirke afdrift.

Den ovenfor beskrevne prøvning udføres med en 6-årig fodgænger som »blødt mål« som defineret i punkt 6.3.2.

6.6.2. Timingen af de kollisionsadvarselmidler, der er omhandlet i punkt 5.5.1 ovenfor, skal være i overensstemmelse med bestemmelserne i punkt 5.2.2.1.

6.7. (reserveret)

6.8. Prøvning af fejldetektion

6.8.1. Der simuleres et elektrisk svigt, f.eks. ved at afbryde strømkilden til en AEBS-komponent eller ved at afbryde en elektrisk forbindelse mellem AEBS-komponenter. Når der simuleres et AEBS-svigt, må hverken de elektriske forbindelser til fejladvarselssignalet i punkt 5.5.4 ovenfor eller til det valgfrie middel til deaktivering af AEBS-funktionen i punkt 5.4 være frakoblet.

6.8.2. Det fejladvarselssignal, der er omhandlet i punkt 5.5.4 ovenfor, skal aktiveres og forblive aktiveret senest 10 sekunder efter, at køretøjet har opnået en hastighed på over 10 km/h, og det skal genaktiveres umiddelbart efter en efterfølgende cyklus med tændingslukning (»off«) og tænding (»on«), så længe den simulerede fejl er til stede.

6.9. Prøvning af deaktivering

6.9.1. Hvis køretøjet er udstyret med et middel til at deaktivere AEBS, drejes startnøglen til »on« (kørsel), og AEBS deaktiveres. Det advarselssignal, der er omhandlet i punkt 5.4.2 ovenfor, skal aktiveres. Tændingen drejes til slukket (»off«). Tændingen drejes igen til »on« (kørsel), og det kontrolleres, at det tidligere aktiverede advarselssignal ikke genaktiveres, og dette indikerer, at AEBS er blevet genindkoblet som angivet i punkt 5.4.1 ovenfor. Hvis tændingen foregår ved hjælp af en »nøgle«, skal ovennævnte krav opfyldes, uden at nøglen fjernes.

6.10. Systemets robusthed

6.10.1. Ethvert af de ovennævnte prøvningsscenarier, hvor et scenarie beskriver en prøvningsopstilling ved en køretøjshastighed ved én belastningstilstand for en kategori (bil-mod-bil eller bil-mod-fodgænger), skal udføres to gange. Hvis en af de to prøvninger ikke opfylder kravene, kan prøvningen gentages én gang. En prøvningsopstilling anses for at være bestået, hvis kravene opfyldes i to prøvninger. Antallet af mislykkede prøvningen inden for en kategori må ikke overstige:

- a) 10 % af de udførte prøvninger for bil-mod-bil-scenariet samt
- b) 10 % af de udførte prøvninger for bil-mod-fodgænger-scenariet.

6.10.2. Den grundlæggende årsag til mislykkede prøvninger analyseres i samarbejde med den tekniske tjeneste, og analysen vedlægges prøvningsrapporten. Hvis den grundlæggende årsag ikke kan kædes sammen med en afvigelse i prøvningsopstillingen, kan den tekniske tjeneste prøve andre hastigheder inden for hastighedsområdet i punkt 5.2.1.3, 5.2.1.4, 5.2.2.3 eller 5.2.2.4, alt efter hvad der er relevant.

6.10.3. Under vurdering i bilag 3 skal fabrikanten gennem passende dokumentation påvise, at systemet er i stand til på pålidelig vis at levere den krævede ydeevne.

7. ÆNDRING AF KØRETØJSTYPEN OG UDVIDELSE AF GODKENDELSEN

7.1. Enhver ændring af køretøjstypen som defineret i punkt 2.4 ovenfor skal meddeles til den typegodkendende myndighed, som har godkendt køretøjstypen. Den typegodkendende myndighed kan da enten:

- 7.1.1. skønne, at de pågældende ændringer ikke har nogen negativ virkning for opfyldelsen af betingelserne for meddelelse af godkendelsen og meddele en udvidelse af godkendelsen, eller
- 7.1.2. skønne, at de pågældende ændringer medfører, at betingelserne for meddelelse af godkendelsen ikke længere er opfyldt og kræve yderligere prøvninger eller supplerende kontrol, inden den meddeler udvidelse af godkendelsen.
- 7.2. Godkendelse eller nægtelse af godkendelse skal sammen med detaljer om ændringerne meddeles i henhold til fremgangsmåden beskrevet i afsnit 4.3 til de kontraherende parter i overenskomsten, der anvender dette regulativ.
- 7.3. Den typegodkendende myndighed underretter de øvrige kontraherende parter om udvidelsen ved hjælp af meddelelsesformularen i bilag 1 til dette regulativ. Den skal tildele et serienummer til hver udvidelse: det såkaldte udvidelsesnummer.
8. PRODUKTIONENS OVERENSSTEMMELSE
- 8.1. Procedurene vedrørende produktionens overensstemmelse skal opfylde bestemmelserne i 1958-overenskomstens skema 1 (E/ECE/TRANS/505/Rev.3), idet følgende forskrifter finder anvendelse:
- 8.2. Et køretøj, der er godkendt i henhold til dette regulativ, skal være således fremstillet, at det svarer til den godkendte type, idet det skal opfylde de krav, der er fastlagt i punkt 5 ovenfor.
- 8.3. Den typegodkendende myndighed, der har meddelt godkendelse, kan til hver en tid efterprøve de metoder, der anvendes til kontrol af overensstemmelsen i de enkelte produktionsanlæg. Der foretages normalt en inspektion hvert andet år.
9. SANKTIONER I TILFÆLDE AF PRODUKTIONENS MANGLENDE OVERENSSTEMMELSE
- 9.1. En godkendelse, som er meddelt for en type køretøj i henhold til dette regulativ, kan inddrages, hvis kravene i punkt 8 ovenfor ikke er opfyldt.
- 9.2. Hvis en af de kontraherende parter inddrager en godkendelse, som den tidligere har meddelt, skal den straks underrette de øvrige kontraherende parter, der anvender dette regulativ, herom ved hjælp af en meddelelsesformular, der er i overensstemmelse med modellen i bilag 1 til dette regulativ.
10. ENDELIGT OPHØR AF PRODUKTIONEN
- Hvis indehaveren af godkendelsen endeligt indstiller produktionen af en køretøjstype som er godkendt i henhold til dette regulativ, underrettes den myndighed, som har meddelt godkendelsen, herom. Denne underretter straks de øvrige kontraherende parter i overenskomsten, der anvender dette regulativ, ved hjælp af en meddelelsesformular, der er i overensstemmelse med modellen i bilag 1 til dette regulativ.
11. NAVN OG ADRESSE PÅ DE TEKNISKE TJENESTER, SOM ER ANSVARLIGE FOR UDFØRELSE AF GODKENDELSES-PRØVNINGEN, OG PÅ DE TYPEGODKENDENDE MYNDIGHEDER
- De kontraherende parter i overenskomsten, der anvender dette regulativ, meddeler FN's sekretariat ⁽⁴⁾ navn og adresse på de tekniske tjenester, som er ansvarlige for udførelse af godkendelsesprøvningerne, og på de typegodkendende myndigheder, som meddeler godkendelse, og hvortil meddelelser om godkendelse, udvidelse, nægtelse eller inddragelse af godkendelse skal fremsendes.
12. OVERGANGSBESTEMMELSER
- 12.1. Efter den officielle ikrafttrædelsesdato for ændringsserie 01 kan ingen kontraherende parter, der anvender dette regulativ, nægte at meddele eller nægte at anerkende typegodkendelse i henhold til dette regulativ som ændret ved ændringsserie 01.

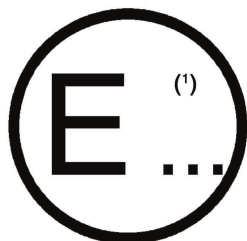
(⁴) FN/ECE-sekretariatene leverer onlineplatformen («/343 Application») til udveksling af sådanne oplysninger med sekretariatet: <https://www.unece.org/trans/main/wp29/datasharing.html>

- 12.2. Fra den 1. maj 2024 er de kontraherende parter, der anvender dette regulativ, ikke forpligtet til at anerkende typegodkendelser i henhold til den oprindelige udgave af dette regulativ, som først blev udstedt efter 1. maj 2024.
 - 12.3. Indtil den 1. maj 2026 skal de kontraherende parter, der anvender dette regulativ, anerkende typegodkendelser i henhold til den oprindelige udgave af dette regulativ, som blev udstedt første gang før den 1. maj 2024.
 - 12.4. Fra den 1. maj 2026 er de kontraherende parter, der anvender dette regulativ, ikke forpligtet til at anerkende typegodkendelser udstedt i henhold til den oprindelige udgave af dette regulativ.
 - 12.5. Uanset punkt 12.4 skal kontraherende parter, der anvender dette regulativ, fortsat anerkende typegodkendelser, der er udstedt i henhold til den oprindelige udgave af dette regulativ for køretøjer, som ikke påvirkes af de ændringer, der blev indført med ændringsserie 01.
 - 12.6. De kontraherende parter, der anvender dette regulativ, må ikke nægte at meddele typegodkendelser i henhold til nogen af de foregående serier af ændringer til dette regulativ eller udvidelser heraf
-

BILAG 1

Meddelelse

(Største format: A4 (210 × 297 mm))



Udstedt af: Myndighedens navn

.....

.....

vedrørende ⁽²⁾:

Meddelelse af godkendelse

Udvidelse af godkendelse

Nægtelse af godkendelse

Inddragelse af godkendelse

Endeligt ophør af produktionen

af en type køretøj for så vidt angår det avancerede nødbremsesystem (AEBS) i henhold til regulativ nr. 152

Godkendelse nr.:

1. Varemærke:

2. Type og handelsbetegnelse(r):

3. Fabrikantens navn og adresse:

4. Navn og adresse på fabrikantens eventuelle repræsentant:

5. Kort beskrivelse af køretøjet:

6. Dato for indlevering af køretøjet til godkendelse:

7. Den tekniske tjeneste, der forestår godkendelsesprøvingerne:

8. Dato på rapport udstedt af den pågældende tekniske tjeneste

9. Nummer på rapport udstedt af denne tjeneste.....

10. Godkendelse meddelt/nægtet/udvidet/inddraget ⁽²⁾:

11. Sted:

12. Dato:

13. Underskrift:

14. Der er som bilag vedlagt følgende dokumenter, hvorpå er angivet ovenstående godkendelsesnummer:

15. Bemærkninger:

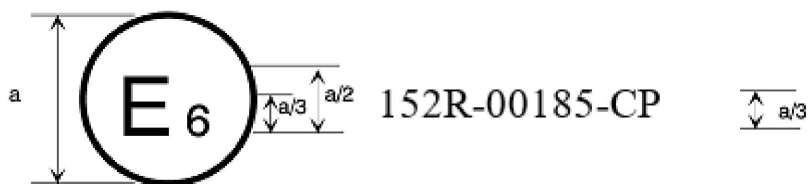
⁽¹⁾ Kendingsnummer for det land, hvor godkendelsen er meddelt/udvidet/nægtet/inddraget (se godkendelsesforskrifter i regulativet).

⁽²⁾ Det ikke relevante overstreges.

BILAG 2

Udformning af godkendelsesmærker

(jf. punkt 4.4-4.4.2 i dette regulativ)

 $a = 8 \text{ mm min.}$

Ovenstående godkendelsesmærke på et køretøj viser, at den pågældende køretøjstype for så vidt angår det avancerede nødbremsesystem (AEBS) er godkendt i Belgien (E 6) i henhold til regulativ nr. 152 (markeret med C for bil-mod-bil-scenarie og P for bil-mod-fodgænger-scenarie). De første to cifre i godkendelsesnummeret angiver, at godkendelsen blev meddelt i henhold til kravene i FN-regulativ nr. 152 i regulativets oprindelige version.

BILAG 3

Særlige krav, der finder anvendelse på sikkerhedsaspekter ved komplekse elektroniske kontrolsystemer

1. Generelt

I dette bilag opstilles særlige krav til dokumentation, fejlstrategi og kontrol vedrørende sikkerhedsaspekter ved komplekse elektroniske køretøjskontrolsystemer (punkt 2.4 nedenfor) for så vidt angår dette regulativ.

Dette bilag gælder også for sikkerhedsrelaterede funktioner, der er identificeret i dette regulativ, og som styres af elektroniske systemer (punkt 2.3) for så vidt angår dette regulativ.

Bilaget specificerer ikke ydeevnekravene for »systemet«, men beskriver, hvordan det er udformet, og hvilke oplysninger der skal afgives til den tekniske tjeneste med henblik på typegodkendelse.

Disse oplysninger skal godtgøre, at »systemet« i normaltilstand og i fejltilstand overholder alle relevante ydeevnekrav, som er angivet andetsteds i dette regulativ, og at det er beregnet til at fungere på en sådan måde, at det ikke forårsager nogen sikkerhedskritiske risici.

2. Definitioner

I dette bilag forstås ved:

- 2.1. »systemet«: et elektronisk kontrolsystem eller et komplekst elektronisk kontrolsystem, der leverer eller udgør en del af kontroltransmissionen af en funktion, som dette regulativ finder anvendelse på. Dette omfatter også ethvert andet system, der er omfattet af dette regulativ, samt transmissionsforbindelser til eller fra andre systemer, der ikke er omfattet af dette regulativ, og som handler på en funktion, som dette regulativ finder anvendelse på
- 2.2. »sikkerhedskoncept«: en beskrivelse af de foranstaltninger, der er indbygget i systemet, herunder i de elektroniske enheder, med henblik på systemintegritet og opretholdelse af sikker drift i normaltilstand og fejltilstand, selv i tilfælde af elektrisk svigt. Muligheden for »fall-back« til delvis drift eller et back-up-system, der sikrer køretøjets vigtigste funktioner, kan indgå i sikkerhedskonceptet
- 2.3. »elektronisk kontrolsystem«: en kombination af enheder, der er udformet til at bidrage til frembringelse af den pågældende køretøjskontrollfunktion ved hjælp af elektronisk databehandling. Sådanne systemer, som ofte styres af software, er fremstillet af funktionelle enkeltkomponenter som f.eks. følere, elektroniske kontrolenheder og bremsecylindere og er forbundet via transmissionsforbindelser. De kan omfatte mekaniske, elektropneumatiske eller elektrohydrauliske elementer
- 2.4. »komplekse elektroniske køretøjskontrolsystemer«: de elektroniske kontrolsystemer, hvor en funktion styret af et elektronisk system eller føreren kan blive tilsidesat af et elektronisk kontrolsystem/-funktion på højere niveau. En funktion, der tilsidesættes, bliver en del af det komplekse system, såvel som ethvert overordnet system/funktion inden for rammerne af dette regulativ. Transmissionsforbindelserne til og fra overordnede systemer/funktioner uden for rammerne af dette regulativ skal også medtages
- 2.5. »elektroniske kontrolsystemer/funktioner på højere niveau«: systemer/funktioner, der anvender yderligere behandling og/eller føleudstyr til at ændre køretøjets opførsel gennem udsendelse af kommandoer om variationer i køretøjkontrolsystemets normale funktion(er). Dermed kan komplekse systemer automatisk ændre prioriteringen af deres mål, afhængigt af de detekterede omstændigheder
- 2.6. »enheder«: den mindste underinddeling af systemkomponenter, som er omfattet af dette bilag, idet disse kombinationer af komponenter behandles som separate enheder med henblik på identifikation, analyse eller udskiftning
- 2.7. »transmissionsforbindelser«: midler, som anvendes til at forbinde forskellige enheder med hinanden, med henblik på udsendelse af signaler, driftsdata eller forsyning med energi. Dette udstyr er normalt elektrisk, men kan til dels være mekanisk, pneumatisk eller hydraulisk

- 2.8. »kontrolområde«: en output-variabel, som definerer det område, inden for hvilket systemet kan forventes at udøve kontrol
- 2.9. »grænser for funktionel drift«: et mål, der definerer de ydre fysiske grænser, inden for hvilke systemet er i stand til at opretholde kontrollen
- 2.10. »sikkerhedsrelateret funktion«: en funktion i »systemet«, som kan ændre køretøjets dynamiske egenskaber. »Systemet« kan være i stand til at udføre mere end én sikkerhedsrelateret funktion

3. Dokumentation

3.1. Forskrifter

Fabrikanten skal levere en dokumentationspakke, der giver adgang til »systemets« grundlæggende design og de midler, hvormed det forbindes til andre køretøjssystemer, eller som direkte kontrollerer output-variablerne. »Systemets« funktion(er) og det af fabrikanten fastsatte sikkerhedskoncept skal forklares. Dokumentationen skal være kortfattet, men skal godtgøre, at der er anvendt ekspertise fra alle relevante systemområder i design- og udviklingsprocessen. I forbindelse med periodiske tekniske syn skal dokumentationen indeholde en beskrivelse af, hvordan »systemets« aktuelle driftsstatus kan efterprøves.

Den tekniske tjeneste skal vurdere dokumentationspakken for at godtgøre, at »systemet«:

- a) er designet til at fungere i normaltilstand og i fejltilstand på en sådan måde, at det ikke fremkalder sikkerhedskritiske risici
- b) i normaltilstand og i fejltilstand opfylder alle de relevante ydeevnekrav, der er angivet andetsteds i dette regulativ, og
- c) blev udviklet i overensstemmelse med den udviklingsproces/metode, der er angivet af fabrikanten.

3.1.1. Dokumentation skal foreligge i to dele:

- a) den formelle dokumentationspakke, der kræves med henblik på godkendelse, indeholder det materiale, der er anført i punkt 3 (med undtagelse af punkt 3.4.4), og skal leveres til den tekniske tjeneste på tidspunktet for indgivelsen af typegodkendelsesansøgningen. Denne dokumentationspakke skal anvendes af den tekniske tjeneste som referencegrundlag for den verifikationsproces, der er angivet i punkt 4 i dette bilag. Den tekniske tjeneste skal sikre, at denne dokumentationspakke fortsat er tilgængelig i en periode, der er fastlagt i overensstemmelse med den godkendende myndighed. Denne periode skal være mindst 10 år, der regnes fra tidspunktet for produktionens endelige ophør.
- b) yderligere materiale og analysedata i punkt 3.4.4, som skal opbevares af fabrikanten, men stilles til rådighed for gennemgang på godkendelsestidspunktet. Fabrikanten skal sikre, at dette materiale og disse analysedata forbliver tilgængelige i en periode på 10 år, der regnes fra tidspunktet for produktionens endelige ophør.

3.2. Beskrivelse af »systemets« funktioner.

Der leveres en beskrivelse, som let forståeligt forklarer alle »systemets« kontrolfunktioner og de metoder, der er anvendt for at nå målene, herunder en erklæring om den eller de mekanismer, som er omfattet af kontrol.

Alle beskrevne funktioner, der kan tilsidesættes, skal identificeres, og der skal leveres en yderligere beskrivelse af begrundelsen for at ændre funktionen.

3.2.1. Der leveres en fortegnelse over alle inputvariabler og målte variabler, og arbejdsområdet for disse defineres.

3.2.2. Der leveres en fortegnelse over alle outputvariabler, som styres af »systemet«, og det angives i hvert enkelt tilfælde, hvorvidt der er tale om direkte kontrol eller kontrol via et andet køretøjssystem. Det kontrolområde (punkt 2.8), der udøves på hver af disse variabler, skal defineres.

3.2.3. Øvre og nedre grænser for funktionel drift (punkt 2.9) angives, hvis det er relevant for systemets ydeevne.

3.3. Systemkonfiguration og -diagram

3.3.1. Fortegnelse over komponenter.

Der leveres en liste med alle enhederne i »systemet« og med angivelse af andre køretøjssystemer, som er nødvendige for at opnå den pågældende kontrolfunktion.

Desuden leveres et diagram, som viser kombinationen af disse enheder og indeholder en nærmere angivelse af komponenternes fordeling og forbindelser med hinanden.

3.3.2. Enhedernes funktioner

Der gives en kort beskrivelse af de enkelte enheders funktion i »systemet«, og de signaler, som forbinder systemet med andre enheder eller med andre køretøjssystemer, angives. Disse oplysninger kan afgives som et blokdiagram eller andet diagram, eller som en beskrivelse suppleret af et sådant diagram.

3.3.3. Indbyrdes forbindelser

De indbyrdes forbindelser i »systemet« illustreres med et kredsløbsdiagram for elektriske transmissionsforbindelser, med et rørdiagram for pneumatisk eller hydraulisk transmissionsudstyr og med et forenklet diagram for mekaniske forbindelser. Transmissionsforbindelserne både til og fra andre systemer skal også illustreres

3.3.4. Signalflow, driftsdata og prioriteringer

Der skal være en klar overensstemmelse mellem transmissionsforbindelserne og de signaler og/eller driftsdata, der sendes mellem enhederne. Prioriteringer for signaler og/eller driftsdata i multiplexdatastier skal angives, såfremt disse kan påvirke den i dette regulativ foreskrevne ydeevne eller sikkerhed.

3.3.5. Identifikation af enheder

Hver enhed skal klart og utvetydigt kunne identificeres (f.eks. kan hardware mærkes, og software kan mærkes eller forsynes med softwaresignal) for at sikre sammenhængen mellem hardware og dokumentation.

Hvis flere funktioner er kombineret i en enkelt enhed eller i en enkelt computer, men af overskuelighedshensyn er angivet som flere blokke i blokdiagrammet, anvendes kun en enkelt identifikationsmærkning af det pågældende hardware. Ved anvendelse af denne identifikation skal fabrikanten bekræfte, at det leverede udstyr er i overensstemmelse med det respektive dokument.

3.3.5.1. Identifikationen angiver den pågældende hardware- og softwareversion, og såfremt der kommer en ny version, som ændrer den i henhold til nærværende regulativs angivne funktion, skal identifikation også ændres.

3.4. Fabrikantens sikkerhedskoncept

3.4.1. Fabrikanten udformer en erklæring, hvori det bekræftes, at den strategi, der er valgt for at nå »systemets« mål, ikke ved normaltilstand påvirker driften af systemer, som er underlagt kravene i dette regulativ.

3.4.2. Med hensyn til software, der anvendes i »systemet«, skal konfigurationen forklares, og de anvendte metoder og redskaber i forbindelse med konceptet skal defineres. Fabrikanten skal dokumentere, hvordan systemets logik blev bestemt i udformnings- og udviklingsprocessen.

3.4.3. Fabrikanten skal tilsende den tekniske tjeneste en forklaring af de konstruktionsmæssige foranstaltninger, der er indbygget i »systemet« for at opretholde sikker drift i tilfælde af svigt. Mulige konstruktionsmæssige foranstaltninger ved svigt i »systemet« kan være:

- a) fall-back til drift ved hjælp af delvist system,
- b) omskift til særligt back-up-system,
- c) deaktivering af funktion på højere niveau.

I tilfælde af svigt skal føreren advares, f.eks. ved et advarselssignal eller en besked på displayet. Når føreren ikke har deaktiveret systemet, f.eks. ved at dreje tændingslåsen (startkontakten) til »off«-indstilling, eller ved at slukke for den pågældende funktion, hvis der findes en særlig kontakt til dette formål, skal advarslen forblive, så længe fejltilstanden vedbliver.

- 3.4.3.1. Hvis den valgte foranstaltning aktiverer en delvis driftsfunktion ved visse fejltilstande, skal disse tilstande angives, og den deraf følgende begrænsede effektivitet specificeres.
- 3.4.3.2. Hvis den valgte foranstaltning aktiverer en reserveanordning (back-up) til opfyldelse af køretøjkontrollens mål, skal principperne for omskiftningsmekanismen, logikken og redundansniveauet og eventuelle indbyggede back-up-kontrolfunktioner forklares, og de deraf følgende begrænsninger for back-up-effektiviteten specificeres.
- 3.4.3.3. Hvis den valgte foranstaltning resulterer i deaktivering af en funktion på højere niveau, skal alle output-kontrolsignaler vedrørende denne funktion blokeres på en sådan måde, at overgangsforstyrrelser begrænses.
- 3.4.4. Dokumentation skal understøttes af en analyse, som overordnet viser, hvordan systemet vil opføre sig ved en individuel fare eller fejl, som påvirker køretøjkontrollens ydelse eller sikkerheden.

Den eller de valgte analysetilgange følges og forvaltes af fabrikanten og stilles til rådighed i forbindelse med den tekniske tjenestes inspektion på typegodkendelsestidspunktet.

Den tekniske tjeneste skal foretage en vurdering af anvendelsen af analysetilgangen(-ene). Revisionen skal omfatte:

- inspektion af sikkerhedstilgangen på konceptniveauet (køretøj) med bekræftelse på, at den omfatter overvejelser om interaktioner med andre køretøjssystemer. Denne tilgang skal baseres på en fare-/risikoanalyse, der er passende for systemets sikkerhed.
- inspektion af sikkerhedstilgangen på systemniveau. Denne kan være baseret på en analyse af en fejltilstand og virkningen heraf (FMEA), en fejltræanalyse (FTA) eller en lignende proces, der er relevant i forhold til systemsikkerheden
- inspektion af valideringsplanerne og resultaterne. Denne validering skal f.eks. benytte Hardware in the Loop-test (HIL), køretøjets driftsprøvning på vej eller ethvert middel, der er egnet til validering.

Vurderingen skal bestå af kontroller af risici og fejl valgt af den tekniske tjeneste for at fastslå, at fabrikantens forklaring af sikkerhedskonceptet er forståelig, logisk, og at valideringsplanerne er egnede og er blevet gennemført.

Den tekniske tjeneste kan udføre eller kræve, at der udføres prøver som angivet i punkt 4 for at verificere sikkerhedskonceptet.

- 3.4.4.1. I dokumentationen skal de overvågede parametre være opstillet i punktform, og for hvert af de i dette bilags punkt 3.4.4 specificerede fejltilstandstyper angives de advarselssignaler, der skal afgives til føreren og/eller til service- og inspektionspersonalet.
- 3.4.4.2. Denne dokumentation skal beskrive de foranstaltninger, der er truffet for at sikre, at »systemet« ikke berører køretøjets sikre drift, når »systemets« ydeevne er påvirket af miljøforhold som f.eks. klima, temperatur, støvindtrængning, vandindtrængning, islag.

4. Verifikation og prøvning

- 4.1. »Systemets« funktionelle drift, jf. de i punkt 3 foreskrevne dokumenter, prøves som følger:

4.1.1. Kontrol af »systemets« funktioner

Den tekniske tjeneste skal verificere »systemet« under normaltilstand ved at teste et antal udvalgte funktioner blandt dem, der er angivet af fabrikanten i punkt 3.2 ovenfor.

For komplekse elektroniske systemer skal disse prøvninger omfatte scenarier, hvorved en angivet funktion tilsidesættes.

4.1.2. Verifikation af sikkerhedskonceptet i punkt 3.4

»Systemets« reaktion skal kontrolleres ved fejltilstand i en vilkårlig enhed ved at anvende de respektive outputsignaler til elektriske enheder eller mekaniske elementer for at simulere virkningen af indre fejl i enheden. Den tekniske tjeneste skal foretage denne kontrol for mindst en enkelt enhed, men må ikke kontrollere reaktionen af »systemet« på flere samtidige fejl i de enkelte enheder.

Den tekniske tjeneste skal verificere, at disse prøvninger omfatter aspekter, som kan have indflydelse på køretøjets styrbarhed og brugerinformation (HMI-aspekter).

- 4.1.2.1. Resultaterne af kontrollen skal have en sådan grad af overensstemmelse med den dokumenterede sammenfatning af fejlanalysen, at det overordnet kan bekræftes, at sikkerhedskonceptet og udførelsen er tilstrækkelig.

5. Indberetning fra den tekniske tjeneste

Indberetning af vurderingen fra den tekniske tjeneste skal udføres på en sådan måde, at den muliggør sporbarhed, f.eks. at versioner af dokumenter, der inspiceres, er kodet og opført i den tekniske tjenestes register.

Et eksempel på et muligt layout til den tekniske tjenestes verifikationsblanket til den typegodkendende myndighed er angivet i tillæg 1 til dette bilag.

Bilag 3 til Tillæg 1

Model til vurderingsblanket til elektroniske systemer

Prøvningsrapport nr.:

1. Identifikation

1.1. Køretøjets fabrikat:

1.2. Type:

1.3. Typeidentifikationsmærker som markeret på køretøjet:

1.4. Mærkets anbringelsessted:

1.5. Fabrikantens navn og adresse:

1.6. Navn og adresse på fabrikantens eventuelle repræsentant:

1.7. Fabrikantens formelle dokumentationspakke:

Dokument:

Dato for første udstedelse:

Dato for seneste opdatering:

2. Prøvekøretøj(er)/systembeskrivelse(r)

2.1. Generel beskrivelse:

2.2. Beskrivelse af alle kontrolfunktionerne i »systemet« og driftsmetoder

2.3. Beskrivelse af komponenter og diagrammer af sammenkoblingerne inden for »systemet«:

3. Fabrikantens sikkerhedskoncept

3.1. Beskrivelse af signalflow og driftsdata og deres prioriteringer:

3.2. Fabrikantens erklæring:

Fabrikanten(-erne).....bekræfter, at den strategi, der er valgt for at opnå systemets mål, ikke ved normaltilstand påvirker den sikre drift af køretøjet.

3.3. Skitseringsarkitektur af software samt de anvendte metoder og værktøjer:

3.4. Forklaring af konstruktionsbestemmelser indbygget i »systemet« under fejltilstande:

3.5. Dokumenterede analyser af »systemets« adfærd under individuelle fare- eller fejltilstande:

3.6. Beskrivelse af de anvendte foranstaltninger med henblik på miljøforhold:

3.7. Forskrifter vedrørende periodisk inspektion af »systemet«:

3.8. Resultater af »systemets« verifikationstest, jf. punkt 4.1.1 i bilag 3 til FN-regulativ nr. 152:

3.9. Resultater af sikkerhedskoncept verifikationstest, jf. punkt 4.1.2 i bilag 3 til FN-regulativ nr. 152:

3.10. Prøvningsdato:

3.11. Denne prøvning er udført, og resultaterne af den er rapporteret i henhold til ... til FN-regulativ nr. 152 som ændret ved ændringsserie ...

Teknisk tjeneste ⁽¹⁾, som udfører prøvningen

Underskrift: Dato:

3.12. Typegodkendende myndighed ⁽¹⁾

Underskrift: Dato:

3.13. Bemærkninger:

⁽¹⁾ Skal underskrives af flere forskellige personer, selv hvis den tekniske tjeneste og den typegodkendende myndighed er en og samme organisation, eller der alternativt udstedes en særskilt bemyndigelse fra den typegodkendende myndighed sammen med rapporten.

*Bilag 3 til Tillæg 2***Scenarier for falsk reaktionsprøvning****1. Køretøjsmål****1.1. To stationære køretøjer i klasse M₁, AA, sedan, placeres:**

- a) så de vender i samme retning som prøvekøretøjets kørselsretning
- b) med en indbyrdes afstand på 4,5 m
- c) med de to køretøjers bagender på linje med hinanden.

1.2. Prøvekøretøjet skal køre en strækning på mindst 60 m med en konstant hastighed i de hastighedsområder, der er nævnt i tabellen i punkt 5.2.1.4 i dette regulativ, og passere midt mellem de to stationære køretøjer

Under prøvningen må der ikke foretages justering af nogen af prøvekøretøjets betjeningsanordninger, bortset fra en let justering af styreanordningen for at modvirke afdrift.

1.3. Det avancerede nødbremsesystem må ikke afgive en kollisionssadvarsel og må ikke starte nødbremssning.**2. Fodgængermål****2.1. Et fodgængermål som foreskrevet i punkt 6.3.2 placeres:**

- a) så det vender i samme retning som prøvekøretøjets kørselsretning
- b) i en afstand på 1 m fra den side af prøvekøretøjet, der er tættest på fodgængermålet mod siden i trafikretningen.

2.2. Prøvekøretøjet skal bevæge sig i en lige linje på mindst 60 m med en konstant hastighed i de hastighedsområder, der er nævnt i tabellen i punkt 5.2.2.4 i dette regulativ, og passere det stationære fodgængermål.

Under prøvningen må der ikke foretages justering af nogen af prøvekøretøjets betjeningsanordninger, bortset fra en let justering af styreanordningen for at modvirke afdrift.

2.3. Det avancerede nødbremsesystem må ikke afgive en kollisionssadvarsel og må ikke starte nødbremssning.

ISSN 1977-0634 (elektronisk udgave)
ISSN 1725-2520 (papirudgave)



Den Europæiske Unions
Publikationskontor
L-2985 Luxembourg
LUXEMBOURG

DA