

# Επίσημη Εφημερίδα L 360

## της Ευρωπαϊκής Ένωσης



Έκδοση  
στην ελληνική γλώσσα

Νομοθεσία

63ο έτος

30 Οκτωβρίου 2020

Περιεχόμενα

II Μη νομοθετικές πράξεις

KANONΙΣΜΟΙ

- ★ Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2020/1588 της Επιτροπής, της 25ης Ιουνίου 2020, για την τροποποίηση του παραρτήματος I του κανονισμού (ΕΕ) 2017/821 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου με τον καθορισμό ορίων όγκου για τα μεταλλεύματα και συμπυκνώματα τανταλίου ή νιοβίου, τα μεταλλεύματα και συμπυκνώματα χρυσού, τα οξείδια και υδροξείδια κασσιτέρου, τα τανταλικά άλατα και τα καρβίδια του τανταλίου ..... 1
- ★ Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2020/1589 της Επιτροπής, της 22ας Ιουλίου 2020, για την τροποποίηση του παραρτήματος I του κανονισμού (ΕΕ) 2018/956 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τα δεδομένα για τα νέα βαρέα επαγγελματικά οχήματα που πρέπει να παρακολουθούνται και να δηλώνονται από τα κράτη μέλη και τους κατασκευαστές <sup>(1)</sup> ..... 4
- ★ Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2020/1590 της Επιτροπής, της 19ης Αυγούστου 2020, για την τροποποίηση του παραρτήματος I του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, ώστε να ληφθεί υπόψη η εξέλιξη της μάζας των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων που ταξινομήθηκαν τα έτη 2016, 2017 και 2018 <sup>(1)</sup> ..... 8
- ★ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2020/1591 της Επιτροπής, της 23ης Οκτωβρίου 2020, για την έγκριση μη ήσσονος σημασίας τροποποίησης των προδιαγραφών ονομασίας καταχωρισμένης στο μητρώο προστατευόμενων ονομασιών προέλευσης και προστατευόμενων γεωγραφικών ενδείξεων [«Suska sechloňská» (ΠΠΕ)] ..... 10
- ★ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2020/1592 της Επιτροπής, της 28ης Οκτωβρίου 2020, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1484/95 όσον αφορά τον καθορισμό των αντιπροσωπευτικών τιμών στους τομείς του κρέατος πουλερικών και των αυγών, καθώς και της αυγοαλβουμίνης ..... 11
- ★ Κανονισμός (ΕΕ) 2020/1593 της Επιτροπής, της 29ης Οκτωβρίου 2020, για την τροποποίηση του παραρτήματος X του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 999/2001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά την περαιτέρω εξέταση θετικών κρουσμάτων μεταδοτικών σπογγικών εγκεφαλοπαθειών στα βοοειδή και αιγοπρόβατα <sup>(1)</sup> ..... 13

<sup>(1)</sup> Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ

## ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

- ★ Εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2020/1594 της Επιτροπής, της 29ης Οκτωβρίου 2020, για την τροποποίηση του παραρτήματος της εκτελεστικής απόφασης 2014/709/ΕΕ σχετικά με τα μέτρα ελέγχου της υγείας των ζώων όσον αφορά την αφρικανική πανώλη των χοίρων σε ορισμένα κράτη μέλη [κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό C(2020) 7607] <sup>(1)</sup>..... 16

## ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ

- ★ Σύσταση (ΕΕ) 2020/1595 της Επιτροπής, της 28ης Οκτωβρίου 2020, σχετικά με τις στρατηγικές για τη διεξαγωγή διαγνωστικών εξετάσεων για τη νόσο COVID-19, συμπεριλαμβανομένης της χρήσης ταχείων δοκιμασιών αντιγόνων ..... 43

## ΠΡΑΞΕΙΣ ΠΟΥ ΕΚΔΙΔΟΝΤΑΙ ΑΠΟ ΦΟΡΕΙΣ ΠΟΥ ΕΧΟΥΝ ΣΥΣΤΑΘΕΙ ΜΕ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΥΜΦΩΝΙΕΣ

- ★ Κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 151 — Ενιαίες διατάξεις σχετικά με την έγκριση μηχανοκίνητων οχημάτων όσον αφορά το σύστημα ενημέρωσης τυφλού σημείου για την ανίχνευση ποδηλάτων [2020/1596] ..... 48
- ★ Κανονισμός αριθ. 152 του ΟΗΕ — Ενιαίες διατάξεις σχετικά με την έγκριση μηχανοκίνητων οχημάτων όσον αφορά το προηγμένο σύστημα πέδησης έκτακτης ανάγκης (AEBS) για οχήματα κατηγορίας M<sub>1</sub> και N<sub>1</sub> [2020/1597]..... 66

---

<sup>(1)</sup> Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ

## II

(Μη νομοθετικές πράξεις)

## ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ

ΚΑΤ' ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΣΗ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2020/1588 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 25ης Ιουνίου 2020

**για την τροποποίηση του παραρτήματος I του κανονισμού (ΕΕ) 2017/821 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου με τον καθορισμό ορίων όγκου για τα μεταλλεύματα και συμπυκνώματα τανταλίου ή νιοβίου, τα μεταλλεύματα και συμπυκνώματα χρυσού, τα οξειδία και υδροξείδια κασσιτέρου, τα τανταλικά άλατα και τα καρβίδια του τανταλίου**

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΕ) 2017/821 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Μαΐου 2017, για τον προσδιορισμό υποχρεώσεων δέουσας επιμέλειας στην αλυσίδα εφοδιασμού των ενωσιακών εισαγωγών κασσιτέρου, τανταλίου και βολφραμίου, των μεταλλευμάτων τους, καθώς και χρυσού, που προέρχονται από περιοχές συγκρούσεων και υψηλού κινδύνου <sup>(1)</sup>, και ιδίως το άρθρο 1 παράγραφος 4,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Το παράρτημα I του κανονισμού (ΕΕ) 2017/821 περιλαμβάνει κατάλογο ορυκτών και μετάλλων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του εν λόγω κανονισμού και καθορίζει ορισμένα οριακά μεγέθη για τον ετήσιο εισαγόμενο όγκο όσον αφορά τα εν λόγω ορυκτά και μέταλλα.
- (2) Σύμφωνα με το άρθρο 1 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΕ) 2017/821, ο εν λόγω κανονισμός δεν εφαρμόζεται σε ενωσιακούς εισαγωγείς, όταν ο ετήσιος εισαγόμενος απ' αυτούς όγκος για κάθε σχετικό ορυκτό ή μέταλλο είναι μικρότερος από τα αντίστοιχα οριακά μεγέθη που προσδιορίζονται στο παράρτημα I του εν λόγω κανονισμού. Τα εν λόγω οριακά μεγέθη τίθενται σε ένα επίπεδο που εξασφαλίζει ότι όχι λιγότερο από το 95 %, του συνολικού εισαγόμενου στην Ένωση όγκου καθενός από τα ορυκτά και μέταλλα, υπόκεινται στις υποχρεώσεις των ενωσιακών εισαγωγέων οι οποίες προσδιορίζονται στον εν λόγω κανονισμό.
- (3) Κατά τον χρόνο έκδοσης του κανονισμού το 2017, δεν υπήρχαν επαρκώς αναλυτικοί κωδικοί Συνδυασμένης Ονοματολογίας για πέντε από τα συγκεκριμένα ορυκτά και μέταλλα που απαριθμούνται στο παράρτημα I. Κατά συνέπεια, δεν ήταν διαθέσιμα τα δεδομένα σχετικά με τις εισαγωγές των εν λόγω ορυκτών και μετάλλων και, ως εκ τούτου, δεν έχουν ακόμη καθοριστεί πέντε όρια όγκου στο παράρτημα I.
- (4) Σύμφωνα με το άρθρο 1 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΕ) 2017/821, η Επιτροπή θεσπίζει τα όρια όγκου που δεν έχουν ακόμη καθοριστεί στο παράρτημα I με την έκδοση κατ' εξουσιοδότηση πράξης, σύμφωνα με τα άρθρα 18 και 19 του κανονισμού (ΕΕ) 2017/821, προκειμένου να τροποποιηθεί το παράρτημα I. Αν είναι δυνατόν, η κατ' εξουσιοδότηση πράξη θα πρέπει να εκδοθεί πριν από την 1η Απριλίου 2020 αλλά όχι μετά την 1η Ιουλίου 2020.
- (5) Ο κανονισμός (ΕΕ) 2017/821 δημιούργησε πέντε νέες υποδιαίρεσεις του Ολοκληρωμένου Δασμολογίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (στο εξής: TARIC), οι οποίες αντιστοιχούν στα πέντε ορυκτά και μέταλλα για τα οποία δεν έχουν ακόμη καθοριστεί οριακά μεγέθη και σε συνάρτηση με τις οποίες οι τελωνειακές αρχές των κρατών μελών συλλέγουν τελωνειακά δεδομένα από την έναρξη ισχύος του κανονισμού τον Ιούνιο του 2017.
- (6) Σύμφωνα με το άρθρο 18 του κανονισμού (ΕΕ) 2017/821, η Επιτροπή χρησιμοποιεί τις πληροφορίες σχετικά με τις εισαγωγές για κάθε ενωσιακό εισαγωγέα που της διαβιβάζουν τα κράτη μέλη για τα προηγούμενα δύο έτη, άρα για το 2018 και το 2019.
- (7) Συνεπώς, το παράρτημα I του κανονισμού (ΕΕ) 2017/821 θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως,

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 130 της 19.5.2017, σ. 1.

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

*Άρθρο 1*

Το παράρτημα I του κανονισμού (ΕΕ) 2017/821 τροποποιείται σύμφωνα με το παράρτημα του παρόντος κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού.

*Άρθρο 2*

Ο παρών κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Ο παρών κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 25 Ιουνίου 2020.

Για την Επιτροπή  
Η Πρόεδρος  
Ursula VON DER LEYEN

---

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Το παράρτημα Ι του κανονισμού (ΕΕ) 2017/821 τροποποιείται ως εξής:

1) στο «Μέρος Α: Ορυκτά», ο πίνακας τροποποιείται ως εξής:

α) η τρίτη σειρά αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

|                                                    |               |    |          |
|----------------------------------------------------|---------------|----|----------|
| «Μεταλλεύματα και συμπυκνώματα τανταλίου ή νιοβίου | Ex26 15 90 00 | 10 | 100 000» |
|----------------------------------------------------|---------------|----|----------|

β) η τέταρτη σειρά αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

|                                       |               |    |            |
|---------------------------------------|---------------|----|------------|
| «Μεταλλεύματα και συμπυκνώματα χρυσού | Ex26 16 90 00 | 10 | 4 000 000» |
|---------------------------------------|---------------|----|------------|

2) στο «Μέρος Β: Μέταλλα», ο πίνακας τροποποιείται ως εξής:

α) η δεύτερη σειρά αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

|                                    |               |    |        |
|------------------------------------|---------------|----|--------|
| «Οξειδία και υδροξείδια κασσιτέρου | Ex28 25 90 85 | 10 | 3 600» |
|------------------------------------|---------------|----|--------|

β) η πέμπτη σειρά αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

|                  |               |    |     |
|------------------|---------------|----|-----|
| «Τανταλικά άλατα | Ex28 41 90 85 | 30 | 30» |
|------------------|---------------|----|-----|

γ) η έβδομη σειρά αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

|                         |               |    |      |
|-------------------------|---------------|----|------|
| «Καρβίδια του τανταλίου | Ex28 49 90 50 | 10 | 770» |
|-------------------------|---------------|----|------|

## ΚΑΤ' ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΣΗ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2020/1589 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 22ας Ιουλίου 2020

για την τροποποίηση του παραρτήματος I του κανονισμού (ΕΕ) 2018/956 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τα δεδομένα για τα νέα βαρέα επαγγελματικά οχήματα που πρέπει να παρακολουθούνται και να δηλώνονται από τα κράτη μέλη και τους κατασκευαστές

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/956 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 28ης Ιουνίου 2018, για την παρακολούθηση και τη δήλωση των εκπομπών CO<sub>2</sub> και της κατανάλωσης καυσίμου από τα νέα βαρέα επαγγελματικά οχήματα <sup>(1)</sup>, και ιδίως το άρθρο 11 παράγραφος 1 στοιχεία α) και β),

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Το μέρος Α του παραρτήματος I του κανονισμού (ΕΕ) 2018/956 προσδιορίζει τα δεδομένα που πρέπει να παρακολουθούνται και να δηλώνονται από τα κράτη μέλη σχετικά με νέα βαρέα επαγγελματικά οχήματα που ταξινομούνται για πρώτη φορά στην Ένωση.
- (2) Για να διευκολυνθεί η αντιστοίχιση των δεδομένων που δηλώνονται από τα κράτη μέλη για κάθε βαρύ επαγγελματικό όχημα με εκείνα που δηλώνονται από τους κατασκευαστές, τα κράτη μέλη θα πρέπει να αναφέρουν πρόσθετες παραμέτρους σχετικά με τις τεχνικές προδιαγραφές των οχημάτων.
- (3) Για να είναι δυνατή η επαλήθευση της ποιότητας των δεδομένων που δηλώνονται από τους κατασκευαστές βαρέων επαγγελματικών οχημάτων, τα κράτη μέλη θα πρέπει επίσης να δηλώνουν το έκτυπο του κρυπτογραφικού κλειδιού του φακέλου αρχείων του κατασκευαστή που περιλαμβάνεται στο πιστοποιητικό συμμόρφωσης του οχήματος.
- (4) Το μέρος Β του παραρτήματος I του κανονισμού (ΕΕ) 2018/956 προσδιορίζει στο σημείο 2 τα δεδομένα που πρέπει να παρακολουθούνται και να δηλώνονται από τους κατασκευαστές για κάθε νέο βαρύ επαγγελματικό όχημα.
- (5) Για να εξασφαλιστεί η ομοιόμορφη υποβολή πληροφοριών σχετικά με τους κατασκευαστές κατασκευαστικών στοιχείων, χωριστών τεχνικών μονάδων ή συστημάτων, θα πρέπει να προστεθούν παραπομπές στον κανονισμό (ΕΕ) 2017/2400 της Επιτροπής <sup>(2)</sup>.
- (6) Για να μπορέσει η Επιτροπή να επαληθεύσει την ποιότητα των στοιχείων που δηλώνουν οι κατασκευαστές σχετικά με τις εκπομπές CO<sub>2</sub> και την κατανάλωση καυσίμου του κινητήρα, οι κατασκευαστές θα πρέπει επίσης να δηλώνουν τον αριθμό έγκρισης τύπου του κινητήρα.
- (7) Συνεπώς, το παράρτημα I του κανονισμού (ΕΕ) 2018/956 θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

## Άρθρο 1

Το παράρτημα I του κανονισμού (ΕΕ) 2018/956 τροποποιείται σύμφωνα με το παράρτημα του παρόντος κανονισμού.

## Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 173 της 9.7.2018, σ. 1.

<sup>(2)</sup> Κανονισμός (ΕΕ) 2017/2400 της Επιτροπής, της 12ης Δεκεμβρίου 2017, σχετικά με την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 595/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά την προσδιορισμό των εκπομπών CO<sub>2</sub> και της κατανάλωσης καυσίμου των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων και για την τροποποίηση της οδηγίας 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 582/2011 της Επιτροπής (ΕΕ L 349 της 29.12.2017, σ. 1).

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 22 Ιουλίου 2020.

Για την Επιτροπή  
Η Πρόεδρος  
Ursula VON DER LEYEN

---

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Το παράρτημα Ι του κανονισμού (ΕΕ) 2018/956 τροποποιείται ως εξής:

1) Το μέρος Α τροποποιείται ως εξής:

α) προστίθενται τα ακόλουθα στοιχεία ζ) έως ιδ):

«ζ) για τα οχήματα που ταξινομούνται έως τις 30 Ιουνίου 2021, εφόσον είναι διαθέσιμα, και για τα οχήματα που ταξινομούνται από την 1η Ιουλίου 2021 σε όλες τις περιπτώσεις, το στάδιο ολοκλήρωσης, όπως αναφέρεται στο επιλεγμένο υπόδειγμα του πιστοποιητικού συμμόρφωσης σύμφωνα με το σημείο 2 του παραρτήματος ΙΧ της οδηγίας 2007/46/ΕΚ·

η) η κατηγορία του οχήματος, όπως ορίζεται στην καταχώριση 0.4 του πιστοποιητικού συμμόρφωσης·

θ) για τα οχήματα που ταξινομούνται έως τις 31 Δεκεμβρίου 2020, εφόσον είναι διαθέσιμα, και για οχήματα που ταξινομούνται από την 1η Ιανουαρίου 2021 σε όλες τις περιπτώσεις, ο αριθμός των αξόνων, όπως προσδιορίζεται στην καταχώριση 1 του πιστοποιητικού συμμόρφωσης·

ι) η μέγιστη τεχνικά αποδεκτή μάζα έμφορτου οχήματος, όπως ορίζεται στην καταχώριση 16.1 του πιστοποιητικού συμμόρφωσης·

ια) για τα οχήματα που ταξινομούνται έως τις 31 Δεκεμβρίου 2021, εφόσον είναι διαθέσιμα, και για τα οχήματα που ταξινομούνται από την 1η Ιανουαρίου 2022 σε όλες τις περιπτώσεις, το έκτυπο του κρυπτογραφικού κλειδιού του φακέλου αρχείων του κατασκευαστή, όπως προσδιορίζεται στην καταχώριση 49.1 του πιστοποιητικού συμμόρφωσης· για τα οχήματα που ταξινομούνται έως τις 30 Ιουνίου 2025, τα κράτη μέλη μπορούν να δηλώνουν μόνο τους πρώτους 8 χαρακτήρες του κρυπτογραφικού κλειδιού·

ιβ) για τα οχήματα που ταξινομούνται έως τις 30 Ιουνίου 2021, εφόσον είναι διαθέσιμα, και για τα οχήματα που ταξινομούνται από την 1η Ιουλίου 2021 σε όλες τις περιπτώσεις, οι ειδικές εκπομπές CO<sub>2</sub>, όπως προσδιορίζονται στην καταχώριση 49.5 του πιστοποιητικού συμμόρφωσης·

ιγ) για τα οχήματα που ταξινομούνται έως τις 30 Ιουνίου 2021, εφόσον είναι διαθέσιμα, και για τα οχήματα που ταξινομούνται από την 1η Ιουλίου 2021 σε όλες τις περιπτώσεις, η μέση τιμή ωφέλιμου φορτίου οδήγησης, όπως προσδιορίζεται στην καταχώριση 49.6 του πιστοποιητικού συμμόρφωσης·

ιδ) η ημερομηνία ταξινόμησης.»

2) Στο μέρος Β, το σημείο 2 τροποποιείται ως εξής για τα οχήματα που δηλώνονται από το 2021 και μετά:

α) οι καταχωρίσεις 24 και 25 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

| Αριθ. | Παράμετροι παρακολούθησης                                       | Πηγή παράρτημα IV μέρος I του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400, εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά                                                                                     | Περιγραφή                                 |
|-------|-----------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|
| «24   | Επωνυμία και διεύθυνση κατασκευαστή του συστήματος μετάδοσης    | Σημείο 0.4 του υποδείγματος πιστοποιητικού κατασκευαστικού στοιχείου, χωριστής τεχνικής μονάδας ή συστήματος του παραρτήματος VI προσάρτημα 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400 | Κύριες προδιαγραφές συστήματος μετάδοσης» |
| 25    | Μάρκα (εμπορική επωνυμία κατασκευαστή του συστήματος μετάδοσης) | Σημείο 0.1 του υποδείγματος πιστοποιητικού κατασκευαστικού στοιχείου, χωριστής τεχνικής μονάδας ή συστήματος του παραρτήματος VI προσάρτημα 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400 |                                           |

β) οι καταχωρίσεις 32 και 33 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

| Αριθ. | Παράμετροι παρακολούθησης                        | Πηγή παράρτημα IV μέρος I του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400, εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά                                                                                      | Περιγραφή                  |
|-------|--------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------|
| «32   | Επωνυμία και διεύθυνση κατασκευαστή του άξονα    | Σημείο 0.4 του υποδείγματος πιστοποιητικού κατασκευαστικού στοιχείου, χωριστής τεχνικής μονάδας ή συστήματος του παραρτήματος VII προσάρτημα 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400 | Κύριες προδιαγραφές άξονα» |
| 33    | Μάρκα (εμπορική επωνυμία κατασκευαστή του άξονα) | Σημείο 0.1 του υποδείγματος πιστοποιητικού κατασκευαστικού στοιχείου, χωριστής τεχνικής μονάδας ή συστήματος του παραρτήματος VII προσάρτημα 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400 |                            |

γ) οι καταχωρίσεις 39 και 40 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

| Αριθ. | Παράμετροι παρακολούθησης                        | Πηγή παράρτημα IV μέρος I του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400, εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά                                                                                  | Περιγραφή                      |
|-------|--------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|
| «39   | Επωνυμία και διεύθυνση κατασκευαστή ελαστικών    | Σημείο 1 του υποδείγματος πιστοποιητικού κατασκευαστικού στοιχείου, χωριστής τεχνικής μονάδας ή συστήματος του παραρτήματος X προσάρτημα 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400 | Κύριες προδιαγραφές ελαστικών» |
| 40    | Μάρκα (εμπορική επωνυμία κατασκευαστή ελαστικών) | Σημείο 3 του υποδείγματος πιστοποιητικού κατασκευαστικού στοιχείου, χωριστής τεχνικής μονάδας ή συστήματος του παραρτήματος X προσάρτημα 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400 |                                |

δ) προστίθεται η ακόλουθη καταχώριση 101:

| Αριθ. | Παράμετροι παρακολούθησης                                                                          | Πηγή παράρτημα IV μέρος I του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400, εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά                                             | Περιγραφή               |
|-------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------|
| «101  | Για οχήματα με ημερομηνία προσομοίωσης από 1ης Ιουλίου 2020, ο αριθμός έγκρισης τύπου του κινητήρα | Σημείο 1.2.1 της προσθήκης στο προσάρτημα 5, 6 ή 7 του παραρτήματος I του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 582/2011, ανάλογα με την περίπτωση. | Προδιαγραφές κινητήρα». |

## ΚΑΤ' ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΣΗ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2020/1590 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 19ης Αυγούστου 2020

για την τροποποίηση του παραρτήματος I του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, ώστε να ληφθεί υπόψη η εξέλιξη της μάζας των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων που ταξινομήθηκαν τα έτη 2016, 2017 και 2018

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/631 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Απριλίου 2019, σχετικά με τα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές CO<sub>2</sub> από τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και από τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα και με την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 443/2009 και (ΕΕ) αριθ. 510/2011 <sup>(1)</sup>, και ιδίως το άρθρο 14 παράγραφος 2,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η μέση μάζα σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ η οποία χρησιμοποιείται για τον υπολογισμό των στόχων ειδικών εκπομπών CO<sub>2</sub> για κάθε κατασκευαστή καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων, δηλαδή η τιμή M<sub>0</sub>, πρέπει να αναπροσαρμόζεται τακτικά, ώστε να λαμβάνονται υπόψη οι αλλαγές στη μέση μάζα των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων που ταξινομούνται στην Ένωση.
- (2) Με βάση τα στοιχεία των εκτελεστικών αποφάσεων της Επιτροπής (ΕΕ) 2018/143 <sup>(2)</sup>, (ΕΕ) 2019/582 <sup>(3)</sup> και (ΕΕ) 2020/1035 <sup>(4)</sup>, η μέση μάζα σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων κατά τα ημερολογιακά έτη 2016, 2017 και 2018, σταθμισμένη με βάση τον αριθμό των νέων ταξινομήσεων για καθένα από τα έτη αυτά, ήταν 1 825,23 kg. Συνεπώς, η τιμή M<sub>0</sub> για τα ημερολογιακά έτη 2021, 2022 και 2023, η οποία αναφέρεται στο παράρτημα I μέρος Β σημείο 4 του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631, θα πρέπει να αντικατοπτρίζει την εν λόγω μάζα.
- (3) Κατά συνέπεια, ο κανονισμός (ΕΕ) 2019/631 θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

## Άρθρο 1

Στο παράρτημα I μέρος Β σημείο 4 του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631, η καταχώριση M<sub>0</sub> αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«M<sub>0</sub> είναι 1 766,4 το 2020, 1 825,23 για τα έτη 2021, 2022 και 2023 και, για το 2024, η τιμή που εγκρίθηκε σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο β)».

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 111 της 25.4.2019, σ. 13.

<sup>(2)</sup> Εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2018/143 της Επιτροπής, της 19ης Ιανουαρίου 2018, για την επιβεβαίωση ή την τροποποίηση του προσωρινού υπολογισμού των μέσων ειδικών εκπομπών CO<sub>2</sub> και των στόχων ειδικών εκπομπών όσον αφορά τους κατασκευαστές καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων για το ημερολογιακό έτος 2016, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 510/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 25 της 30.1.2018, σ. 49).

<sup>(3)</sup> Εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2019/582 της Επιτροπής, της 3ης Απριλίου 2019, για την επιβεβαίωση ή την τροποποίηση του προσωρινού υπολογισμού των μέσων ειδικών εκπομπών CO<sub>2</sub> και των στόχων ειδικών εκπομπών όσον αφορά τους κατασκευαστές καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων για το ημερολογιακό έτος 2017 και, για τον συνδυασμό Volkswagen και τα μέλη του συνδυασμού, για τα ημερολογιακά έτη 2014, 2015 και 2016, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 510/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 100 της 11.4.2019, σ. 47).

<sup>(4)</sup> Εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2020/1035 της Επιτροπής, της 3ης Ιουνίου 2020, για την επιβεβαίωση ή την τροποποίηση του προσωρινού υπολογισμού των μέσων ειδικών εκπομπών CO<sub>2</sub> και των στόχων ειδικών εκπομπών κατασκευαστών επιβατικών αυτοκινήτων και ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων για το ημερολογιακό έτος 2018, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/631 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 227 της 16.7.2020, σ. 37).

*Άρθρο 2*

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 19 Αυγούστου 2020.

Για την Επιτροπή  
Η Πρόεδρος  
Ursula VON DER LEYEN

---

## ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2020/1591 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 23ης Οκτωβρίου 2020

για την έγκριση μη ήσσονος σημασίας τροποποίησης των προδιαγραφών ονομασίας καταχωρισμένης στο μητρώο προστατευόμενων ονομασιών προέλευσης και προστατευόμενων γεωγραφικών ενδείξεων [«Suska sechlońska» (ΠΓΕ)]

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1151/2012 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Νοεμβρίου 2012, για τα συστήματα ποιότητας των γεωργικών προϊόντων και τροφίμων <sup>(1)</sup>, και ιδίως το άρθρο 52 παράγραφος 2,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Σύμφωνα με το άρθρο 53 παράγραφος 1 πρώτο εδάφιο του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1151/2012, η Επιτροπή εξέτασε την αίτηση της Πολωνίας για την έγκριση τροποποίησης των προδιαγραφών της προστατευόμενης γεωγραφικής ένδειξης «Suska sechlońska», η οποία καταχωρίστηκε δυνάμει του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 897/2010 της Επιτροπής <sup>(2)</sup>.
- (2) Δεδομένου ότι η εν λόγω τροποποίηση δεν είναι ήσσονος σημασίας κατά την έννοια του άρθρου 53 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1151/2012, η Επιτροπή δημοσίευσε την αίτηση τροποποίησης, κατ' εφαρμογή του άρθρου 50 παράγραφος 2 στοιχείο α) του εν λόγω κανονισμού, στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* <sup>(3)</sup>.
- (3) Δεδομένου ότι δεν έχει κοινοποιηθεί στην Επιτροπή καμία δήλωση ένστασης βάσει του άρθρου 51 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1151/2012, πρέπει να εγκριθεί η τροποποίηση των προδιαγραφών,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

*Άρθρο 1*

Εγκρίνεται η τροποποίηση των προδιαγραφών η οποία έχει δημοσιευθεί στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* και αφορά την ονομασία «Suska sechlońska» (ΠΓΕ).

*Άρθρο 2*

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 23 Οκτωβρίου 2020.

Για την Επιτροπή  
εξ ονόματος της Προέδρου,  
Janusz WOJCIECHOWSKI  
Μέλος της Επιτροπής

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 343 της 14.12.2012, σ. 1.

<sup>(2)</sup> Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 897/2010 της Επιτροπής, της 8ης Οκτωβρίου 2010, για την καταχώριση ονομασίας στο μητρώο των προστατευόμενων ονομασιών προέλευσης και των προστατευόμενων γεωγραφικών ενδείξεων [Suska sechlońska (ΠΓΕ)] (ΕΕ L 266 της 9.10.2010, σ. 46).

<sup>(3)</sup> ΕΕ C 208 της 22.6.2020, σ. 5.

## ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2020/1592 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 28ης Οκτωβρίου 2020

για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1484/95 όσον αφορά τον καθορισμό των αντιπροσωπευτικών τιμών στους τομείς του κρέατος πουλερικών και των αυγών, καθώς και της αυγοαλβουμίνης

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1308/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Δεκεμβρίου 2013, για τη θέσπιση κοινής οργάνωσης των αγορών γεωργικών προϊόντων και την κατάργηση των κανονισμών (ΕΟΚ) αριθ. 922/72, (ΕΟΚ) αριθ. 234/79, (ΕΚ) αριθ. 1037/2001 και (ΕΚ) αριθ. 1234/2007 του Συμβουλίου <sup>(1)</sup>, και ιδίως το άρθρο 183 στοιχείο β),

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 510/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Απριλίου 2014, για τον καθορισμό του καθεστώτος συναλλαγών που εφαρμόζεται σε ορισμένα εμπορεύματα που προέρχονται από τη μεταποίηση γεωργικών προϊόντων και την κατάργηση των κανονισμών του Συμβουλίου (ΕΚ) αριθ. 1216/2009 και (ΕΚ) αριθ. 614/2009 <sup>(2)</sup>, και ιδίως το άρθρο 5 παράγραφος 6 στοιχείο α),

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1484/95 της Επιτροπής <sup>(3)</sup> καθορίστηκαν οι λεπτομερείς κανόνες εφαρμογής του καθεστώτος συμπληρωματικών εισαγωγικών δασμών και οι αντιπροσωπευτικές τιμές στους τομείς του κρέατος πουλερικών και των αυγών, καθώς και της αυγοαλβουμίνης.
- (2) Από τον τακτικό έλεγχο των στοιχείων στα οποία βασίζεται ο καθορισμός των αντιπροσωπευτικών τιμών για τα προϊόντα των τομέων του κρέατος πουλερικών και των αυγών, καθώς και της αυγοαλβουμίνης, προκύπτει ότι επιβάλλεται να τροποποιηθούν οι αντιπροσωπευτικές τιμές για τις εισαγωγές ορισμένων προϊόντων, αφού ληφθούν υπόψη οι διακυμάνσεις των τιμών ανάλογα με την καταγωγή.
- (3) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1484/95 θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως.
- (4) Λόγω της ανάγκης να εξασφαλιστεί η εφαρμογή του εν λόγω μέτρου το ταχύτερο δυνατόν μετά τη διάθεση των επικαιροποιημένων στοιχείων, κρίνεται σκόπιμο ο παρών κανονισμός να αρχίσει να ισχύει την ημέρα της δημοσίευσής του,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

## Άρθρο 1

Το παράρτημα Ι του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1484/95 αντικαθίσταται από το κείμενο του παραρτήματος του παρόντος κανονισμού.

## Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την ημέρα της δημοσίευσής του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 28 Οκτωβρίου 2020.

Για την Επιτροπή  
εξ ονόματος της Προέδρου,  
Wolfgang BURTSCHER  
Γενικός διευθυντής  
Γενική Διεύθυνση Γεωργίας και Αγροτικής Ανάπτυξης

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 347 της 20.12.2013, σ. 671.

<sup>(2)</sup> ΕΕ L 150 της 20.5.2014, σ. 1.

<sup>(3)</sup> Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1484/95 της Επιτροπής, της 28ης Ιουνίου 1995, σχετικά με τη θέσπιση λεπτομερών κανόνων για την εφαρμογή του συστήματος συμπληρωματικών δασμών κατά την εισαγωγή και με τον καθορισμό αντιπροσωπευτικών τιμών στους τομείς του κρέατος πουλερικών και των αυγών και της αυγοαλβουμίνης καθώς και με την κατάργηση του κανονισμού αριθ. 163/67/ΕΟΚ (ΕΕ L 145 της 29.6.1995, σ. 47).

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

## «ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I

| Κωδικός ΣΟ | Περιγραφή των εμπορευμάτων                                                                                                         | Αντιπροσωπευτική τιμή<br>(σε EUR/100 kg) | Εγγύηση που αναφέρεται στο άρθρο 3<br>(σε EUR/100 kg) | Καταγωγή <sup>(1)</sup> |
|------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------|-------------------------------------------------------|-------------------------|
| 0207 12 90 | Σφάγια από πετεινούς και κότες του είδους <i>Gallus domesticus</i> , μη τεμαχισμένα, που ονομάζονται «κοτόπουλα 65 %», κατεψυγμένα | 138,5                                    | 0                                                     | AR                      |
| 0207 14 10 | Πετεινοί και κότες του είδους <i>Gallus domesticus</i> , που παρουσιάζονται σε τεμάχια χωρίς κόκαλα, κατεψυγμένα                   | 173,3                                    | 43                                                    | AR                      |
|            |                                                                                                                                    | 145,8                                    | 57                                                    | BR                      |
|            |                                                                                                                                    | 245                                      | 17                                                    | CL                      |
|            |                                                                                                                                    | 194,7                                    | 33                                                    | TH                      |
| 1602 32 11 | Παρασκευάσματα από πετεινούς και κότες του είδους <i>Gallus domesticus</i> , άψητα                                                 | 168,5                                    | 40                                                    | BR»                     |

<sup>(1)</sup> Ονοματολογία των χωρών σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1106/2012 της Επιτροπής, της 27ης Νοεμβρίου 2012, για την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 471/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τις κοινοτικές στατιστικές του εξωτερικού εμπορίου με τις τρίτες χώρες, όσον αφορά την επικαιροποίηση της ονοματολογίας των χωρών και εδαφών (ΕΕ L 328 της 28.11.2012, σ. 7).

## ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2020/1593 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 29ης Οκτωβρίου 2020

για την τροποποίηση του παραρτήματος Χ του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 999/2001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά την περαιτέρω εξέταση θετικών κρουσμάτων μεταδοτικών σπογγωδών εγκεφαλοπαθειών στα βοοειδή και αιγοπρόβατα

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 999/2001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Μαΐου 2001, για τη θέσπιση κανόνων πρόληψης, καταπολέμησης και εξάλειψης ορισμένων μεταδοτικών σπογγωδών εγκεφαλοπαθειών <sup>(1)</sup>, και ιδίως το άρθρο 23 πρώτο εδάφιο και το άρθρο 23α στοιχείο ιγ),

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 999/2001 θεσπίζει κανόνες για την πρόληψη, την καταπολέμηση και την εξάλειψη ορισμένων μεταδοτικών σπογγωδών εγκεφαλοπαθειών («ΜΣΕ») στα ζώα. Εφαρμόζεται στην παραγωγή και τη διάθεση στην αγορά ζώντων ζώων και προϊόντων ζωικής προέλευσης και, σε ορισμένες συγκεκριμένες περιπτώσεις, στις εξαγωγές τους.
- (2) Το παράρτημα Χ του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 999/2001 καθορίζει τις μεθόδους δειγματοληψίας και τις εργαστηριακές μεθόδους ανίχνευσης ΜΣΕ.
- (3) Το σημείο 3.2 στοιχεία α) και β) του κεφαλαίου Γ του παραρτήματος Χ του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 999/2001 ζητεί περαιτέρω εξέταση δειγμάτων από ύποπτα κρούσματα και δειγμάτων από την παρακολούθηση των ΜΣΕ τα οποία προέκυψαν θετικά κατά την επιβεβαιωτική εξέταση. Η απαίτηση αυτή θεσπίστηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 36/2005 της Επιτροπής <sup>(2)</sup> για τη διερεύνηση της πιθανής παρουσίας ΣΕΒ σε μικρά μηρυκαστικά.
- (4) Στις 28 Ιανουαρίου 2005, σε αίγα που εσφάγη στη Γαλλία επιβεβαιώθηκε το πρώτο κρούσμα ΣΕΒ σε μικρό μηρυκαστικό υπό φυσικές συνθήκες. Κατά συνέπεια, με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 214/2005 της Επιτροπής <sup>(3)</sup> αυξήθηκαν οι απαιτήσεις δοκιμών για τις αίγες.
- (5) Λόγω του εντοπισμού δύο πιθανών κρουσμάτων ΣΕΒ σε πρόβατα στη Γαλλία και ενός κρούσματος στην Κύπρο το 2006, ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1041/2006 της Επιτροπής <sup>(4)</sup> επέκτεινε το πρόγραμμα επιτήρησης στα πρόβατα βάσει στατιστικά έγκυρης έρευνας, ώστε να προσδιοριστεί ο πιθανός επιπολασμός της ΣΕΒ στα πρόβατα. Τα κρούσματα αυτά επιβεβαιώθηκαν στη συνέχεια ως τρομώδης νόσος και όχι ως ΣΕΒ.
- (6) Τα εν λόγω προγράμματα επιτήρησης αναθεωρήθηκαν με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 727/2007 της Επιτροπής <sup>(5)</sup> υπό το πρίσμα των αποτελεσμάτων δύο ετών εντατικού ελέγχου από τον οποίο δεν ανιχνεύθηκαν πρόσθετα κρούσματα ΣΕΒ σε αιγοπρόβατα.
- (7) Ύστερα από περαιτέρω συστηματική εξέταση θετικών κρουσμάτων ΜΣΕ στα αιγοπρόβατα από το 2005, δεν ανιχνεύθηκαν άλλα θετικά ή ύποπτα κρούσματα ΣΕΒ.

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 147 της 31.5.2001, σ. 1.

<sup>(2)</sup> Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 36/2005 της Επιτροπής, της 12ης Ιανουαρίου 2005, για την τροποποίηση των παραρτημάτων ΙΙΙ και Χ του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 999/2001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την επιδημιολογική επιτήρηση των μεταδοτικών σπογγωδών εγκεφαλοπαθειών στα βοοειδή και αιγοπρόβατα (ΕΕ L 10 της 13.1.2005, σ. 9).

<sup>(3)</sup> Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 214/2005 της Επιτροπής, της 9ης Φεβρουαρίου 2005, για την τροποποίηση του παραρτήματος ΙΙΙ του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 999/2001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά την επιτήρηση μεταδοτικών σπογγωδών εγκεφαλοπαθειών σε αιγοειδή (ΕΕ L 37 της 10.2.2005, σ. 9).

<sup>(4)</sup> Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1041/2006 της Επιτροπής, της 7ης Ιουλίου 2006, για την τροποποίηση του παραρτήματος ΙΙΙ του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 999/2001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά την επιτήρηση μεταδοτικών σπογγωδών εγκεφαλοπαθειών σε αιγοειδή (ΕΕ L 187 της 8.7.2006, σ. 10).

<sup>(5)</sup> Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 727/2007 της Επιτροπής, της 26ης Ιουνίου 2007, για την τροποποίηση των παραρτημάτων Ι, ΙΙΙ, VII και Χ του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 999/2001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη θέσπιση κανόνων πρόληψης, καταπολέμησης και εξάλειψης ορισμένων μεταδοτικών σπογγωδών εγκεφαλοπαθειών (ΕΕ L 165 της 27.6.2007, σ. 8).

- (8) Λόγω της απουσίας θετικών ή ύποπτων κρουσμάτων ΣΕΒ σε αιγοπρόβατα από το 2005, είναι σκόπιμο οι δοκιμές διάκρισης σε περίπτωση θετικών κρουσμάτων ΜΣΕ στα αιγοπρόβατα να περιορίζονται στην «περίπτωση δείκτη» όπως ορίζεται στο σημείο 2 στοιχείο γ) του παραρτήματος Ι του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 999/2001.
- (9) Επιπλέον, το παράρτημα Χ κεφάλαιο Γ σημείο 3.2 στοιχείο γ) σημείο ii) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 999/2001 ορίζει ότι τα κρούσματα ΜΣΕ στα οποία δεν μπορεί να αποκλειστεί η παρουσία ΣΕΒ από την κύρια μοριακή δοκιμή θα πρέπει να υποβάλλονται σε δευτερεύουσα μοριακή δοκιμή σε ένα από τα τρία εργαστήρια που περιλαμβάνονται στον κατάλογο του εν λόγω σημείου.
- (10) Ο κατάλογος αυτός καταρτίστηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 36/2005, βάσει των μεθόδων και της εργαστηριακής εμπειρογνωμοσύνης που ήταν διαθέσιμες το 2005. Έκτοτε δεν έχει επικαιροποιηθεί.
- (11) Είναι σκόπιμο να εξασφαλιστεί μεγαλύτερη ευελιξία όσον αφορά τη μέθοδο της δευτερεύουσας μοριακής δοκιμής, ο σχεδιασμός της οποίας θα πρέπει να εγκρίνεται κατά περίπτωση από το εργαστήριο αναφοράς της ΕΕ, λαμβάνοντας υπόψη τις πλέον πρόσφατες επιστημονικές γνώσεις. Η επιλογή του εργαστηρίου που εκτελεί τη δοκιμή θα πρέπει επίσης να είναι πιο ευέλικτη, ώστε να αξιοποιούνται με τον καλύτερο τρόπο οι πλέον πρόσφατες επιστημονικές γνώσεις και η εμπειρογνωμοσύνη των εργαστηρίων.
- (12) Επομένως, το σημείο 3.2 στοιχεία α), β) και γ) του κεφαλαίου Γ του παραρτήματος Χ του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 999/2001 θα πρέπει να τροποποιηθεί ανάλογα.
- (13) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της μόνιμης επιτροπής φυτών, ζώων, τροφίμων και ζωοτροφών,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

#### Άρθρο 1

Το παράρτημα Χ του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 999/2001 τροποποιείται σύμφωνα με το παράρτημα του παρόντος κανονισμού.

#### Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 29 Οκτωβρίου 2020.

Για την Επιτροπή  
Η Πρόεδρος  
Ursula VON DER LEYEN

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Το σημείο 3.2 του κεφαλαίου Γ του παραρτήματος Χ του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 999/2001 τροποποιείται ως εξής:

- 1) στο στοιχείο α), το τελευταίο εδάφιο αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Αν το αποτέλεσμα μίας από τις εξετάσεις επιβεβαίωσης που αναφέρονται στα σημεία i) έως iv) του πρώτου εδαφίου είναι θετικό, το ζώο θεωρείται θετικό κρούσμα ΣΕΒ.»

- 2) στο στοιχείο β), το τρίτο εδάφιο αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Αν το αποτέλεσμα μίας από τις εξετάσεις επιβεβαίωσης είναι θετικό, το ζώο θεωρείται θετικό κρούσμα ΜΣΕ.»

- 3) το στοιχείο γ) τροποποιείται ως εξής:

- α) μετά τον τίτλο προστίθεται το ακόλουθο εδάφιο:

«Δείγματα τα οποία, μετά τις εξετάσεις που αναφέρονται στα στοιχεία α) ή β), θεωρούνται θετικά κρούσματα ΜΣΕ, αλλά δεν θεωρούνται άτυπα κρούσματα, εξετάζονται για να αποκλειστεί η παρουσία ΣΕΒ μόνο όταν προέρχονται από κρούσμα-δείκτη. Άλλα κρούσματα, τα οποία παρουσιάζουν χαρακτηριστικά που, σύμφωνα με το εργαστήριο δοκιμών, χρήζουν διερεύνησης, εξετάζονται επίσης για να αποκλειστεί η παρουσία ΣΕΒ.»

- β) το σημείο i) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

- «i) Κύριες μοριακές δοκιμές με μέθοδο διάκρισης ανοσοαποτύπωσης Western

Για να αποκλειστεί η παρουσία ΣΕΒ, τα δείγματα εξετάζονται με μέθοδο διάκρισης ανοσοαποτύπωσης Western που περιλαμβάνεται στις κατευθυντήριες γραμμές του εργαστηρίου αναφοράς της ΕΕ. Η εξέταση διάκρισης διενεργείται από επίσημο εργαστήριο, καθορισμένο από την αρμόδια αρχή, το οποίο έχει συμμετάσχει επιτυχώς στην τελευταία δοκιμασία επάρκειας που διοργανώνεται από το εργαστήριο αναφοράς της ΕΕ για τη χρήση της μεθόδου αυτής.»

- γ) το σημείο ii) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

- «ii) Δευτερεύουσες μοριακές δοκιμές με συμπληρωματικές μεθόδους μοριακών δοκιμών

Κρούσματα ΜΣΕ όπου δεν μπορεί να αποκλειστεί η παρουσία ΣΕΒ σύμφωνα με τις κατευθυντήριες οδηγίες που εκδίδονται από το εργαστήριο αναφοράς της ΕΕ από τις κύριες μοριακές δοκιμές που αναφέρονται στο σημείο i) υποβάλλονται αμέσως στο εργαστήριο αναφοράς της ΕΕ, με όλες τις σχετικές διαθέσιμες πληροφορίες. Τα δείγματα υποβάλλονται σε περαιτέρω έρευνα και επιβεβαίωση με τουλάχιστον μία εναλλακτική μέθοδο, διαφορετική ανοσοχημικά από την αρχική κύρια μοριακή μέθοδο. Ο σχεδιασμός της δευτερεύουσας μοριακής δοκιμής, σύμφωνα με τις τελευταίες επιστημονικές γνώσεις και την εμπειρογνωμοσύνη του εργαστηρίου, εγκρίνεται κατά περίπτωση από το εργαστήριο αναφοράς της ΕΕ, όπως περιγράφεται στις κατευθυντήριες γραμμές του. Το εργαστήριο αναφοράς της ΕΕ επικουρείται από ομάδα εμπειρογνομόνων που αναφέρεται ως ομάδα εμπειρογνομόνων προσδιορισμού των στελεχών (STEG), καθώς και από εκπρόσωπο του σχετικού εθνικού εργαστηρίου αναφοράς.

Τα αποτελέσματα ερμηνεύονται από το εργαστήριο αναφοράς της ΕΕ με τη συνδρομή της STEG και εκπροσώπου του αντίστοιχου εθνικού εργαστηρίου αναφοράς. Η Επιτροπή ενημερώνεται αμέσως για το αποτέλεσμα αυτής της ερμηνείας.»

## ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

## ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΗ ΑΠΟΦΑΣΗ (ΕΕ) 2020/1594 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 29ης Οκτωβρίου 2020

για την τροποποίηση του παραρτήματος της εκτελεστικής απόφασης 2014/709/ΕΕ σχετικά με τα μέτρα ελέγχου της υγείας των ζώων όσον αφορά την αφρικανική πανώλη των χοίρων σε ορισμένα κράτη μέλη

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό C(2020) 7607]

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη την οδηγία 89/662/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 11ης Δεκεμβρίου 1989, σχετικά με τους κτηνιατρικούς ελέγχους που εφαρμόζονται στο ενδοκοινοτικό εμπόριο με προοπτική την υλοποίηση της εσωτερικής αγοράς <sup>(1)</sup>, και ιδίως το άρθρο 9 παράγραφος 4,

Έχοντας υπόψη την οδηγία 90/425/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 26ης Ιουνίου 1990, σχετικά με τους κτηνιατρικούς ελέγχους που εφαρμόζονται στο ενδοκοινοτικό εμπόριο ορισμένων ζώων και προϊόντων με προοπτική την υλοποίηση της εσωτερικής αγοράς <sup>(2)</sup>, και ιδίως το άρθρο 10 παράγραφος 4,

Έχοντας υπόψη την οδηγία 2002/99/ΕΚ του Συμβουλίου, της 16ης Δεκεμβρίου 2002, για τους κανόνες υγειονομικού ελέγχου που διέπουν την παραγωγή, μεταποίηση, διανομή και εισαγωγή προϊόντων ζωικής προέλευσης που προορίζονται για ανθρώπινη κατανάλωση <sup>(3)</sup>, και ιδίως το άρθρο 4 παράγραφος 3,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η εκτελεστική απόφαση 2014/709/ΕΕ της Επιτροπής <sup>(4)</sup> θεσπίζει μέτρα ελέγχου της υγείας των ζώων όσον αφορά την αφρικανική πανώλη των χοίρων σε ορισμένα κράτη μέλη στα οποία έχουν επιβεβαιωθεί κρούσματα της εν λόγω νόσου σε οικόσιτους ή άγριους χοίρους (στο εξής: οικεία κράτη μέλη). Στο παράρτημα της εν λόγω εκτελεστικής απόφασης οριοθετούνται και παρατίθενται, στα μέρη I έως IV, ορισμένες περιοχές των οικείων κρατών μελών, κατανεμημένες ανάλογα με το επίπεδο του κινδύνου με βάση την επιδημιολογική κατάσταση όσον αφορά την εν λόγω νόσο. Το παράρτημα της εκτελεστικής απόφασης 2014/709/ΕΕ έχει τροποποιηθεί αρκετές φορές προκειμένου να ληφθούν υπόψη οι μεταβολές της επιδημιολογικής κατάστασης στην Ένωση όσον αφορά την αφρικανική πανώλη των χοίρων, οι οποίες πρέπει να αποτυπώνονται στο εν λόγω παράρτημα. Το παράρτημα της εκτελεστικής απόφασης 2014/709/ΕΕ τροποποιήθηκε την τελευταία φορά με την εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2020/1568 της Επιτροπής <sup>(5)</sup>, κατόπιν αλλαγών στην επιδημιολογική κατάσταση όσον αφορά την εν λόγω νόσο στην Πολωνία.
- (2) Μετά την ημερομηνία έκδοσης της εκτελεστικής απόφασης (ΕΕ) 2020/1568, εκδηλώθηκε νέο κρούσμα αφρικανικής πανώλης των χοίρων σε οικόσιτους χοίρους στη Ρουμανία.
- (3) Στα τέλη Οκτωβρίου του 2020 εκδηλώθηκε εστία αφρικανικής πανώλης των χοίρων σε οικόσιτους χοίρους στην επαρχία Suceava της Ρουμανίας, σε περιοχή που περιλαμβάνεται, επί του παρόντος, στο μέρος II του παραρτήματος της εκτελεστικής απόφασης 2014/709/ΕΕ. Η εν λόγω εστία αφρικανικής πανώλης των χοίρων σε οικόσιτους χοίρους συνιστά αυξημένο επίπεδο κινδύνου, το οποίο θα πρέπει να αποτυπωθεί στο εν λόγω παράρτημα. Ως εκ τούτου, η εν λόγω περιοχή της Ρουμανίας που περιλαμβάνεται επί του παρόντος στο μέρος II του ανωτέρω παραρτήματος και έχει προσβληθεί από την εν λόγω πρόσφατη εστία αφρικανικής πανώλης των χοίρων θα πρέπει πλέον να περιληφθεί στο μέρος III του εν λόγω παραρτήματος, αντί του μέρους II αυτού.

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 395 της 30.12.1989, σ. 13.

<sup>(2)</sup> ΕΕ L 224 της 18.8.1990, σ. 29.

<sup>(3)</sup> ΕΕ L 18 της 23.1.2003, σ. 11.

<sup>(4)</sup> Εκτελεστική απόφαση 2014/709/ΕΕ της Επιτροπής, της 9ης Οκτωβρίου 2014, σχετικά με τα μέτρα ελέγχου της υγείας των ζώων όσον αφορά την αφρικανική πανώλη των χοίρων σε ορισμένα κράτη μέλη και για την κατάργηση της εκτελεστικής απόφασης 2014/178/ΕΕ (ΕΕ L 295 της 11.10.2014, σ. 63).

<sup>(5)</sup> Εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2020/1568 της Επιτροπής, της 27ης Οκτωβρίου 2020, για την τροποποίηση του παραρτήματος της εκτελεστικής απόφασης 2014/709/ΕΕ σχετικά με τα μέτρα ελέγχου της υγείας των ζώων όσον αφορά την αφρικανική πανώλη των χοίρων σε ορισμένα κράτη μέλη (ΕΕ L 358 της 28.10.2020, σ. 69).

- (4) Έπειτα από την εκδήλωση της πρόσφατης εστίας της αφρικανικής πανώλης των χοίρων σε οικόσιτους χοίρους στη Ρουμανία και λαμβανομένης υπόψη της τρέχουσας επιδημιολογικής κατάστασης στην Ένωση, επανεκτιμήθηκε και επικαιροποιήθηκε η περιφερειοποίηση στο εν λόγω κράτος μέλος. Επιπροσθέτως, επανεκτιμήθηκαν και επικαιροποιήθηκαν και τα εφαρμοζόμενα μέτρα διαχείρισης του κινδύνου. Οι μεταβολές αυτές πρέπει να αποτυπωθούν στο παράρτημα της εκτελεστικής απόφασης 2014/709/ΕΕ.
- (5) Προκειμένου να ληφθούν υπόψη οι πρόσφατες εξελίξεις της επιδημιολογικής κατάστασης όσον αφορά την αφρικανική πανώλη των χοίρων στην Ένωση και να καταπολεμηθούν προδραστικά οι κίνδυνοι που συνδέονται με την εξάπλωση της εν λόγω νόσου, θα πρέπει να οριοθετηθεί στη Ρουμανία και να περιληφθεί στο μέρος III του παραρτήματος της εκτελεστικής απόφασης 2014/709/ΕΕ η νέα περιοχή υψηλού κινδύνου με επαρκή έκταση.
- (6) Δεδομένου του επείγοντος χαρακτήρα της επιδημιολογικής κατάστασης στην Ένωση όσον αφορά την εξάπλωση της αφρικανικής πανώλης των χοίρων, είναι σημαντικό οι τροποποιήσεις που γίνονται στο παράρτημα της εκτελεστικής απόφασης 2014/709/ΕΕ με την παρούσα απόφαση να τεθούν σε ισχύ το συντομότερο δυνατόν.
- (7) Τα μέτρα που προβλέπονται στην παρούσα απόφαση είναι σύμφωνα με τη γνώμη της μόνιμης επιτροπής φυτών, ζώων, τροφίμων και ζωοτροφών,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

#### Άρθρο 1

Το παράρτημα της εκτελεστικής απόφασης 2014/709/ΕΕ αντικαθίσταται από το κείμενο του παραρτήματος της παρούσας απόφασης.

#### Άρθρο 2

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες, 29 Οκτωβρίου 2020.

Για την Επιτροπή  
Στέλλα ΚΥΡΙΑΚΙΔΟΥ  
Μέλος της Επιτροπής

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Το παράρτημα της εκτελεστικής απόφασης 2014/709/ΕΕ αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

## «ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

## ΜΕΡΟΣ Ι

**1. Βέλγιο**

Οι ακόλουθες περιοχές του Βελγίου:

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 jusque son intersection avec la N83,
  - La N83 jusque son intersection avec la N884,
  - La N884 jusque son intersection avec la N824,
  - La N824 jusque son intersection avec Le Routeux,
  - Le Routeux,
  - Rue d'Orgéo,
  - Rue de la Vierre,
  - Rue du Bout-d'en-Bas,
  - Rue Sous l'Eglise,
  - Rue Notre-Dame,
  - Rue du Centre,
  - La N845 jusque son intersection avec la N85,
  - La N85 jusque son intersection avec la N40,
  - La N40 jusque son intersection avec la N802,
  - La N802 jusque son intersection avec la N825,
  - La N825 jusque son intersection avec la E25-E411,
  - La E25-E411 jusque 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. Εσθονία

Οι ακόλουθες περιοχές της Εσθονίας:

- Hiiu maakond.

## 3. Ουγγαρία

Οι ακόλουθες περιοχές της Ουγγαρίας:

- 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. Λετονία

Οι ακόλουθες περιοχές της Λετονίας:

- 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. Λιθουανία

Οι ακόλουθες περιοχές της Λιθουανίας:

- 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. Πολωνία

Οι ακόλουθες περιοχές της Πολωνίας:

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 Trzebownik, Głogów Małopolski i część gminy Sokołów Małopolski położona na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr 875 w powiecie rzeszowskim,
- gminy Dzikowiec, Kolbuszowa, Niwiska i 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, Inowódz, Lubochnia, Rzeczyca, Tomaszów Mazowiecki z miastem Tomaszów Mazowiecki i Zelechlinek w powiecie tomaszowskim,

w województwie pomorskim:

- gminy Ostaszewo, miasto Krynica Morska oraz część gminy Nowy Dwór Gdański położona na południowy - zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 55 biegnącą od południowej granicy gminy do skrzyżowania z drogą nr 7, następnie przez drogę nr 7 i S7 biegnącą do zachodniej granicy gminy w powiecie nowodworskim,
- gminy Lichnowy, Miłoradz, Nowy Staw, Malbork z miastem Malbork w powiecie malborskim,
- gminy Mikołajki Pomorskie, Stary Targ i Sztum w powiecie sztumskim,

- powiat gdański,
- Miasto Gdańsk,
- powiat tczewski,
- powiat kwidzyński,

w województwie lubuskim:

- gminy Międzyrzecz, Pszczew, część gminy Trzciel położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 92 w powiecie międzyrzeckim,
- część gminy Lubrza położona na północ od linii wyznaczonej przez autostradę A2, część gminy Łagów położona na północ od linii wyznaczonej przez autostradę A2, część gminy Świebodzin położona na północ od linii wyznaczonej przez autostradę A2 w powiecie świebodzińskim,
- gmina Ośno Lubuskie powiecie słubickim,
- gminy Krzeszyce, Sulęcín i część gminy Torzym położona na północ od linii wyznaczonej przez autostradę A2 w powiecie sulęcińskim,
- gminy Bogdaniec, Lubiszyn i część gminy Witnica położona na północny - wschód od drogi biegnącej od zachodniej granicy gminy od miejscowości 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 Kiskowo i część gminy Kłecko położona na zachód od rzeki Mała Wełna w powiecie gnieźnieńskim,

- gminy Lubasz, Czarnków z miastem Czarnków, część gminy Połajewo 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 Czereśniowa, 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. Σλοβακία

Οι ακόλουθες περιοχές στη Σλοβακία:

- η συνολική περιφέρεια της Vranov nad Topľou, με εξαίρεση τους δήμους που περιλαμβάνονται στο μέρος II,
- η συνολική περιφέρεια της Humenné,
- η συνολική περιφέρεια της Snina,
- η συνολική περιφέρεια της Sobrance, με εξαίρεση τους δήμους που περιλαμβάνονται στο μέρος III

- στην περιφέρεια της Michalovce, ο δήμος Strážske,
- στην περιφέρεια της Gelnica, το σύνολο των δήμων Uhorná, Smolnícka Huta, Mníšek nad Hnilcom, Prakovce, Helcmanovce, Gelnica, Kojšov, Veľký Folkmár, Jaklovce, Žakarovce, Margecany, Henclová και Stará Voda,
- στην περιφέρεια της Prešov, το σύνολο των δήμων Klenov, Miklušovce, Sedlice, Suchá dolina, Janov, Radatice, Ľubovec, Ličartovce, Drienovská Nová Ves, Kendice, Petrovany, Drienov, Lemešany, Janovík, Bretejovce, Seniakovce, Šarišské Bohdanovce, Varhaňovce, Brestov Mirkovce, Žehňa και Červenica,
- Dulova Ves, Záborské, Kokošovce, Abranovce, Lesíček, Zlatá Baňa, Ruská Nová Ves, Teriakovce, Podhradník, Okružná, Trnkov, Vyšná Šebastová και Šarišská Poruba,
- στην περιφέρεια της Rožňava, το σύνολο των δήμων Brzotín, Gočaltovo, Honce, Jovice, Kružná, Kunová Teplica, Pača, Pašková, Pašková, Rakovnica,
- Rozložná, Rožňavské Bystré, Rožňava, Rudná, Štítnik, Vidová, Čučma και Betliar,
- στην περιφέρεια της Revúca, το σύνολο των δήμων Držkovce, Chvalová, Gemerské Teplice, Gemerský Sad, Hucín, Jelšava, Leváre, Licince, Nadraž, Prihradzany, Sekerešovo, Šivetice, Kameňany, Višňové, Rybník και Sása,
- στην περιφέρεια Michalovce, το σύνολο του δήμου Strážske,
- στην περιφέρεια Rimavská Sobota, οι δήμοι που βρίσκονται νότια της οδού 526 και δεν περιλαμβάνονται στο μέρος II,
- στην περιφέρεια Lučenec, το σύνολο των δήμων Trenč, Veľká nad Ipľom, Jelšovec, Panické Dravce, Lučenec, Kalonda, Rapovce, Trebeľovce, Mučín, Lipovany, Pleš, Filákovské Kováče, Ratka, Filákovno, Biskupice, Belina, Radzovce, Čakanovce, Šiatorská Bukovinka, Čamovce, Šurice, Halič, Mašková, Ľuboreč, Šíd και Prša,
- στην περιφέρεια Veľký Krtíš, το σύνολο των δήμων Ipel'ské Predmostie, Veľká Ves nad Ipľom, Sečianky, Kleňany, Hrušov, Vinica, Balog nad Ipľom, Dolinka, Kosiň nad Ipľom, Ďurkovce, Širákov, Kamenné Kosiň, Seľany, Veľká Čalomija, Malá Čalomija, Koláre, Trebušovce, Chrastince, Lesenice, Slovenské Ďarmoty, Opatovská Nová Ves, Bátorová, Nenince, Záhorce, Želovce, Sklabiná, Nová Ves, Obeckov, Vrbovka, Kiarov, Kováčovce, Zombor, Olováry, Čeláre, Glabušovce, Veľké Straciny, Malé Straciny, Malý Krtíš, Veľký Krtíš, Pôtor, Veľké Zlievce, Malé Zlievce, Bušince, Muľa, Ľuboriečka, Dolná Strehová, Vieska, Slovenské Kľačany, Horná Strehová, Chrány και Závada.

## 8. Ελλάδα

Οι ακόλουθες περιοχές της Ελλάδας:

- στην Περιφερειακή Ενότητα Δράμας:
  - οι τοπικές ή δημοτικές κοινότητες Σιδηρονέρου και Σκαλωτής, Λιβαδερού και Ξηροποτάμου (στον Δήμο Δράμας),
  - η τοπική κοινότητα Παρανεστίου (στον Δήμο Παρανεστίου),
  - οι δημοτικές ή τοπικές κοινότητες Κοκκινογείων, Μικροπόλεως, Πανοράματος, Πύργων (στον Δήμο Προσοτσάνης),
  - οι δημοτικές ή τοπικές κοινότητες Κάτω Νευροκοπίου, Χρυσοκεφάλου, Αχλαδέας, Βαθυτόπου, Βώλακος, Γρανίτου, Δασωτού, Εξοχής, Καταφύτου, Λευκογείων, Μικροκλεισούρας, Μικρομηλέας, Οχυρού, Παγονερίου, Περιθωρίου, Κάτω Βροντούς και Ποταμών (στον Δήμο Κάτω Νευροκοπίου),
- στην Περιφερειακή Ενότητα Ξάνθης:
  - οι δημοτικές ή τοπικές κοινότητες Κιμμερίων, Σταυρουπόλεως, Γέρακα, Δαφνώνος, Κομνηνών, Καρυοφύτου και Νεοχωρίου (στον Δήμο Ξάνθης),
  - οι δημοτικές ή τοπικές κοινότητες Σατρών, Θερμών, Κοτύλης, Μύκης, Εχίνου και Ωραίου (στον Δήμο Μύκης),
  - η δημοτική κοινότητα Σελέρου και η τοπική κοινότητα Σουνίου (στον Δήμο Αβδήρων),
- στην Περιφερειακή Ενότητα Ροδόπης:
  - οι δημοτικές ή τοπικές κοινότητες Κομοτηνής, Ανθοχωρίου, Γρατίνης, Θρυλορίου, Κάλχαντος, Καρυδιάς, Κηκιδίου, Κοσμίου, Πανδρόσου, Αιγείρου, Καλλίστης, Μελέτης, Νέου Σιδηροχωρίου και Μεγάλου Δουκάτου (στον Δήμο Κομοτηνής),
  - οι δημοτικές ή τοπικές κοινότητες κοινότητες Ηπίου, Αρριανών, Δαρμένης, Αρχοντικών, Φιλλύρας, Άνω Δροσίνης, Αράτου, Κέχρου και Οργάνης (στον Δήμο Αρριανών),

- οι δημοτικές ή τοπικές κοινότητες Ιάσμου, Σώστου, Ασωμάτων, Πολυάνθου, Αμβροσίας και Αμαξάδων (στον Δήμο Ιάσμου),
- η δημοτική κοινότητα Αμαράντων (στον Δήμο Μαρωνείας – Σαπών),
- στην Περιφερειακή Ενότητα Έβρου:
  - οι δημοτικές ή τοπικές κοινότητες Κυριακής, Μάνδρας, Μαυροκκλησίου, Μικρού Δερείου, Πρωτοκκλησίου, Ρούσσας, Γονικού, Γέρικου, Σιδηροχωρίου, Μεγάλου Δερείου, Σιδηρώς, Γιαννούλης, Αγριάνης και Πετρολόφου (στον Δήμο Σουφλίου),
  - οι δημοτικές ή τοπικές κοινότητες Δικαίων, Άρζου, Ελαίας, Θεραπειού, Κομάρων, Μαρασίων, Ορμενίου, Πενταλόφου, Πετρωτών, Πλάτης, Πτελέας, Κυπρίνου, Ζώνης, Φυλακίου, Σπηλαίου, Νέας Βύσσης, Καβύλης, Καστανεών, Ριζίων, Στέρνας, Αμπελακίων, Βάλτου, Μεγάλης Δοξιπάρας, Νεοχωρίου και Χανδρά (στον Δήμο Ορεστιάδας),
  - οι δημοτικές ή τοπικές κοινότητες Ασβεστάδων, Ελληνοχωρίου, Καρωτής, Κουφοβούνου, Κυανής, Μάνης, Σιτοχωρίου, Αλεποχωρίου, Ασπρονερίου, Μεταξάδων, Βρυσικών, Δόξης, Ελαφοχωρίου, Λάδης, Παλιουρίου και Ποιμενικού (στον Δήμο Διδυμοτείχου),
- στην Περιφερειακή Ενότητα Σερρών:
  - οι δημοτικές ή τοπικές κοινότητες Κερκίνης, Λιβαδιάς, Μακρινίτης, Νεοχωρίου, Πλατανακίων, Πετριτσίου, Ακριτοχωρίου, Βυρωνείας, Γονίου, Μανδρακίου, Μεγαλοχωρίου, Ροδοπόλεως, Άνω Ποροίων, Κάτω Ποροίων, Σιδηροκάστρου, Βαμβακοφύτου, Προμαχώνος, Καμαρωτού, Στρυμονοχωρίου, Χαροπού, Καστανούσσης, Χορτερού, Αχλαδοχωρίου, Αγκίστρου και Καπνοφύτου (στον Δήμο Σιντικής),
  - οι δημοτικές ή τοπικές κοινότητες Σερρών, Ελαιώνος, Οινούσσας, Ορεινής και Άνω Βροντούς (στον Δήμο Σερρών),
  - οι δημοτικές ή τοπικές κοινότητες Δασοχωρίου, Ηρακλείας, Βαλτερού, Καρπερής, Κοιμήσεως, Λιθοτόπου, Λιμνοχωρίου, Ποντισμένου και Χρυσοχωράφων (στον Δήμο Ηρακλείας).

## ΜΕΡΟΣ II

### 1. Βέλγιο

Οι ακόλουθες περιοχές του Βελγίου:

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. Βουλγαρία

Οι ακόλουθες περιοχές της Βουλγαρίας:

- ολόκληρη η περιφέρεια Haskovo,
- ολόκληρη η περιφέρεια Yambol,
- ολόκληρη η περιφέρεια Stara Zagora,
- ολόκληρη η περιφέρεια Pernik,
- ολόκληρη η περιφέρεια Kyustendil,
- ολόκληρη η περιφέρεια Plovdiv,
- ολόκληρη η περιφέρεια Pazardzhik,
- ολόκληρη η περιφέρεια Smolyan,
- ολόκληρη η περιφέρεια Burgas, εξαιρουμένων των περιοχών του μέρους III.

## 3. Εσθονία

Οι ακόλουθες περιοχές της Εσθονίας:

- Eesti Vabariik (välja arvatud Hiiu maakond).

## 4. Ουγγαρία

Οι ακόλουθες περιοχές της Ουγγαρίας:

- 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. Λετονία

Οι ακόλουθες περιοχές της Λετονίας:

- 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, Daugulupes ielas un Daugulupītes,
- 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. Λιθουανία

Οι ακόλουθες περιοχές της Λιθουανίας:

- 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. Πολωνία

Οι ακόλουθες περιοχές της Πολωνίας:

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 grajewski,
  - 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 miejski Białystok, w województwie mazowieckim:
  - 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 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 leżajskim,
- gmina Jarocin, część gminy Harasiuki położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 1048 R, część gminy Ulanów położona na północ od linii wyznaczonej przez rzekę Tanew, część gminy Nisko położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 19 oraz na północ od linii wyznaczonej przez linię kolejową biegnącą od wschodniej granicy gminy do skrzyżowania z drogą nr 19, część gminy Jeżów położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 19 w powiecie niżańskim,
- powiat tarnobrzeczki,

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, Słapanowo i Obrzycko do północnej granicy miasta Obrzycko, a następnie na wschód od drogi przebiegającej przez miejscowość Chraplewo w powiecie szamotulskim,

w województwie łódzkim:

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

w województwie zachodniopomorskim:

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

## 8. Σλοβακία

Οι ακόλουθες περιοχές της Σλοβακίας:

- στην περιφέρεια της Gelnica, το σύνολο του δήμου Smolník,
- στην περιφέρεια Košice-okolie, οι δήμοι Opátka, Košická Belá, Malá Lodina, Veľká Lodina, Kysak, Sokol, Trebejov, Obišovce, Družstevná pri Hornáde, Kostolany nad Hornádom, Budimír, Vajkovce, Chrastné, Čižatice, Kráľovce, Ploské, Nová Polhora, Boliarov, Kecerovce, Vtáčkovce, Herľany, Rankovce, Mudrovce, Kecerovský Lipovec, Opiná, Bunetice,
- ολόκληρη η πόλη Košice,
- στην περιφέρεια Michalovce, το σύνολο των δήμων 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 και Pusté Čemerné,
- στην περιφέρεια Vranov nad Topľou, το σύνολο των δήμων Zámutov, Rudlov, Jusková Voľa, Banské, Cabov, Davidov, Kamenná Poruba, Vechec, Čaklov, Sol', Komárany, Čičava, Nižný Kručov, Vranov nad Topľou, Sačurov, Sečovská Polianka, Dlhé Klčovo, Nižný Hrušov, Poša, Nižný Hrabovec, Hencovce, Kučín, Majerovce, Sedliská, Kladzany και Tovarnianska Polianka,
- στην περιφέρεια Revúca, το σύνολο των δήμων Gemer, Tornaľa, Žiar, Gemerská Ves, Levkuška, Otročok, Polina, Rašice,
- στην περιφέρεια Rimavská Sobota, το σύνολο των δήμων 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 και Žíp,
- στην περιφέρεια Prešov, το σύνολο των δήμων Tuhrina και Lúčína.

## 9. Ρουμανία

Οι ακόλουθες περιοχές στη Ρουμανία:

- Județul Bistrița-Năsăud, χωρίς τις τοποθεσίες που αναφέρονται στο μέρος III:
  - Περιοχή Dealu Ștefăniței;
  - Περιοχή Romuli.

## PART III

## 1. Βουλγαρία

Οι ακόλουθες περιοχές της Βουλγαρίας:

- ολόκληρη η περιφέρεια Blagoevgrad,

- ολόκληρη η περιφέρεια Dobrich,
- ολόκληρη η περιφέρεια Gabrovo,
- ολόκληρη η περιφέρεια Kardzhali,
- ολόκληρη η περιφέρεια Lovech,
- ολόκληρη η περιφέρεια Montana,
- ολόκληρη η περιφέρεια Pleven,
- ολόκληρη η περιφέρεια Razgrad,
- ολόκληρη η περιφέρεια Ruse,
- ολόκληρη η περιφέρεια Shumen,
- ολόκληρη η περιφέρεια Silistra,
- ολόκληρη η περιφέρεια Sliven,
- ολόκληρη η περιφέρεια της πόλης της Sofia,
- ολόκληρη η περιφέρεια της επαρχίας της Sofia,
- ολόκληρη η περιφέρεια Targovishte,
- ολόκληρη η περιφέρεια Vidin,
- ολόκληρη η περιφέρεια Varna,
- ολόκληρη η περιφέρεια Veliko Tarnovo,
- ολόκληρη η περιφέρεια Vratza,
- στην περιφέρεια Burgas:
  - ολόκληρος ο δήμος Burgas,
  - ολόκληρος ο δήμος Kameno,
  - ολόκληρος ο δήμος Malko Tarnovo,
  - ολόκληρος ο δήμος Primorsko,
  - ολόκληρος ο δήμος Sozopol,
  - ολόκληρος ο δήμος Sredets,
  - ολόκληρος ο δήμος Tsarevo,
  - ολόκληρος ο δήμος Sungurlare,
  - ολόκληρος ο δήμος Ruen,
  - ολόκληρος ο δήμος Aytos.

## 2. Λετονία

Οι ακόλουθες περιοχές της Λετονίας:

- 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. Λιθουανία

Οι ακόλουθες περιοχές της Λιθουανίας:

- 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 Suginėlių 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. Πολωνία

Οι ακόλουθες περιοχές της Πολωνίας:

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 Bakałarzewo położona na południe od linii wyznaczonej przez drogę 653 biegnącej od zachodniej granicy gminy do skrzyżowania z drogą 1122B oraz na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 1122B biegnącą od drogi 653 w kierunku południowym do skrzyżowania z drogą 1124B i następnie na 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 miasto Grajewo w powiecie grajewskim,

w województwie mazowieckim:

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

w województwie lubelskim:

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

w województwie podkarpackim:

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

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

w województwie lubuskim:

- gminy Nowa Sól i miasto Nowa Sól, Otyń oraz część gminy 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 międzychyżskim,

w województwie wielkopolskim:

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

Οι ακόλουθες περιοχές της Ρουμανίας:

- Zona oraşului Bucureşti,
- Judeţul Constanţa,
- Judeţul Satu Mare,
- Judeţul Tulcea,
- Judeţul Bacău,
- Judeţul Bihor,
- Οι ακόλουθες περιοχές του 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. Σλοβακία

- ολόκληρη η περιφέρεια Trebišov,
- στην περιφέρεια Michalovce, το σύνολο των δήμων της περιφέρειας που δεν περιλαμβάνονται στα μέρη I και II,
- περιφέρεια Sobrance – δήμοι Lekárovce, Pinkovce, Záhov, Bežovce,
- ολόκληρη η περιφέρεια Košice – okolie, εκτός από τους δήμους που περιλαμβάνονται στο μέρος II,
- στην περιφέρεια Rožňava, οι δήμοι 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 και Čučma,
- στην περιφέρεια Gelnica, το σύνολο του δήμου Smolník και Úhorná.

#### ΜΕΡΟΣ IV

#### Ιταλία

Οι ακόλουθες περιοχές στην Ιταλία:

- tutto il territorio della Sardegna.»
-

# ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ

## ΣΥΣΤΑΣΗ (ΕΕ) 2020/1595 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 28ης Οκτωβρίου 2020

σχετικά με τις στρατηγικές για τη διεξαγωγή διαγνωστικών εξετάσεων για τη νόσο COVID-19, συμπεριλαμβανομένης της χρήσης ταχείων δοκιμασιών αντιγόνων

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο 292,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η πανδημία COVID-19 εξακολουθεί να αποτελεί μείζονα απειλή για τη δημόσια υγεία. Όπως περιγράφεται στην ανακοίνωση της Επιτροπής με θέμα «Ετοιμότητα της ΕΕ στον τομέα της υγείας για ταχεία αντίδραση σε περίπτωση περαιτέρω επιδημικών εξάρσεων της νόσου COVID-19»<sup>(1)</sup>, οι ισχυρές στρατηγικές για τη διεξαγωγή διαγνωστικών εξετάσεων και οι επαρκείς ικανότητες δοκιμασιών αποτελούν ουσιώδεις πτυχές της ετοιμότητας και της αντίδρασης στη νόσο COVID-19, επιτρέποντας τον έγκαιρο εντοπισμό δυνητικά μολυσματικών ατόμων και προβάλλοντας τα στοιχεία σχετικά με τα ποσοστά μόλυνσης και μετάδοσης εντός των κοινοτήτων. Επιπλέον, αποτελούν προϋπόθεση για την επαρκή ιχνηλάτηση των επαφών ώστε να περιοριστεί η εξάπλωση μέσω ταχείας απομόνωσης.
- (2) Σύμφωνα με το άρθρο 168 παράγραφος 7 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης<sup>(2)</sup>, ο καθορισμός της πολιτικής για την υγεία, καθώς και η οργάνωση και η εφαρμογή υγειονομικών μέτρων παραμένουν εθνική αρμοδιότητα. Τα κράτη μέλη της ΕΕ είναι αρμόδια για τη λήψη αποφάσεων σχετικά με την κατάρτιση και την εφαρμογή στρατηγικών διεξαγωγής εξετάσεων για τη νόσο COVID-19, λαμβάνοντας υπόψη την επιδημιολογική και κοινωνική κατάσταση της οικείας χώρας.
- (3) Το 2013 η ΕΕ εξέδωσε την απόφαση αριθ. 1082/2013/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>(3)</sup> με σκοπό να βελτιώσει την ετοιμότητα και τις ικανότητες σε όλη την Ευρώπη και να ενισχύσει την ικανότητά της να παρακολουθεί, να εντοπίζει γρήγορα και να συντονίζει τις αντιδράσεις στις απειλές κατά της υγείας. Μαζί με την απόφαση αριθ. 1082/2013/ΕΕ, δρομολογήθηκαν διάφορα εργαλεία<sup>(4)</sup> για να στηριχθεί και να συντονιστεί ο προγραμματισμός της αντίδρασης και οι ενέργειες των κρατών μελών όταν αντιμετωπίζουν διασυννοριακές απειλές κατά της υγείας.
- (4) Καίριο στοιχείο για τον συντονισμό των κρίσεων δημόσιας υγείας σε ενωσιακό επίπεδο είναι η Επιτροπή Υγειονομικής Ασφάλειας (ΕΥΑ). Ο ρόλος της είναι, αφενός, να ενισχύσει τον συντονισμό και την ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών και πληροφοριών, την εθνική ετοιμότητα και τον προγραμματισμό της αντίδρασης, και, αφετέρου, να προωθήσει τη διαλειτουργικότητα και τη διατομεακή διάσταση των εν λόγω δραστηριοτήτων και να θεσπίσει μηχανισμό για την από κοινού προμήθεια ιατρικών αντιμέτρων.
- (5) Στις 15 Ιουλίου 2020 η Επιτροπή εξέδωσε την ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με την ετοιμότητα της ΕΕ στον τομέα της υγείας για ταχεία αντίδραση<sup>(5)</sup>, η οποία αποσκοπεί στο να διασφαλίσει τη βραχυπρόθεσμη ετοιμότητα της ΕΕ στον τομέα της υγείας σε περίπτωση περαιτέρω εξάρσης της νόσου COVID-19 στην Ευρώπη. Ένας από τους τομείς δράσης που περιλαμβάνονται στην εν λόγω ανακοίνωση είναι η επίτευξη, μέσω της ΕΥΑ, συμφωνίας σε επίπεδο ΕΕ για εναρμονισμένες στρατηγικές και μεθοδολογίες για τη διεξαγωγή διαγνωστικών εξετάσεων.
- (6) Στις 30 Ιουνίου το Συμβούλιο εξέδωσε σύσταση για τη σταδιακή άρση των προσωρινών περιορισμών στα μη αναγκαία ταξίδια στην ΕΕ<sup>(6)</sup>. Η σύσταση αυτή βασίζονταν σε ένα σύνολο αρχών και αντικειμενικών κριτηρίων, μεταξύ των οποίων η κατάσταση της υγείας, η ικανότητα εφαρμογής μέτρων περιορισμού κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, ζητήματα αμοιβαιότητας και στοιχεία από σχετικές πηγές, όπως το Ευρωπαϊκό Κέντρο Πρόληψης και Ελέγχου Νόσων (ECDC) και η Παγκόσμιος Οργανισμός Υγείας (ΠΟΥ).

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

<sup>(2)</sup> ΕΕ C 326 της 26.10.2012, σ. 47.

<sup>(3)</sup> Απόφαση αριθ. 1082/2013/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Οκτωβρίου 2013, σχετικά με σοβαρές διασυννοριακές απειλές κατά της υγείας και για την κατάργηση της απόφασης αριθ. 2119/98/ΕΚ (ΕΕ L 293 της 5.11.2013, σ. 1).

<sup>(4)</sup> Σ' αυτά περιλαμβάνονται, για παράδειγμα, το σύστημα έγκαιρης προειδοποίησης και αντίδρασης EWRS, ο συντονισμός από μέρους της Επιτροπής Υγειονομικής Ασφάλειας (ΕΥΑ), οι από κοινού προμήθειες κ.λπ.

<sup>(5)</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN-EL/TXT/?from=EN&uri=CELEX%3A52020DC0318>

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

- (7) Στις 17 Σεπτεμβρίου 2020 η Επιτροπή Υγειονομικής Ασφάλειας κατέληξε σε συμφωνία σχετικά με το έγγραφο συστάσεων με τίτλο «EU health preparedness: Recommendations for a common EU testing approach for COVID-19» (Ετοιμότητα της ΕΕ στον τομέα της υγείας: συστάσεις για μια κοινή προσέγγιση της ΕΕ όσον αφορά τη διεξαγωγή διαγνωστικών εξετάσεων για τη νόσο COVID-19) <sup>(7)</sup>, στο οποίο παρατίθενται διάφορες δράσεις που τα κράτη μέλη μπορούν να λάβουν υπόψη τους όταν επικαιροποιούν ή προσαρμόζουν τις στρατηγικές τους για τη διεξαγωγή διαγνωστικών εξετάσεων. Οι συστάσεις αυτές αποσκοπούν στην επίτευξη συμφωνίας για μια συνεκτική προσέγγιση όσον αφορά τη διεξαγωγή διαγνωστικών εξετάσεων για τη νόσο COVID-19 σε όλη την Ευρώπη. Το περιεχόμενο τους βασίζεται στην κατάσταση που επικρατούσε στις ευρωπαϊκές χώρες στις αρχές Σεπτεμβρίου 2020, καθώς και στις αντίστοιχες στρατηγικές διεξαγωγής εξετάσεων και τους στόχους που ίσχυαν τη στιγμή εκείνη.
- (8) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν ως στόχο την αποφυγή τυχόν ταξιδιωτικών απαγορεύσεων. Για να διασφαλιστούν οι ελευθερίες στο πλαίσιο της ενιαίας αγοράς, οι τυχόν περιορισμοί θα πρέπει να εφαρμόζονται σύμφωνα με τις γενικές αρχές του δικαίου της Ένωσης, ιδίως την αναλογικότητα και την απαγόρευση των διακρίσεων, και δεν θα πρέπει να υπερβαίνουν τα απολύτως αναγκαία για τη διαφύλαξη της δημόσιας υγείας.
- (9) Στις 13 Οκτωβρίου 2020 το Συμβούλιο εξέδωσε σύσταση σχετικά με την εφαρμογή συντονισμένης προσέγγισης όσον αφορά τον περιορισμό της ελεύθερης κυκλοφορίας για την αντιμετώπιση της πανδημίας COVID-19 <sup>(8)</sup>, στην οποία καθορίζονται, μεταξύ άλλων, με σαφέστερο τρόπο τα μέτρα που εφαρμόζονται στους ταξιδιώτες από περιοχές υψηλότερου κινδύνου (διεξαγωγή διαγνωστικών εξετάσεων και αυτοαπομόνωση), παρέχοντας έτσι σαφή και έγκαιρη ενημέρωση στο κοινό.
- (10) Οι αποτελεσματικές διαγνωστικές εξετάσεις διαδραματίζουν καίριο ρόλο στη διασφάλιση της ελεύθερης κυκλοφορίας των προσώπων και στην ομαλή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς. Από την έξαρση της πανδημίας COVID-19, ο τομέας των διαγνωστικών εξετάσεων εξελίσσεται ταχέως και έχει ενισχύσει τον κεντρικό ρόλο που διαδραματίζει στον έλεγχο των επιδημικών εξάρσεων. Η ΕΕ, αναγνωρίζοντας τη σημασία των διαγνωστικών εξετάσεων, υποστηρίζει την ανάπτυξή τους μέσω σειράς δράσεων της ΕΕ στον τομέα της έρευνας και της καινοτομίας<sup>1</sup>. Η ακριβής χρήση των δοκιμασιών COVID-19 —σε μεγάλους όγκους και με την εξασφάλιση ότι ο απαιτούμενος χρόνος μεταξύ της υποβολής του αιτήματος δοκιμασίας και της λήψης αποτελέσματος είναι μικρός— διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στη μείωση της εξάπλωσης του ιού SARS-CoV-2. Αυτή τη στιγμή, η πιο αξιόπιστη μεθοδολογία για τη διαγνωστική εξέταση περιστατικών και επαφών είναι η προσέγγιση των δοκιμασιών RT-PCR (αλυσιδωτή αντίδραση πολυμεράσης-αντίστροφης μεταγραφάσης)<sup>9</sup>: οι δοκιμασίες αυτές ήταν μεταξύ των πρώτων που ήταν διαθέσιμες όταν η πανδημία έφτασε στην ευρωπαϊκή ήπειρο.
- (11) Ωστόσο, παρότι τα ποσοστά δοκιμασιών με τη μέθοδο RT-PCR έχουν αυξηθεί σε ολόκληρη την ΕΕ, με αποτέλεσμα τον εντοπισμό περισσότερων θετικών κρουσμάτων COVID-19, ιδίως μεταξύ των νεότερων ατόμων που εμφανίζουν ήπια συμπτώματα ή είναι ασυμπτωματικά, τα εργαστήρια καταβάλλουν μεγάλες προσπάθειες για να εξασφαλίσουν επαρκείς πόρους και ικανότητες για να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις. Κατά συνέπεια, έχουν προκύψει ελλείψεις σε υλικό δοκιμασιών RT-PCR και παράταση του χρόνου λήψης αποτελέσματος, γεγονός που περιορίζει την αποτελεσματική εφαρμογή των μέτρων μετριασμού, καθώς και την ταχεία ιχνηλάτηση επαφών. Για να μετριαστούν οι ελλείψεις αυτές, η Επιτροπή διοργάνωσε, ήδη στις 19 Μαρτίου, από κοινού προμήθεια εργαστηριακού εξοπλισμού που θα περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, διαγνωστικά κιτ και αντιδραστήρια για τη διεξαγωγή δοκιμασιών RT-PCR, στην οποία συμμετείχαν 20 κράτη μέλη.
- (12) Παρά τη διεξαγωγή της εν λόγω από κοινού προμήθειας, τα κράτη μέλη αντιμετωπίζουν εκ νέου προβλήματα λόγω των περιορισμένων ικανοτήτων διεξαγωγής διαγνωστικών εξετάσεων και των μεγάλων χρόνων λήψης αποτελέσματος, ιδίως στο τρέχον επιδημιολογικό πλαίσιο όπου παρατηρείται αναζωπύρωση των θετικών κρουσμάτων COVID-19 στην Ευρώπη. Στο πλαίσιο αυτό, τα κράτη μέλη στρέφονται όλο και περισσότερο στην πιθανότητα διεξαγωγής ταχείων εξετάσεων ή εξετάσεων στο σημείο περιθάλψης (π.χ. δοκιμασιών αντιγόνων), κυρίως σε ιατρικούς χώρους, διερευνώντας τη δυνατότητα ευρύτερης χρήσης τους. Αυτή η νέα γενιά ταχύτερων και φθηνότερων δοκιμασιών για τη νόσο COVID-19, η οποία παράγει αποτέλεσμα δοκιμασίας εντός λιγότερων από 30 λεπτά, διεισδύει όλο και περισσότερο στην αγορά.
- (13) Στις 11 Σεπτεμβρίου 2020 ο ΠΟΥ δημοσίευσε ενδιάμεση καθοδήγηση σχετικά με τη χρήση ταχείων δοκιμασιών αντιγόνων για την ανίχνευση της νόσου COVID-19 <sup>(9)</sup>, με την οποία προσφέρονται συμβουλές στις χώρες σχετικά με τον δυνητικό ρόλο που διαδραματίζουν οι δοκιμασίες αυτές και την ανάγκη προσεκτικής επιλογής τους. Όπως τόνισε και ο ΠΟΥ, παρά το γεγονός ότι οι ταχείες δοκιμασίες αντιγόνων μπορεί να προσφέρουν χρήσιμες λύσεις για τη διάγνωση της λοίμωξης από τον ιό SARS-CoV-2 σε διάφορα περιβάλλοντα και σενάρια, οι κλινικές επιδόσεις τους δεν είναι (ακόμη) βέλτιστες και θα πρέπει να χρησιμοποιηθούν με σύνεση.
- (14) Μεταξύ των υφιστάμενων μοντέλων, ο ΠΟΥ συνιστά τη χρήση ταχείων δοκιμασιών αντιγόνων οι οποίες πληρούν τις ελάχιστες απαιτήσεις επιδόσεων  $\geq 80$  % ευαισθησίας και  $\geq 97$  % ειδικότητας: οι δοκιμασίες αυτές θα πρέπει ιδίως να χρησιμοποιούνται όταν η διαθεσιμότητα των δοκιμασιών RT-PCR είναι προσωρινά περιορισμένη ή όταν οι παρατεταμένοι χρόνοι λήψης αποτελέσματος εμποδίζουν την κλινική χρησιμότητά τους. Η χρήση ταχείων δοκιμασιών αντιγόνων για τον έλεγχο των ατόμων προσφέρει τη δυνατότητα ταχέως εντοπισμού εκείνων των ατόμων που παρουσιάζουν τον μεγαλύτερο κίνδυνο εξάπλωσης της λοίμωξης, ιδιαίτερα σε συνθήκες υψηλής μετάδοσης στην κοινότητα. Επιπλέον, οι ταχείες δοκιμασίες αντιγόνων θα πρέπει να διενεργούνται από εκπαιδευμένους χειριστές, σύμφωνα με τις οδηγίες του παρασκευαστή και εντός των πρώτων 5-7 ημερών από την εκδήλωση των συμπτωμάτων, όταν τα ιικά φορτία βρίσκονται στο υψηλότερο σημείο τους.

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

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

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

- (15) Διάφορα κράτη μέλη <sup>(10)</sup> έχουν αρχίσει να χρησιμοποιούν στην πράξη ταχείες δοκιμασίες αντιγόνων και έχουν συμπεριλάβει τη χρήση τους στις εθνικές στρατηγικές τους για τη διεξαγωγή διαγνωστικών εξετάσεων για τη νόσο COVID-19. Επιπλέον, η πλειονότητα των κρατών μελών αυτή τη στιγμή διεξάγει μελέτες επικύρωσης ή πιλοτικά έργα για να αξιολογηθούν οι κλινικές επιδόσεις των ταχείων δοκιμασιών αντιγόνων υπό συγκεκριμένες συνθήκες και όσον αφορά τη διάγνωση της λοίμωξης από τον ιό SARS-CoV-2 σε ορισμένους πληθυσμούς-στόχους. Η Επιτροπή Υγειονομικής Ασφάλειας συμφώνησε, στη συνεδρίασή της στις 19 Οκτωβρίου 2020, να συντάξει κοινή θέση σχετικά με τη χρήση ταχείων δοκιμασιών αντιγόνων, στην οποία θα εξετάζει, μεταξύ άλλων στοιχείων, την εφαρμογή των δοκιμασιών αυτών και τη χρήση των αποτελεσμάτων τους.
- (16) Ιδιαίτερα όσον αφορά τους εισερχόμενους ταξιδιώτες στους αερολιμένες, η χρήση ταχείων δοκιμασιών αντιγόνων αξιολογήθηκε από την κοινή δράση «Healthy Gateways» (Υγιείς Πύλες) της ΕΕ <sup>(11)</sup>. Στην αξιολόγηση αυτή παρατίθεται, μεταξύ άλλων, ανάλυση των επιλογών για τις μεθόδους εργαστηριακών δοκιμασιών, το χρονοδιάγραμμα της διεξαγωγής των διαγνωστικών εξετάσεων στους ταξιδιώτες, τους απαιτούμενους πόρους και τις πρακτικές ρυθμίσεις στους αερολιμένες. Αυτό μπορεί να αφορά επίσης και τους ταξιδιώτες που χρησιμοποιούν άλλα μέσα μεταφοράς.
- (17) Επιπλέον, η Επιτροπή ζήτησε πρόσφατα από το Ευρωπαϊκό Κέντρο Πρόληψης και Ελέγχου Νόσων (ECDC) και από τον Οργανισμό της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας (EASA) να αναπτύξουν πρωτόκολλο για ασφαλέστερες αεροπορικές μεταφορές, συμπεριλαμβανομένης πρότασης για κοινό ενωσιακό πρωτόκολλο διεξαγωγής διαγνωστικών εξετάσεων για την υγειονομική ασφάλεια στους αερολιμένες. Το πρωτόκολλο αυτό θα πρέπει να περιλαμβάνει στοιχεία όπως το χρονοδιάγραμμα των διαγνωστικών εξετάσεων, τον πληθυσμό-στόχο, τα είδη των δοκιμασιών και την πιθανή διεξαγωγή τους στους αερολιμένες, ενώ θα μπορούσε να επεκταθεί περαιτέρω ώστε να καλύπτει και άλλα μέσα μεταφοράς. Η κατάρτιση στρατηγικής για τη διεξαγωγή διαγνωστικών εξετάσεων, βάσει των επικυρωμένων τεχνολογιών για το συγκεκριμένο πλαίσιο και των διαθέσιμων ικανοτήτων, θα πρέπει επίσης να τροφοδοτήσει προσεγγίσεις σχετικά με την καραντίνα ή άλλους περιορισμούς, π.χ. η αμοιβαία αναγνώριση των αποτελεσμάτων των δοκιμασιών θα μπορούσε να μετριάσει επαρκώς τον κίνδυνο εισαγωγής σε επίπεδο ισοδύναμο ή χαμηλότερο από τον κίνδυνο που επικρατεί στην περιοχή προορισμού και, συνεπώς, να επιφέρει την άρση της καραντίνας ή άλλων περιορισμών.
- (18) Η κατάρτιση στρατηγικών για τη διεξαγωγή διαγνωστικών εξετάσεων, βάσει των επικυρωμένων τεχνολογιών και των διαθέσιμων ικανοτήτων, θα πρέπει επίσης να τροφοδοτήσει την πολιτική της ΕΕ για την καραντίνα. Η Επιτροπή ανέθεσε στο Ευρωπαϊκό Κέντρο Πρόληψης και Ελέγχου Νόσων (ECDC) να της παράσχει επιστημονική καθοδήγηση σχετικά με την καραντίνα, με σκοπό να προτείνει μια ευρωπαϊκή προσέγγιση.

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΣΥΣΤΑΣΗ:

#### ΣΚΟΠΟΣ

1. Η παρούσα σύσταση καθορίζει κατευθυντήριες γραμμές για τις χώρες όσον αφορά τα βασικά στοιχεία που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη για τις εθνικές, περιφερειακές ή τοπικές στρατηγικές διεξαγωγής διαγνωστικών εξετάσεων.
2. Ειδικότερα, οι συστάσεις, αφενός, επικεντρώνονται στην εμβέλεια των στρατηγικών για τη διεξαγωγή διαγνωστικών εξετάσεων για τη νόσο COVID-19, στις ομάδες στις οποίες πρέπει να δοθεί προτεραιότητα και σε συγκεκριμένες καταστάσεις που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη, και, αφετέρου, εξετάζουν βασικά σημεία που συνδέονται με τις ικανότητες διεξαγωγής διαγνωστικών εξετάσεων και με τους σχετικούς πόρους. Τέλος, εξετάζεται επίσης το ζήτημα της χρήσης ταχείων δοκιμασιών αντιγόνων.
3. Επίσης, οι συστάσεις αποσκοπούν στο να εξασφαλίσουν ότι οι πολιτικές διεξαγωγής διαγνωστικών εξετάσεων συμβάλλουν στην ομαλή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς, τις διασυνοριακές μετακινήσεις και την ελεύθερη κυκλοφορία των προσώπων, των υπηρεσιών και των αγαθών εντός της Ένωσης.

#### ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΕΞΑΓΩΓΗ ΔΙΑΓΝΩΣΤΙΚΩΝ ΕΞΕΤΑΣΕΩΝ

4. Η έγκαιρη ανίχνευση μέσω διαγνωστικών εξετάσεων παραμένει ουσιαστικής σημασίας. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να διενεργούν διαγνωστικές εξετάσεις όσο το δυνατόν ευρύτερα, δίνοντας προτεραιότητα σε άτομα που παρουσιάζουν συμπτώματα, σε άτομα που είχαν επαφές με επιβεβαιωμένα κρούσματα, σε σοβαρές τοπικές επιδημικές εξάρσεις και, όσο το δυνατόν περισσότερο, στις διαγνωστικές εξετάσεις των ασυμπτωματικών ατόμων σύμφωνα με τους διαθέσιμους πόρους και τις ικανότητες διεξαγωγής διαγνωστικών εξετάσεων και ιχνηλάτησης επαφών, λαμβάνοντας επίσης υπόψη τα σενάρια που παρουσιάζονται στις κατευθυντήριες γραμμές για τη διεξαγωγή διαγνωστικών εξετάσεων που δημοσίευσε το ECDC <sup>(12)</sup>.

<sup>(10)</sup> Στις 22 Οκτωβρίου τα εν λόγω κράτη μέλη ήταν τα εξής: Βέλγιο, Γαλλία, Γερμανία, Ελλάδα, Ισπανία, Ιταλία και Φινλανδία, καθώς και το Ηνωμένο Βασίλειο.

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

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

5. Όταν δεν υπάρχουν επαρκείς ικανότητες, τα κράτη μέλη θα πρέπει να δίνουν προτεραιότητα στη διεξαγωγή διαγνωστικών εξετάσεων των ατόμων που εμφανίζουν συμπτώματα συμβατά με τη νόσο COVID-19, συμπεριλαμβανομένων ήπιων συμπτωμάτων, και ιδίως εκείνων που παρουσιάζουν συμπτώματα οξείας αναπνευστικής λοίμωξης. Αυτά θα πρέπει να συνδυάζονται, εάν είναι δυνατόν, με τη διεξαγωγή διαγνωστικής εξέτασης για γρίπη και άλλες αναπνευστικές λοιμώξεις, π.χ. μέσω πολλαπλών ή άλλων σχετικών δοκιμασιών. Τα κριτήρια για τον καθορισμό προτεραιοτήτων όσον αφορά τη διεξαγωγή διαγνωστικών εξετάσεων θα πρέπει να είναι αντικειμενικά και να εφαρμόζονται χωρίς διακρίσεις.
6. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να δώσουν ιδιαίτερη προσοχή ώστε να αποφευχθεί και/ή να εξαλειφθεί η μετάδοση της νόσου COVID-19 σε περιβάλλοντα υγειονομικής περίθαλψης και μακροχρόνιας φροντίδας, όπως σε πολυκατοικίες ειδικά για ηλικιωμένους με πλήρη παροχή υγειονομικών και άλλων υπηρεσιών και σε οίκους ευγηρίας. Το προσωπικό που εργάζεται σε αυτούς τους τομείς θα πρέπει να υποβάλλεται σε διαγνωστικές εξετάσεις σε τακτικά διαστήματα και θα πρέπει να καθιερωθούν τα σχετικά συστήματα διεξαγωγής διαγνωστικών εξετάσεων. Επιπλέον, οι ασθενείς θα πρέπει να υποβάλλονται σε διαγνωστική εξέταση τη στιγμή της εισαγωγής στο νοσοκομείο ή ακριβώς πριν από αυτήν, ενώ τα νοσηλευόμενα άτομα θα πρέπει να παρακολουθούνται για συμπτώματα της νόσου COVID-19 για τουλάχιστον 14 ημέρες μετά την εισαγωγή τους, και να υποβάλλονται σε τακτικές διαγνωστικές εξετάσεις σύμφωνα με συμφωνημένο πρόγραμμα (π.χ. μία φορά την εβδομάδα).
7. Στην περίπτωση εστιασμένων και σαφώς προσδιορισμένων συρροών κρουσμάτων, τα κράτη μέλη θα πρέπει να εξετάσουν το ενδεχόμενο να υποβάλουν σε διαγνωστικές εξετάσεις το μεγαλύτερο μέρος της πληγείσας κοινότητας, ανεξάρτητα από το εάν όλα τα μέλη της παρουσιάζουν συμπτώματα ή όχι, καθώς με αυτόν τον τρόπο μπορεί να ελαχιστοποιηθεί ή ακόμη και να αποφευχθεί η ανάγκη θέσπισης αυστηρότερων μέτρων δημόσιας υγείας. Οι τοπικές αρχές θα πρέπει να καταρτίσουν πρόγραμμα διεξαγωγής διαγνωστικών εξετάσεων και συμμόρφωσης για προβλέψιμες κρίσιμες καταστάσεις, π.χ. σε σχολεία ή χώρους εργασίας.
8. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να διασφαλίσουν ότι έχουν καθιερωθεί προγράμματα διεξαγωγής διαγνωστικών εξετάσεων για το προσωπικό κρίσιμης σημασίας (συμπεριλαμβανομένων των εργαζομένων στους τομείς της υγειονομικής περίθαλψης, της μακροχρόνιας φροντίδας και της εκπαίδευσης) και ότι οι ομάδες αυτές έχουν πρόσβαση σε συχνές διαγνωστικές εξετάσεις για τη νόσο COVID-19.
9. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να εξασφαλίζουν σαφή ενημέρωση και παροχή πληροφοριών για τη δημόσια υγεία στους πολίτες. Πρέπει επίσης να διασφαλίσουν την ύπαρξη κέντρων διεξαγωγής διαγνωστικών εξετάσεων με εύκολη πρόσβαση για τον πληθυσμό τους και τη συνολική συμμετοχή στις διαγνωστικές εξετάσεις για τη νόσο COVID-19, ιδίως σε περίπτωση εξέτασης των ασυμπτωματικών ατόμων και σε καταστάσεις επιδημικής έξαρσης.

#### ΙΚΑΝΟΤΗΤΕΣ ΚΑΙ ΠΟΡΟΙ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΕΞΑΓΩΓΗ ΔΙΑΓΝΩΣΤΙΚΩΝ ΕΞΕΤΑΣΕΩΝ

10. Η Επιτροπή υπογραμμίζει εκ νέου ότι τα κράτη μέλη θα πρέπει να καθορίσουν τις αναγκαίες ικανότητες και τους πόρους που απαιτούνται για τη διεξαγωγή διαγνωστικών εξετάσεων (για τη λήψη δειγμάτων, τη διενέργεια των δοκιμασιών και την ιχνηλάτηση επαφών) με βάση τους στόχους της εξέτασης, τον προγραμματισμό της ζήτησης και της προσφοράς, καθώς και τα τελευταία επιστημονικά στοιχεία σχετικά με τα χαρακτηριστικά της νόσου.
11. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να διασφαλίσουν ότι υπάρχουν ικανότητες και πόροι που επιτρέπουν τη διεξαγωγή στοχευμένων, έγκαιρων και ακριβών διαγνωστικών εξετάσεων· στο πλαίσιο αυτό, ο απαιτούμενος χρόνος μεταξύ της υποβολής του αιτήματος δοκιμασίας και της λήψης αποτελέσματος θα πρέπει ιδανικά να είναι 24 ώρες, και η ιχνηλάτηση επαφών να είναι έγκαιρη ώστε να διευκολύνεται ο ταχύς εντοπισμός και περιορισμός των κρουσμάτων και των συρροών κρουσμάτων, και να επιτυγχάνεται η ταχύτερη επιστροφή στην κανονικότητα για τις ομάδες που δεν έχουν πληγεί.
12. Επιπλέον, η ιχνηλάτηση της παρουσίας του ιού SARS-CoV-2 στα λύματα μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως συμπληρωματικός τρόπος ανίχνευσης της διασποράς του ιού στον πληθυσμό, καθώς και ως σύστημα έγκαιρης προειδοποίησης. Αυτή η επιτήρηση έχει ήδη καθιερωθεί σε ορισμένα κράτη μέλη και θα πρέπει να επεκταθεί όσο το δυνατόν περισσότερο.
13. Τα κράτη μέλη παροτρύνονται, σύμφωνα με τις τρέχουσες κατευθυντήριες γραμμές του ECDC, να διενεργούν δοκιμασίες RT-PCR ή επικυρωμένα ισοδύναμά τους, για επαφές μετά την έκθεση, με σκοπό τη μείωση του χρόνου καραντίνας. Τα κράτη μέλη καλούνται να παρακολουθούν και να επικαιροποιούν τις εθνικές τους διατάξεις όσον αφορά την καραντίνα σύμφωνα με τα προσεχή επιστημονικά στοιχεία.
14. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να διενεργούν δοκιμές αντοχής βάσει σεναρίων για τις ικανότητες διεξαγωγής διαγνωστικών εξετάσεων και την ευρύτερη καθιέρωσή τους, καθώς και για τα συστήματα ιχνηλάτησης επαφών. Αυτές οι δοκιμές αντοχής δεν θα πρέπει να διενεργούνται μόνο σε εθνικό επίπεδο, αλλά και να εστιάζονται σε τοπικές επιδημικές εξάρσεις και να βασίζονται σε συγκεκριμένα σενάρια, όπως συμβάντα υπερμετάδοσης, εξάρσεις σε συγκεκριμένους εργασιακούς κλάδους, σε εκπαιδευτικά περιβάλλοντα και σε οίκους ευγηρίας. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να ανταλλάσσουν τα διδάγματα που αποκόμισαν και τις βέλτιστες πρακτικές που εφάρμοσαν, για παράδειγμα μέσω της Επιτροπής Υγειονομικής Ασφάλειας.
15. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να διερευνήσουν τη δυνατότητα για διασυνοριακή συνεργασία, ώστε να εξασφαλίζονται οι επαρκείς ικανότητες για τη διενέργεια δοκιμασιών RT-PCR και ταχείων δοκιμασιών σε όλη την ΕΕ, για παράδειγμα μέσω της πρόβλεψης κινητών εργαστηρίων ή της τεχνικής διενέργειας δοκιμασιών μεταξύ χωρών.

**TAXEIES ΔΟΚΙΜΑΣΙΕΣ ΑΝΤΙΓΟΝΩΝ**

16. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να συμφωνήσουν σχετικά με τα κριτήρια που θα πρέπει να εφαρμόζονται για την επιλογή ταχειών δοκιμασιών αντιγόνων, ιδίως των κριτηρίων που σχετίζονται με τις κλινικές επιδόσεις τους, όπως η ευαισθησία και η ειδικότητα, καθώς και να καταλήξουν σε συμφωνία σχετικά με τα σενάρια και τις συνθήκες στα οποία αρμόζει η χρήση των ταχειών δοκιμασιών αντιγόνων, όπως π.χ. σε περιπτώσεις υψηλής μετάδοσης στην κοινότητα.
17. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να ανταλλάσσουν και να συζητούν —ιδίως μέσω της Επιτροπής Υγειονομικής Ασφάλειας καθώς και άλλων πλατφορμών ανταλλαγής γνώσεων όπως ο μηχανισμός του Συμβουλίου για την αντιμετώπιση πολιτικών κρίσεων (IPCR)— πληροφορίες σχετικά με τα αποτελέσματα των μελετών επικύρωσης που πραγματοποιούνται για τις ταχείες δοκιμασίες αντιγόνων στις χώρες της ΕΕ και ανεξάρτητα από τις αντίστοιχες μελέτες που έχουν πραγματοποιηθεί από τις εταιρείες που ανέπτυξαν τις δοκιμασίες αυτές.
18. Η Επιτροπή θα συνεργαστεί επείγοντως με τα κράτη μέλη για την δημιουργία πλαισίου αξιολόγησης, έγκρισης και αμοιβαίας αναγνώρισης των ταχειών δοκιμασιών, καθώς και για την αμοιβαία αναγνώριση των αποτελεσμάτων των δοκιμασιών αυτών. Επιπλέον, η Επιτροπή θα παρακολουθεί την αγορά και τη διαθεσιμότητα νέων ταχειών δοκιμασιών αντιγόνων, λαμβάνοντας υπόψη τις κλινικές επιδόσεις τους και τα κριτήρια που πρέπει να συμφωνηθούν, και θα δημιουργήσει ένα αποθετήριο πληροφοριών για τις ταχείες δοκιμασίες αντιγόνων και τα αποτελέσματα των μελετών επικύρωσης καθώς αυτά καθίστανται διαθέσιμα σε ολόκληρη την ΕΕ, με βάση την υφιστάμενη «Βάση δεδομένων για τις in vitro διαγνωστικές συσκευές και τις μεθόδους δοκιμών για τη νόσο COVID-19». Η Επιτροπή θα δρομολογήσει πρωτοβουλίες για την προμήθεια δοκιμασιών ώστε να εξασφαλιστεί η δίκαιη πρόσβαση σε ταχείες δοκιμασίες αντιγόνων, καθώς και η ταχεία καθιέρωσή τους σε ολόκληρη την ΕΕ.

Βρυξέλλες, 28 Οκτωβρίου 2020.

Για την Επιτροπή  
Στέλλα ΚΥΡΙΑΚΙΔΟΥ  
Μέλος της Επιτροπής

## ΠΡΑΞΕΙΣ ΠΟΥ ΕΚΔΙΔΟΝΤΑΙ ΑΠΟ ΦΟΡΕΙΣ ΠΟΥ ΕΧΟΥΝ ΣΥΣΤΑΘΕΙ ΜΕ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΥΜΦΩΝΙΕΣ

Μόνον τα πρωτότυπα κείμενα της ΟΕΕ/ΗΕ έχουν νομική ισχύ σύμφωνα με το διεθνές δημόσιο δίκαιο. Η κατάσταση και η ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να ελέγχονται στην τελευταία έκδοση του εγγράφου που αφορά την κατάσταση προσχώρησης στους κανονισμούς ΟΕΕ/ΗΕ, δηλαδή του εγγράφου TRANS/WP.29/343, που είναι διαθέσιμο στη διεύθυνση: <http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29fdocsts.html>

### **Κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 151 — Ενιαίες διατάξεις σχετικά με την έγκριση μηχανοκίνητων οχημάτων όσον αφορά το σύστημα ενημέρωσης τυφλού σημείου για την ανίχνευση ποδηλάτων [2020/1596]**

Ενσωματώνει όλο το έγκυρο κείμενο έως:

Προσθήκη 1 στην αρχική έκδοση του κανονισμού — Ημερομηνία έναρξης ισχύος: 25 Σεπτεμβρίου 2020

Το παρόν έγγραφο αποτελεί απλώς εργαλείο τεκμηρίωσης. Τα αυθεντικά και νομικώς δεσμευτικά κείμενα είναι τα ακόλουθα: ECE/TRANS/WP.29/2019/28 και

ECE/TRANS/WP.29/2020/18 Πρόταση για νέο ειδικό ψήφισμα Νο.

#### ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

##### ΚΑΝΟΝΙΣΤΙΚΗ ΡΥΘΜΙΣΗ

0. Εισαγωγή (για ενημέρωση)
1. Πεδίο εφαρμογής
2. Ορισμοί
3. Αίτηση έγκρισης
4. Έγκριση
5. Προδιαγραφές
6. Διαδικασία δοκιμής
7. Τροποποίηση τύπου οχήματος και επέκταση έγκρισης
8. Συμμόρφωση της παραγωγής
9. Κυρώσεις σε περίπτωση μη συμμόρφωσης της παραγωγής
10. Οριστική παύση της παραγωγής
11. Ονομασίες και διευθύνσεις των τεχνικών υπηρεσιών που είναι αρμόδιες για τη διεξαγωγή δοκιμών έγκρισης, καθώς και των αρχών έγκρισης τύπου

##### ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

- 1 Κοινοποίηση
  - 2 Ρυθμίσεις για τα σήματα έγκρισης
  - 3 Διαδικασία καθορισμού απαιτήσεων επιδόσεων για περιπτώσεις δοκιμών εκτός αυτών που παρατίθενται στον πίνακα περιπτώσεων δοκιμών
- 
0. ΕΙΣΑΓΩΓΗ (για ενημέρωση)
  - 0.1. Οι ελιγμοί στροφής που συνεπάγονται συγκρούσεις μεταξύ φορτηγών που στρίβουν δεξιά και ποδηλάτων, οι οποίες προκύπτουν κατά κανόνα σε χαμηλότερες ταχύτητες οδήγησης ή σε στάση, έχουν συνήθως σοβαρές επιπτώσεις για τους ευάλωτους χρήστες του οδικού δικτύου. Κατά το παρελθόν, η ασφάλεια των ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου ενισχύθηκε με τη βελτίωση της ορατότητας των οδηγών φορτηγών, χάρη στην αύξηση του αριθμού των καθρεπτών και

τον εξοπλισμό των φορτηγών με πλευρική προστασία έναντι ενσφήνωσης. Δεδομένου ότι εξακολουθούν να συμβαίνουν ατυχήματα κατά τις στροφές και ότι σε πολλούς τύπους οχημάτων έχουν εισαχθεί συστήματα υποβοήθησης του οδηγού, είναι προφανές ότι τα εν λόγω συστήματα πρέπει να χρησιμοποιούνται για την αποφυγή των ατυχημάτων μεταξύ φορτηγών που στρίβουν και ποδηλατών.

- 0.2. Θεωρητικές εκτιμήσεις δείχνουν ότι η κρισιμότητα καταστάσεων κυκλοφορίας που περιλαμβάνουν βαρέα οχήματα και ποδήλατα μπορεί να είναι σημαντική λόγω κακής εκτίμησης της κατάστασης από τους χειριστές των οχημάτων. Σε ορισμένες περιπτώσεις, η αύξηση της κρισιμότητας μπορεί να προκύψει τόσο ξαφνικά που να μην είναι δυνατή η έγκαιρη ενεργοποίηση προειδοποίησης υψηλής έντασης, η οποία αποσκοπεί στο να προκαλέσει την αντίδραση του οδηγού στην κατάσταση έπειτα από κατάλληλο χρόνο αντίδρασης. Γενικά, οι αντιδράσεις των οδηγών σε οποιεσδήποτε πληροφορίες (υψηλό ή χαμηλό όριο / προειδοποίηση ή πληροφορία) αναμένονται μόνο έπειτα από κάποιον χρόνο αντίδρασης. Σε πολλές περιπτώσεις, αυτός ο χρόνος αντίδρασης είναι πολύ μεγαλύτερος από τον χρόνο που απαιτείται για την αποφυγή του ατυχήματος —το ατύχημα δεν είναι δυνατόν να αποφευχθεί παρά την προειδοποίηση.
- 0.3. Οι προειδοποιήσεις υψηλής έντασης κατά τη διάρκεια της οδήγησης δικαιολογούνται μόνο εάν η πιθανότητα ατυχήματος είναι μεγάλη —διαφορετικά, οι οδηγοί οχημάτων τείνουν να αγνοούν τις προειδοποιήσεις του συστήματος. Ωστόσο, ενημερωτικό σύστημα υποβοήθησης (χαμηλού ορίου) μπορεί να ενεργοποιηθεί εγκαίρως, καθώς βοηθά τον οδηγό και δεν τον ενοχλεί. Εικάζεται ότι είναι δυνατός ο σχεδιασμός διεπαφής ανθρώπου-μηχανής για συστήματα υποβοήθησης τυφλού σημείου κατά τρόπο ώστε να μην ενοχλούνται οι οδηγοί όταν οι πληροφορίες δεν είναι απαραίτητες, για παράδειγμα με την τοποθέτηση του σήματος εκτός του κύριου πεδίου εστίασης των οδηγών όταν κοιτάζουν ευθεία μπροστά, αλλά σε πεδίο που είναι ορατό όταν το βλέμμα είναι ελαφρά στραμμένο προς την προβλεπόμενη κατεύθυνση οδήγησης. Μια ευνοϊκή θέση που πληροί τις απαιτήσεις αυτές είναι μια θέση περίπου 40° δεξιά ενός άξονα ο οποίος βρίσκεται στην κατεύθυνση της κεντρικής γραμμής του οχήματος και διέρχεται από το σημείο των ματιών του οδηγού.
- 0.4. Ως εκ τούτου, στον κανονισμό του ΟΗΕ ζητείται η έγκαιρη ενεργοποίηση ενός ενημερωτικού σήματος σε περίπτωση που ένα ποδήλατο ενδέχεται να εισέλθει σε κρίσιμη περιοχή της πλευράς του συνοδηγού του οχήματος, εάν το φορτηγό όχημα πρόκειται να στρίψει προς το ποδήλατο, συμπεριλαμβανομένων των καταστάσεων όπου απαιτείται στροφή με αντίθετη φορά (μακριά από το ποδήλατο) προκειμένου να πραγματοποιηθεί η στροφή. Αυτό το ενημερωτικό σήμα υποβοήθησης πρέπει να απενεργοποιείται αυτόματα μόνο σε περίπτωση αστοχίας του συστήματος ή ρύπανσης των αισθητήρων· δεν πρέπει να είναι δυνατή η χειροκίνητη απενεργοποίηση.
- 0.5. Επιπλέον, στον κανονισμό του ΟΗΕ ζητείται η εκπομπή διαφορετικού σήματος όταν η σύγκρουση καθίσταται αναπόφευκτη, π.χ. όταν ανιχνεύεται ελιγμός στροφής στο τιμόνι ή η λειτουργία των ενδεικτών στροφής. Το πρόσθετο αυτό προειδοποιητικό σήμα μπορεί να απενεργοποιείται χειροκίνητα ή αυτόματα· πρέπει να απενεργοποιείται ταυτόχρονα με το ενημερωτικό σήμα σε περίπτωση αστοχίας ή ρύπανσης των αισθητήρων.
- 0.6. Ο κανονισμός του ΟΗΕ καθορίζει διαδικασία δοκιμής η οποία δεν απαιτεί πραγματικούς ελιγμούς στροφής· αυτό είναι αποδεκτό καθώς το ενημερωτικό σήμα πρέπει σε κάθε περίπτωση να ενεργοποιείται εγκαίρως. Πειραματικά δεδομένα δείχνουν ότι ορισμένοι ελιγμοί στροφής βαρέων οχημάτων, ιδίως σε στενή οδό, απαιτούν στροφή με αντίθετη φορά η οποία ξεκινά περίπου 15 m πριν από την είσοδο στη συγκεκριμένη οδό· ως εκ τούτου, η διαδικασία δοκιμής που προβλέπεται στον παρόντα κανονισμό απαιτεί την ενεργοποίηση του ενημερωτικού σήματος 15 m πριν από το αναμενόμενο σημείο σύγκρουσης.
- 0.7. Ο παρών κανονισμός επιτρέπει στις τεχνικές υπηρεσίες να δοκιμάζουν άλλους, κατά το μάλλον ή ήττον τυχαίους, συνδυασμούς παραμέτρων που δεν καθορίζονται στον πίνακα 1 του προσαρτήματος 1. Προβλέπεται ότι τα συστήματα θα είναι ισχυρότερα, αλλά η διαδικασία δοκιμών καθίσταται επίσης πιο περίπλοκη:

Για να είναι δυνατή η κατάλληλη ανάλυση της επιτυχίας ή της αστοχίας του συστήματος σύμφωνα με τις απαιτήσεις του σημείου 5, επισυνάφθηκε το παράρτημα 3 για τον υπολογισμό των τιμών επιτυχίας και αποτυχίας. Ωστόσο, θα μπορούσαν να υποβληθούν αντιφατικές απαιτήσεις όταν ένα σήμα πληροφοριών δεν επιτρέπεται για μία περίπτωση δοκιμής, αλλά απαιτείται για μια άλλη, στις ίδιες ακριβώς σχετικές θέσεις του ποδηλάτου και του οχήματος, αλλά για διαφορετικές υποτιθέμενες ακτίνες στροφής και θέσεις πρόσκρουσης (οι οποίες δεν είναι ανιχνεύσιμες από το σύστημα στα σημεία ενημέρωσης).

Ως εκ τούτου, η αξιολόγηση του κριτηρίου «πρώτο σημείο ενημέρωσης» δεν διενεργείται για αυτά τα είδη δοκιμών· θεωρείται επαρκής η επιτυχής διεξαγωγή της δοκιμής ψευδών πληροφοριών (σήμα κυκλοφορίας).

## 1. ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

- 1.1. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στο σύστημα ενημέρωσης τυφλού σημείου οχημάτων των κατηγοριών N<sub>2</sub> (τεχνικά επιτρεπόμενη μέγιστη μάζα > 8 t) και N<sub>3</sub>. Οχήματα των κατηγοριών N<sub>2</sub> (τεχνικά επιτρεπόμενη μέγιστη μάζα ≤ 8 t), M<sub>2</sub> και M<sub>3</sub> μπορούν να εγκριθούν κατόπιν αιτήματος του κατασκευαστή.
- 1.2. Οι απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού είναι διατυπωμένες κατά τέτοιο τρόπο ώστε να εφαρμόζονται σε οχήματα που προορίζονται για κυκλοφορία στη δεξιά πλευρά της οδού. Για τα οχήματα που προορίζονται για κυκλοφορία στην αριστερά πλευρά της οδού, οι απαιτήσεις αυτές εφαρμόζονται με αντιστροφή των κριτηρίων, κατά περίπτωση.

## 2. ΟΡΙΣΜΟΙ

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού:

- 2.1. «Έγκριση τύπου οχήματος»: το σύνολο της διαδικασίας κατά την οποία συμβαλλόμενο μέρος της συμφωνίας πιστοποιεί ότι κάποιος τύπος οχήματος πληροί τις τεχνικές απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού.
- 2.2. «Τύπος οχήματος όσον αφορά το σύστημα ενημέρωσης τυφλού σημείου»: κατηγορία οχημάτων που δεν διαφέρουν ως προς ουσιώδη χαρακτηριστικά, όπως:
- α) η εμπορική επωνυμία ή το σήμα του κατασκευαστή·
  - β) χαρακτηριστικά οχήματος που επηρεάζουν σημαντικά τις επιδόσεις του συστήματος ενημέρωσης τυφλού σημείου·
  - γ) ο τύπος και ο σχεδιασμός του συστήματος ενημέρωσης τυφλού σημείου.
- 2.3. «Σύστημα ενημέρωσης τυφλού σημείου (BSIS)»: σύστημα που ενημερώνει τον οδηγό για πιθανή σύγκρουση με ποδηλάτο από την πλευρά του συνοδηγού.
- 2.4. «Χρόνος αντίδρασης»: ο χρόνος μεταξύ της ενεργοποίησης του ενημερωτικού σήματος και της αντίδρασης του οδηγού.
- 2.5. «Οπτικό σημείο αναφοράς»: το μεσαίο σημείο μεταξύ δύο σημείων που απέχουν 65 mm μεταξύ τους και βρίσκονται σε απόσταση 635 mm κατακόρυφα πάνω από το σημείο αναφοράς της θέσης του οδηγού, όπως προσδιορίζεται στο παράρτημα 1 του εγγράφου ECE/TRANS/WP.29/78/Αναθ.6 <sup>(1)</sup>. Η ευθεία που συνδέει τα δύο σημεία είναι κάθετος στο κατακόρυφο διάμηκες μέσο επίπεδο του οχήματος. Το μέσο του τμήματος που έχει άκρα τα δύο σημεία βρίσκεται σε ένα κατακόρυφο διάμηκες επίπεδο το οποίο διέρχεται από το κέντρο της θέσης καθίσματος του οδηγού, όπως καθορίζεται από τον κατασκευαστή του οχήματος.
- 2.6. «Απόσταση ακινητοποίησης»: η απόσταση που απαιτείται για την πλήρη ακινητοποίηση του οχήματος μετά την ενεργοποίηση του σήματος ενημέρωσης τυφλού σημείου, λαμβανομένων υπόψη του χρόνου αντίδρασης και της επιβράδυνσης της πέδησης.
- 2.7. «Σημείο σύγκρουσης»: η θέση στην οποία η πορεία οποιουδήποτε σημείου του οχήματος τέμνεται με οποιαδήποτε σημεία του ποδηλάτου σε περίπτωση στροφής του οχήματος.
- Το σημείο θεωρητικής σύγκρουσης, όπως αναφέρεται στο σχήμα 1 του προσαρτήματος 1, είναι το σημείο στο οποίο θα προέκυπτε σύγκρουση στις αντίστοιχες συνθήκες δοκιμής εάν το όχημα έστριβε προς το ποδηλάτο, π.χ. ξεκινώντας με ελιγμό με το τιμόνι σε αντίθετη φορά στο τελευταίο σημείο ενημέρωσης. Επισημαίνεται ότι ο ελιγμός στροφής δεν υποβάλλεται σε δοκιμή, δεδομένου ότι η ενημέρωση πρέπει να παρέχεται πριν από την έναρξη της στροφής.
- 2.8. «Τελευταίο σημείο ενημέρωσης (ΤΣΕ)»: το σημείο στο οποίο πρέπει να έχει ενεργοποιηθεί το ενημερωτικό σήμα. Είναι το σημείο που προηγείται της αναμενόμενης κίνησης στροφής ενός οχήματος προς ένα ποδηλάτο σε καταστάσεις στις οποίες μπορεί να προκύψει σύγκρουση.
- 2.9. «Πλευρά του συνοδηγού»: η πλευρά του οχήματος πλησίον του ποδηλάτου. Η πλευρά του συνοδηγού είναι η δεξιά πλευρά του οχήματος για την κυκλοφορία στη δεξιά πλευρά.
- 2.10. «Ενημερωτικό σήμα»: οπτικό σήμα με σκοπό την ενημέρωση του οδηγού του οχήματος σχετικά με την παρουσία ποδηλάτου που κινείται πλησίον αυτού.
- 2.11. «Πορεία οχήματος»: η γραμμή που συνδέει όλες τις θέσεις στις οποίες η εμπρόσθια δεξιά γωνία του οχήματος βρέθηκε ή μπορεί να βρεθεί κατά τη διάρκεια της διαδικασίας δοκιμής.
- 2.12. «Ποδηλάτο»: ο συνδυασμός ποδηλάτου και ποδηλάτη. Στις δοκιμές, ο συνδυασμός αυτός προσομοιώνεται όπως προσδιορίζεται στις παραγράφους 6.5 και 6.6 κατωτέρω με συσκευή δοκιμής σύμφωνα με το ISO [CD] 19206-4. Το σημείο αναφοράς για τη θέση του ποδηλάτου είναι το πιο προωθημένο σημείο της κεντρικής γραμμής του ποδηλάτου.

<sup>(1)</sup> Βλέπε παράρτημα 1 του ενοποιημένου ψηφίσματος σχετικά με την κατασκευή οχημάτων (R.E.3.), έγγραφο ECE/TRANS/WP.29/78/Αναθ.6) [www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html](http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html)

- 2.13. «Κοινός χώρος»: ένας χώρος στον οποίο μπορούν να απεικονίζονται δύο ή περισσότερες ενημερωτικές λειτουργίες (π.χ. σύμβολα), αλλά όχι ταυτόχρονα.
- 2.14. «Πλευρική απόσταση»: η απόσταση μεταξύ του οχήματος και του ποδηλάτου από την πλευρά του συνοδηγού όταν το όχημα και το ποδήλατο βρίσκονται σε παράλληλη θέση. Η απόσταση μετράται μεταξύ του επιπέδου που είναι παράλληλο προς το διάμηκες μέσο επίπεδο του οχήματος και αγγίζει το πλευρικό εξωτερικό άκρο του, χωρίς να λαμβάνεται υπόψη η προβολή των συσκευών έμμεσης όρασης, και του διαμήκους μέσου επιπέδου του ποδηλάτου μείον το ήμισυ του πλάτους του ποδηλάτου, ήτοι 250 mm. Το πλευρικό εξωτερικό άκρο του οχήματος τεκμαίρεται ότι βρίσκεται στην περιοχή μεταξύ του πιο προωθημένου σημείου του οχήματος και έως 6 m προς τα πίσω.
- 2.15. «Πρώτο σημείο ενημέρωσης»: το πιο προωθημένο σημείο στο οποίο μπορεί να δοθεί το ενημερωτικό σήμα. Προηγείται του τελευταίου σημείου ενημέρωσης κατά απόσταση που αντιστοιχεί σε διάρκεια διαδρομής 4 δευτερολέπτων, λαμβανομένης υπόψη της ταχύτητας πορείας του οχήματος συν μια πρόσθετη απόσταση εάν η θέση πρόσκρουσης απέχει λιγότερο από 6 m.
- 2.16. «Εμπρόσθια δεξιά γωνία του οχήματος»: η προβολή του σημείου που προκύπτει από την τομή μεταξύ του πλευρικού επιπέδου του οχήματος (μη περιλαμβανομένων των συσκευών έμμεσης όρασης) και του εμπρόσθιου επιπέδου του οχήματος (μη περιλαμβανομένων των συσκευών έμμεσης όρασης) στην επιφάνεια της οδού.
- 2.17. «Θέση πρόσκρουσης»: η θέση πρόσκρουσης του ποδηλάτου στη δεξιά πλευρά του οχήματος σε σχέση με την εμπρόσθια δεξιά γωνία του οχήματος, όταν και τα δύο οχήματα έχουν φθάσει στο σημείο πρόσκρουσης, όπως προσδιορίζεται στο προσάρτημα 1 σχήμα 3.
- 2.18. «Γενικός διακόπτης του οχήματος»: η διάταξη με την οποία τίθεται σε κανονική θέση λειτουργίας το επί του οχήματος σύστημα ηλεκτρονικών από τη θέση μη λειτουργίας, όπως συμβαίνει όταν το όχημα είναι σταθμευμένο και απουσιάζει ο οδηγός.
3. ΑΙΤΗΣΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ
- 3.1. Η αίτηση για χορήγηση έγκρισης τύπου οχήματος όσον αφορά το σύστημα BSIS υποβάλλεται από τον κατασκευαστή του οχήματος ή τον δεόντως εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπό του.
- 3.2. Συνοδεύεται από τα αναφερόμενα κατωτέρω έγγραφα σε τρία αντίγραφα και περιλαμβάνει το ακόλουθο:
- 3.2.1. Περιγραφή του τύπου του οχήματος ως προς τα σημεία τα αναφερόμενα στην παράγραφο 5 κατωτέρω, συνοδευόμενη από σχέδια με διαστάσεις και από την τεκμηρίωση, όπως αναφέρεται στην παράγραφο 6.1 κατωτέρω. Πρέπει να αναφέρονται οι αριθμοί και/ή τα σύμβολα που χαρακτηρίζουν τον τύπο του οχήματος.
- 3.3. Όχημα αντιπροσωπευτικό του προς έγκριση τύπου οχήματος υποβάλλεται στην τεχνική υπηρεσία που διεξάγει τις δοκιμές έγκρισης.
4. ΕΓΚΡΙΣΗ
- 4.1. Εάν ο τύπος οχήματος για τον οποίο υποβάλλεται αίτηση χορήγησης έγκρισης βάσει του παρόντος κανονισμού πληροί τις απαιτήσεις της παραγράφου 5 κατωτέρω, χορηγείται έγκριση για τον συγκεκριμένο τύπο οχήματος.
- 4.2. Η συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις της παραγράφου 5 κατωτέρω επαληθεύεται με τη διαδικασία δοκιμής που καθορίζεται στην παράγραφο 6 κατωτέρω, αλλά η λειτουργία δεν περιορίζεται σε αυτές τις συνθήκες δοκιμής.
- 4.3. Κάθε τύπος οχήματος που εγκρίνεται λαμβάνει αριθμό έγκρισης· τα πρώτα δύο ψηφία του αριθμού έγκρισης (00 για τον παρόντα κανονισμό στην αρχική μορφή του) δηλώνουν τη σειρά τροποποιήσεων που περιλαμβάνει τις πλέον πρόσφατες σημαντικές τεχνικές τροποποιήσεις οι οποίες πραγματοποιήθηκαν στον παρόντα κανονισμό κατά τον χρόνο έκδοσης της έγκρισης. Το ίδιο συμβαλλόμενο μέρος δεν επιτρέπεται να εκχωρεί τον ίδιο αριθμό για τον ίδιο τύπο οχήματος, που είναι εξοπλισμένος με διαφορετικό τύπο BSIS, ούτε για άλλο τύπο οχήματος.
- 4.4. Στα συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας τα οποία εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό διαβιβάζεται ειδοποίηση σχετικά με την έγκριση ή την άρνηση χορήγησης ή την ανάκληση έγκρισης με βάση τον παρόντα κανονισμό μέσω εντύπου σύμφωνου με το υπόδειγμα του παραρτήματος 1 και με φωτογραφίες και/ή σχέδια που κατατέθηκαν από τον αιτούντα σε μέγεθος που δεν υπερβαίνει το A4 (210 x 297 mm), ή διπλωμένα στο μέγεθος αυτό, και υπό κατάλληλη κλίμακα.
- 4.5. Σε κάθε όχημα που συμφωνεί με εγκεκριμένο βάσει του παρόντος κανονισμού τύπο οχήματος τοποθετείται, σε σημείο εμφανές και εύκολα προσπελάσιμο το οποίο καθορίζεται στο έντυπο της έγκρισης, διεθνές σήμα έγκρισης ανταποκρινόμενο στο πρωτότυπο που περιγράφεται το παράρτημα 2, αποτελούμενο από:

- 4.5.1. Κύκλο περιβάλλοντα το γράμμα «Ε», ακολουθούμενο από
- α) τον διακριτικό αριθμό του κράτους που χορήγησε την έγκριση<sup>(2)</sup> και
  - β) τον αριθμό του παρόντος κανονισμού, ακολουθούμενο από το γράμμα «R», μια παύλα και τον αριθμό έγκρισης στα δεξιά του κύκλου που προβλέπεται στην παρούσα παράγραφο·
- ή
- 4.5.2. Ωοειδές σχήμα περιβάλλον τα γράμματα «UI», ακολουθούμενο από τον μοναδικό αναγνωριστικό κωδικό.
- 4.6. Αν το όχημα συμμορφώνεται με τύπο οχήματος που έχει εγκριθεί στο πλαίσιο ενός ή περισσότερων άλλων κανονισμών του ΟΗΕ προσαρτημένων στη συμφωνία, στη χώρα η οποία χορήγησε την έγκριση δυνάμει του παρόντος κανονισμού, δεν χρειάζεται να επαναλαμβάνεται το σύμβολο που καθορίζεται στην παράγραφο 4.5 ανωτέρω. Στην περίπτωση αυτή, ο κανονισμός του ΟΗΕ και οι αριθμοί έγκρισης καθώς και τα πρόσθετα σύμβολα τοποθετούνται σε κατακόρυφες στήλες στα δεξιά του συμβόλου που καθορίζεται στην παράγραφο 4.5 ανωτέρω.
- 4.7. Το σήμα έγκρισης είναι ευανάγνωστο και ανεξίτηλο.
- 4.8. Το σήμα έγκρισης τοποθετείται κοντά ή επάνω στην πινακίδα των στοιχείων του οχήματος.
5. ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ
- 5.1. Κάθε όχημα που είναι εξοπλισμένο με σύστημα BSIS σύμφωνο με τον ορισμό της παραγράφου 2.3 ανωτέρω πρέπει να πληροί τις απαιτήσεις που καθορίζονται στις παραγράφους 5.2 έως 5.7 του παρόντος κανονισμού.
- 5.2. Γενικές απαιτήσεις
- 5.2.1. Η αποτελεσματικότητα του BSIS δεν επηρεάζεται αρνητικά από μαγνητικά ή ηλεκτρικά πεδία. Προς τον σκοπό αυτό πρέπει να διαπιστώνεται η συμμόρφωση με τις τεχνικές απαιτήσεις και τις μεταβατικές διατάξεις του κανονισμού του ΟΗΕ αριθ. 10, σειρά 04 των τροποποιήσεων ή τυχόν μεταγενέστερη σειρά τροποποιήσεων.
- 5.2.2. Με εξαίρεση τα εξωτερικά στοιχεία BSIS που αποτελούν μέρος άλλης συσκευής που υπόκειται σε ειδικές απαιτήσεις προεξόχης, τα εξωτερικά στοιχεία του BSIS μπορούν να προεξέχουν έως 100 mm πέραν του πλάτους του οχήματος.
- 5.3. Απαιτήσεις επιδόσεων
- 5.3.1. Το σύστημα BSIS ενημερώνει τον οδηγό, μέσω οπτικού σήματος, σχετικά με παρακείμενα ποδήλατα τα οποία ενδέχεται να τεθούν σε κίνδυνο σε περίπτωση στροφής, ώστε το όχημα να μπορεί να ακινητοποιηθεί προτού διασταυρωθεί με την πορεία του ποδηλάτου.
- Ενημερώνει επίσης τον οδηγό για προσεγγίζοντα ποδήλατα, ενώ το όχημα βρίσκεται εν στάσει, προτού το ποδήλατο φθάσει στο εμπρός μέρος του οχήματος, λαμβανομένου υπόψη χρόνου αντίδρασης 1,4 δευτερολέπτων. Αυτό επαληθεύεται σύμφωνα με την παράγραφο 6.6.
- Το σύστημα BSIS προειδοποιεί τον οδηγό, μέσω οπτικού, ακουστικού ή απτικού σήματος ή οποιουδήποτε συνδυασμού αυτών, όταν ο κίνδυνος σύγκρουσης αυξάνεται.
- Ένα οπτικό ενημερωτικό σήμα διατηρείται μόνο για όσο χρονικό διάστημα πληρούνται οι προϋποθέσεις της παραγράφου 5.3.1.4 κατωτέρω. Η απενεργοποίηση του ενημερωτικού σήματος λόγω της απομάκρυνσης του οχήματος από την πορεία του ποδηλάτου δεν επιτρέπεται εφόσον η σύγκρουση μεταξύ οχήματος και ποδηλάτου εξακολουθεί να είναι πιθανή σε περίπτωση που ο οδηγός επανέλθει στην πορεία του ποδηλάτου.
- 5.3.1.1. Το ενημερωτικό σήμα πληροί τις προϋποθέσεις που καθορίζονται στην παράγραφο 5.4 κατωτέρω.
- 5.3.1.2. Το ενημερωτικό σήμα πληροί τις προϋποθέσεις που καθορίζονται στην παράγραφο 5.5 κατωτέρω. Μπορεί να απενεργοποιηθεί χειροκίνητα. Σε περίπτωση χειροκίνητης απενεργοποίησης, επανενεργοποιείται με κάθε ενεργοποίηση του γενικού διακόπτη του οχήματος.

(<sup>2</sup>) Οι χαρακτηριστικοί αριθμοί των συμβαλλόμενων μερών στη συμφωνία του 1958 παρατίθενται στο παράρτημα 3 του ενοποιημένου ψηφίσματος για την κατασκευή οχημάτων (R.E.3), έγγραφο ECE/TRANS/WP.29/78/Αναθ.6

- 5.3.1.3. Το σύστημα BSIS λειτουργεί τουλάχιστον για όλες τις ταχύτητες πορείας του οχήματος από τη θέση στάσης έως τα 30 km/h, με την ένταση του περιβάλλοντος φωτισμού σε πάνω από 15 Lux.
- 5.3.1.4. Το σύστημα BSIS παρέχει ενημερωτικό σήμα στο τελευταίο σημείο ενημέρωσης, για ποδηλάτο που κινείται με ταχύτητα μεταξύ 5 km/h και 20 km/h, με πλευρική απόσταση μεταξύ ποδηλάτου και οχήματος από 0,9 έως 4,25 μέτρα, κατάσταση η οποία, εάν ο οδηγός χρησιμοποιούσε συνήθη κίνηση του συστήματος διεύθυνσης, θα μπορούσε να οδηγήσει σε σύγκρουση μεταξύ του ποδηλάτου και του οχήματος, με τη θέση πρόσκρουσης σε 0 έως 6 m σε σχέση με την εμπρόσθια δεξιά γωνία του οχήματος. Ωστόσο, το σήμα πληροφοριών δεν απαιτείται όταν η σχετική διαμήκης απόσταση μεταξύ του ποδηλάτου και της εμπρόσθιας δεξιάς γωνίας του οχήματος υπερβαίνει τα 30 m πίσω ή τα 7 m εμπρός.
- Το ενημερωτικό σήμα δεν είναι ορατό πριν από το πρώτο σημείο ενημέρωσης. Ενεργοποιείται μεταξύ του πρώτου σημείου ενημέρωσης και του τελευταίου σημείου ενημέρωσης. Το πρώτο σημείο ενημέρωσης μπορεί να υπολογιστεί για κάθε θέση πρόσκρουσης προσθέτοντας τη διαφορά μεταξύ 6 m και της θέσης πρόσκρουσης.
- Παρέχει επίσης ενημερωτικό σήμα σε περίπτωση ανίχνευσης ποδηλάτου σε πλευρική απόσταση μεταξύ 0,25 και 0,9 m, το οποίο βρίσκεται σε διαμήκη κατεύθυνση τουλάχιστον στο επίπεδο του πιο προωθημένου εμπρόσθιου τροχού κατά την οδήγηση σε ευθεία.
- 5.3.1.5. Ο κατασκευαστής του οχήματος μεριμνά για την ελαχιστοποίηση του αριθμού των ψευδώς θετικών προειδοποιήσεων λόγω ανίχνευσης στατικών αντικειμένων που δεν αποτελούν εύαλωτους χρήστες του οδικού δικτύου, όπως κώνοι, οδικά σήματα, θάμνοι και σταθμευμένα αυτοκίνητα. Ωστόσο, το σύστημα μπορεί να παρέχει ενημερωτικό σήμα όταν επικείμενη σύγκρουση.
- 5.3.1.6. Το σύστημα BSIS απενεργοποιείται αυτόματα εάν δεν είναι δυνατή η σωστή λειτουργία του λόγω ρύπανσης των συσκευών ανίχνευσής του με πάγο, χιόνι, λάσπη, ακαθαρσίες ή παρόμοιο υλικό ή λόγω έντασης περιβάλλοντος φωτισμού χαμηλότερης από αυτή που προβλέπεται στην παράγραφο 5.3.1.3. Αυτό υποδεικνύεται όπως προβλέπεται στην παράγραφο 5.6.2. Το σύστημα επανενεργοποιείται αυτόματα όταν η ρύπανση εξαφανίζεται και επαληθεύεται η κανονική λειτουργία. Η σχετική δοκιμή διεξάγεται σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 6.9 κατωτέρω.
- 5.3.1.7. Το σύστημα BSIS προειδοποιεί επίσης τον οδηγό σε περίπτωση αστοχίας του συστήματος η οποία εμποδίζει την εκπλήρωση των απαιτήσεων του παρόντος κανονισμού. Η προειδοποίηση έχει τη μορφή που προβλέπεται στην παράγραφο 5.6.1. Η σχετική δοκιμή διεξάγεται σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 6.8 κατωτέρω (δοκιμή ανίχνευσης αστοχίας).
- 5.3.2. Ο κατασκευαστής αποδεικνύει, με τρόπο ικανοποιητικό για την τεχνική υπηρεσία και την αρχή έγκρισης τύπου, με τη χρήση τεκμηρίωσης, προσομοίωσης ή κάθε άλλου μέσου, ότι το σύστημα BSIS λειτουργεί σύμφωνα με τις προδιαγραφές και για μικρότερα σε μέγεθος ποδήλατα και ποδηλάτες, με διάφορα που δεν υπερβαίνει το 36 τοις εκατό από τις τιμές που καθορίζονται στο ISO [CD] 19206-4:2018.
- 5.4. Ενημερωτικό σήμα
- 5.4.1. Η ενημέρωση τυφλού σημείου που αναφέρεται στην παράγραφο 5.3.1.1 ανωτέρω συνίσταται σε ένα ενημερωτικό σήμα που γίνεται αντιληπτό και μπορεί να ελεγχθεί εύκολα από τη θέση του οδηγού. Αυτό το ενημερωτικό σήμα πρέπει να είναι ορατό τόσο κατά τη διάρκεια της ημέρας όσο και τη νύχτα.
- 5.4.2. Η συσκευή που εκπέμπει το ενημερωτικό σήμα βρίσκεται στην πλευρά του συνοδηγού σε οριζόντια γωνία άνω των 30° σε σχέση με έναν άξονα παράλληλο προς το διάμηκες μέσο επίπεδο του οχήματος, ο οποίος διέρχεται από το οπτικό σημείο αναφοράς. Εάν η θέση του οδηγού βρίσκεται στη θέση που προορίζεται συνήθως για τον συνοδηγό, η τιμή αυτή μπορεί να μειωθεί.
- 5.5. Προειδοποιητικό σήμα
- 5.5.1. Το προειδοποιητικό σήμα που αναφέρεται στην παράγραφο 5.3.1.2 ανωτέρω είναι ένα σήμα που διαφέρει, π.χ. ως προς τη λειτουργία ή τη μέθοδο ενεργοποίησης, από το ενημερωτικό σήμα που αναφέρεται στην παράγραφο 5.4.
- 5.5.2. Το προειδοποιητικό σήμα πρέπει να είναι εύληπτο ώστε ο οδηγός να μπορεί να το συνδέσει εύκολα με την πιθανή σύγκρουση. Σε περίπτωση που το προειδοποιητικό σήμα είναι οπτικό σήμα, το σήμα αυτό πρέπει να είναι ορατό τόσο κατά τη διάρκεια της ημέρας όσο και τη νύχτα.

- 5.5.3. Το προειδοποιητικό σήμα ενεργοποιείται το νωρίτερο δυνατό όταν το σύστημα ανιχνεύει πιθανή σύγκρουση, π.χ. λόγω της πρόθεσης για στροφή προς το ποδηλάτο, μέσω υπολογισμού της απόστασης μεταξύ του οχήματος και του ποδηλάτου ή της διασταύρωσης της πορείας τους, μέσω ενεργοποίησης των ενδεικτών κατεύθυνσης ή με άλλο παρόμοιο τρόπο. Η μέθοδος εξηγείται στις πληροφορίες που αναφέρονται στην παράγραφο 6.1. Δεν εξαρτάται αποκλειστικά από την ενεργοποίηση του ενδείκτη κατεύθυνσης.

Η τεχνική υπηρεσία επαληθεύει τη λειτουργία του συστήματος σύμφωνα με τη μέθοδο αυτή.

#### 5.6. Προειδοποιητικά σήματα αστοχίας

- 5.6.1. Το προειδοποιητικό σήμα αστοχίας που αναφέρεται στην παράγραφο 5.3.1.7 ανωτέρω είναι ένα κίτρινο οπτικό προειδοποιητικό σήμα και είναι διαφορετικό ή διακρίνεται σαφώς από το ενημερωτικό σήμα. Το προειδοποιητικό σήμα αστοχίας πρέπει να είναι ορατό τόσο κατά τη διάρκεια της ημέρας όσο και τη νύχτα και να μπορεί να ελεγχθεί εύκολα από τη θέση του οδηγού.

- 5.6.2. Το οπτικό προειδοποιητικό σήμα που αναφέρεται στην παράγραφο 5.3.1.6 υποδεικνύει ότι το σύστημα BSIS δεν είναι προσωρινά διαθέσιμο. Παραμένει ενεργό για όσο διάστημα δεν είναι διαθέσιμο το σύστημα BSIS. Για τον σκοπό αυτό μπορεί να χρησιμοποιηθεί το προειδοποιητικό σήμα αστοχίας που ορίζεται στην παράγραφο 5.3.1.7 ανωτέρω.

- 5.6.3. Τα οπτικά προειδοποιητικά σήματα αστοχίας του συστήματος BSIS ενεργοποιούνται με την ενεργοποίηση του γενικού διακόπτη του οχήματος. Η απαίτηση αυτή δεν ισχύει για τα προειδοποιητικά σήματα που εμφανίζονται σε κοινό χώρο.

#### 5.7. Διατάξεις για τον έλεγχο

- 5.7.1. Η καλή λειτουργική κατάσταση του συστήματος BSIS μπορεί να επαληθεύεται μέσω οπτικής παρατήρησης της κατάστασης του προειδοποιητικού σήματος αστοχίας.

### 6. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΔΟΚΙΜΗΣ

- 6.1. Ο κατασκευαστής παρέχει πακέτο με υλικό τεκμηρίωσης το οποίο παρέχει πρόσβαση στον βασικό σχεδιασμό του συστήματος και, κατά περίπτωση, στα μέσα με τα οποία αυτό συνδέεται με τα άλλα συστήματα του οχήματος. Εξηγείται η λειτουργία του συστήματος, συμπεριλαμβανομένης της μεθόδου ανίχνευσης και προειδοποίησης, και η τεκμηρίωση περιγράφει τον τρόπο ελέγχου της λειτουργικής κατάστασης του συστήματος, το κατά πόσον υπάρχει επίδραση σε άλλα συστήματα του οχήματος, καθώς και η μέθοδος που χρησιμοποιείται (οι μέθοδοι που χρησιμοποιούνται) για τον καθορισμό των καταστάσεων που οδηγούν στην εμφάνιση του προειδοποιητικού σήματος αστοχίας. Στο πακέτο τεκμηρίωσης παρέχονται επαρκείς πληροφορίες προκειμένου η αρχή έγκρισης τύπου να μπορεί να καθορίσει το είδος των συνθηκών χειρότερου σεναρίου και να διευκολύνει τη λήψη απόφασης σχετικά με την επιλογή των συνθηκών αυτών.

#### 6.2. Συνθήκες δοκιμής

- 6.2.1. Η δοκιμή εκτελείται σε επίπεδη, ξηρή επιφάνεια από ασφαλτό ή σκυρόδεμα.

- 6.2.2. Η θερμοκρασία περιβάλλοντος κυμαίνεται μεταξύ 0° C και 45° C.

- 6.2.3. Η δοκιμή εκτελείται υπό συνθήκες ορατότητας που επιτρέπουν την ασφαλή οδήγηση στην απαιτούμενη ταχύτητα δοκιμής.

#### 6.3. Κατάσταση του οχήματος

##### 6.3.1. Βάρος δοκιμής

Το όχημα μπορεί να υποβληθεί σε δοκιμή σε οποιαδήποτε κατάσταση φόρτωσης, εφόσον η κατανομή της μάζας μεταξύ των αξόνων είναι αυτή που δηλώνεται από τον κατασκευαστή του οχήματος, χωρίς να υπερβαίνει οποιαδήποτε από τη μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα για κάθε άξονα. Απαγορεύεται οποιαδήποτε τροποποίηση μετά την έναρξη της διαδικασίας δοκιμών. Ο κατασκευαστής του οχήματος αποδεικνύει, μέσω της τεκμηρίωσης, ότι το σύστημα λειτουργεί υπό όλες τις καταστάσεις φόρτωσης.

- 6.3.2. Το όχημα υποβάλλεται σε δοκιμή με τις πιέσεις ελαστικών για συνθήκες συνθήκες λειτουργίας.

- 6.3.3. Στην περίπτωση που το σύστημα BSIS είναι εφοδιασμένο με χρονομέτρηση ενημέρωσης που προσαρμόζεται από τον χρήστη, η δοκιμή που ορίζεται στις παραγράφους 6.5 και 6.6 κατωτέρω εκτελείται για κάθε περίπτωση δοκιμής με το κατώφλι ενημέρωσης ρυθμισμένο στις ρυθμίσεις που ενεργοποιούν το ενημερωτικό σήμα πιο κοντά στο σημείο σύγκρουσης, ήτοι στις ρυθμίσεις χειρότερου σεναρίου. Απαγορεύεται οποιαδήποτε τροποποίηση μετά την έναρξη της διαδικασίας δοκιμών.
- 6.4. Δοκιμή ελέγχου οπτικών προειδοποιητικών σημάτων αστοχίας
- 6.4.1. Με το όχημα ακινητοποιημένο, ελέγχεται αν τα προειδοποιητικά σήματα συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις της παραγράφου 5.6 ανωτέρω.
- 6.4.2. Με το όχημα ακινητοποιημένο, ενεργοποιούνται τα ενημερωτικά και προειδοποιητικά σήματα όπως ορίζονται στις παραγράφους 5.4 και 5.5 και επαληθεύεται ότι τα σήματα συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις που ορίζονται σε αυτές τις παραγράφους.
- 6.5. Δυναμική δοκιμή του ενημερωτικού σήματος τυφλού σημείου
- 6.5.1. Με τη χρήση σημαντήρων και ανδρικού ποδηλάτη, σχηματίζεται διάδρομος σύμφωνα με το σχήμα 1 του προσαρτήματος 1 του παρόντος κανονισμού και τις πρόσθετες διαστάσεις που καθορίζονται στον πίνακα 1 του προσαρτήματος 1 του παρόντος κανονισμού.
- 6.5.2. Το ποδήλατο-στόχος τοποθετείται στην κατάλληλη θέση εκκίνησης όπως φαίνεται στο σχήμα 1 του προσαρτήματος 1 του παρόντος κανονισμού.
- 6.5.3. Τοποθετείται τοπικό οδικό σήμα το οποίο αντιστοιχεί στο σήμα C14 όπως καθορίζεται στη σύμβαση της Βιέννης για την οδική σήμανση και σηματοδότηση <sup>(3)</sup> (όριο ταχύτητας 50 km/h) ή το τοπικό σήμα που προσεγγίζει περισσότερο από εννοιολογική άποψη το σήμα αυτό πάνω σε κοντάρι στην είσοδο του διαδρόμου όπως φαίνεται στο σχήμα 1 του προσαρτήματος 1 του παρόντος κανονισμού. Το χαμηλότερο σημείο του σήματος πρέπει να βρίσκεται 2 m πάνω από την επιφάνεια της πίστας δοκιμής.
- 6.5.4. Το όχημα οδηγείται με την ταχύτητα που απεικονίζεται στον πίνακα 1 του προσαρτήματος 1 του παρόντος κανονισμού με ανοχή  $\pm 2$  km/h μέσω του διαδρόμου.
- 6.5.5. Οι ενδείκτες κατεύθυνσης δεν χρησιμοποιούνται κατά τη δοκιμή.
- 6.5.6. Το ανδρικό ποδήλατο τοποθετείται στο σημείο εκκίνησης όπως φαίνεται στο σχήμα 1 του προσαρτήματος 1 του παρόντος κανονισμού. Το ανδρικό ποδήλατο μετακινείται σε ευθεία γραμμή όπως φαίνεται στο σχήμα 1 του προσαρτήματος 1. Η επιτάχυνση του ανδρικού ποδηλάτη είναι τέτοια ώστε το ανδρικό ποδήλατο να επιτύχει την προβλεπόμενη ταχύτητα για τη σχετική δοκιμή, όπως φαίνεται στον πίνακα 1, έπειτα από απόσταση που δεν υπερβαίνει τα 5,66 m και μετά την επιτάχυνση το ανδρικό ποδήλατο κινείται με σταθερή ταχύτητα για τουλάχιστον 8 δευτερόλεπτα με ανοχή ταχύτητας  $\pm 0,5$  km/h. Το ανδρικό ποδήλατο διέρχεται τη γραμμή Α (σχήμα 1 του προσαρτήματος 1) με ανοχή  $\pm 0,5$  m την ίδια στιγμή που το όχημα διασχίζει τη γραμμή Β (σχήμα 1 του προσαρτήματος 1) με ανοχή  $\pm 0,5$  m.
- Εάν δεν είναι δυνατή η επίτευξη της απόστασης επιτάχυνσης, προσαρμόζεται η θέση εκκίνησης του ποδηλάτου και το μήκος του διαδρόμου κατά το ίδιο μήκος.
- Η πλευρική απόκλιση του ανδρικού ποδηλάτη σε σχέση με την ευθεία γραμμή που συνδέει την αρχική θέση εκκίνησης και το σημείο θεωρητικής σύγκρουσης (όπως καθορίζεται στο σχήμα 1 του προσαρτήματος 1) είναι  $\pm 0,2$  m κατ' ανώτατο όριο.
- 6.5.7. Επαληθεύεται αν το ενημερωτικό σήμα τυφλού σημείου ενεργοποιήθηκε πριν το όχημα διασχίσει τη γραμμή Γ στο σχήμα 1 του προσαρτήματος 1 του παρόντος κανονισμού και αν το ενημερωτικό σήμα τυφλού σημείου δεν ενεργοποιήθηκε πριν το όχημα διασχίσει τη γραμμή Δ στο σχήμα 1.
- 6.5.8. Επαληθεύεται ότι το ενημερωτικό σήμα τυφλού σημείου δεν ενεργοποιήθηκε πριν το όχημα διέλθει από το οδικό σήμα και τυχόν σημαντήρες για όσο διάστημα το ανδρικό ποδήλατο είναι ακινητοποιημένο.
- 6.5.9. Επαναλαμβάνονται οι παράγραφοι 6.5.1 έως 6.5.8 για τις περιπτώσεις δοκιμών που παρατίθενται στον πίνακα 1 του προσαρτήματος 1 του παρόντος κανονισμού.
- Όπου κρίνεται δικαιολογημένο, η τεχνική υπηρεσία μπορεί να επιλέξει διαφορετικές περιπτώσεις πρόσθετων δοκιμών από αυτές που παρατίθενται στον πίνακα 1 του προσαρτήματος 1, εντός του εύρους της ταχύτητας του οχήματος, της ταχύτητας του ποδηλάτου και της πλευρικής απόστασης όπως αναφέρεται στις παραγράφους 5.3.1.3 και 5.3.1.4.

<sup>(3)</sup> Βλέπε ECE/TRANS/196, παράγραφο 91 σχετικά με τη σύμβαση για την οδική σήμανση και σηματοδότηση του 1968, την ευρωπαϊκή συμφωνία που συμπληρώνει τη σύμβαση και το πρόσθετο πρωτόκολλο της ευρωπαϊκής συμφωνίας το οποίο αφορά τις διαγραμμίσεις των οδών.

Η τεχνική υπηρεσία ελέγχει ότι ο συνδυασμός παραμέτρων στις επιλεγμένες περιπτώσεις δοκιμών θα οδηγήσει σε σύγκρουση μεταξύ του ποδηλάτου και του οχήματος με τη θέση πρόσκρουσης να βρίσκεται εντός του εύρους που προσδιορίζεται στην παράγραφο 5.3.1.4 και εξασφαλίζει ότι το όχημα κινείται με την επιλεγμένη ταχύτητα κατά τη διάσχιση της γραμμής Γ στο σχήμα 1 του παραρτήματος 1 προσαρμόζοντας με κατάλληλο τρόπο τις αποστάσεις εκκίνησης και το μήκος του διαδρόμου για το όχημα και το ποδήλατο.

Το κριτήριο «πρώτο σημείο ενημέρωσης» θεωρείται ότι τηρείται όταν διενεργούνται περιπτώσεις δοκιμών διαφορετικές από εκείνες του πίνακα 1 του προσαρτήματος 1 του παρόντος κανονισμού.

- 6.5.10. Η δοκιμή θεωρείται επιτυχής αν το ενημερωτικό σήμα τυφλού σημείου ενεργοποιήθηκε σε όλες τις περιπτώσεις δοκιμών του πίνακα 1 του προσαρτήματος 1 του παρόντος κανονισμού πριν το προωθημένου σημείου του οχήματος φτάσει τη γραμμή Γ, αλλά όχι πριν το προωθημένου σημείου του οχήματος φτάσει τη γραμμή Δ (βλέπε παράγραφο 6.5.7 ανωτέρω, όπου η γραμμή Δ είναι σημαντική μόνο τις περιπτώσεις δοκιμών του πίνακα 1 του προσαρτήματος 1) και δεν ενεργοποιήθηκε σε κανέναν γύρο δοκιμής όταν το όχημα διήλθε από το οδικό σήμα (βλέπε παράγραφο 6.5.8 ανωτέρω). Ωστόσο, το σήμα πληροφοριών δεν απαιτείται όταν η σχετική διαμήκης απόσταση μεταξύ του ποδηλάτου και της εμπρόσθιας δεξιάς γωνίας του οχήματος υπερβαίνει τα 30 m πίσω ή τα 7 m εμπρός.

Για ταχύτητες οχήματος έως 5 km/h, η δοκιμή θεωρείται ικανοποιητική αν το ενημερωτικό σήμα ενεργοποιείται 1,4 δευτερόλεπτα πριν το ποδήλατο φτάσει στο σημείο θεωρητικής σύγκρουσης όπως προσδιορίζεται στο σχήμα 1 του προσαρτήματος 1.

Για ταχύτητες οχήματος πάνω από 25 km/h, όταν η απόσταση ακινητοποίησης είναι μεγαλύτερη από 15 m, η τιμή  $d_c$  όπως απεικονίζεται στο σχήμα 1 του προσαρτήματος 1 είναι εκείνη που προσδιορίζεται στον πίνακα 2 του προσαρτήματος 1.

- 6.6. Στατικές δοκιμές του ενημερωτικού σήματος τυφλού σημείου

- 6.6.1. Στατική δοκιμή τύπου 1

Το όχημα υπό δοκιμή παραμένει ακινητοποιημένο. Στη συνέχεια, το ανδρικό ποδήλατο τοποθετείται κάθετα προς το διαμήκες μέσο επίπεδο του οχήματος με θέση πρόσκρουσης 1,15 m μπροστά από το πιο προωθημένο σημείο του οχήματος, με ταχύτητα  $5 \pm 0,5$  km/h και πλευρική ανοχή 0,2 m, όπως φαίνεται στο σχήμα 2 του προσαρτήματος 1.

Η δοκιμή είναι επιτυχής αν το ενημερωτικό σήμα τυφλού σημείου ενεργοποιηθεί το αργότερο όταν η απόσταση μεταξύ ποδηλάτου και οχήματος είναι 2 m.

- 6.6.2. Στατική δοκιμή τύπου 2

Το όχημα υπό δοκιμή παραμένει ακινητοποιημένο. Στη συνέχεια, το ανδρικό ποδήλατο τοποθετείται παράλληλα προς το διαμήκες μέσο επίπεδο του οχήματος, με πλευρική απόσταση  $2,75 \pm 0,2$  m, με ταχύτητα ποδηλάτου  $20 \pm 0,5$  km/h, όπως φαίνεται στο σχήμα 2 του προσαρτήματος 1. Το ποδήλατο θα πρέπει να έχει σταθερή ταχύτητα τουλάχιστον 44 m πριν να διέλθει από το πιο προωθημένο σημείο του οχήματος.

Η δοκιμή είναι επιτυχής αν το ενημερωτικό σήμα τυφλού σημείου ενεργοποιηθεί το αργότερο όταν το ποδήλατο απέχει 7,77 m από την προβολή του πιο προωθημένου σημείου του οχήματος στη γραμμή κίνησης του ποδηλάτου.

- 6.7. Ο κατασκευαστής αποδεικνύει, με τρόπο ικανοποιητικό για την τεχνική υπηρεσία και την αρχή έγκρισης τύπου, με τη χρήση τεκμηρίωσης, προσομοίωσης ή κάθε άλλου μέσου, ότι το ενημερωτικό σήμα τυφλού σημείου δεν ενεργοποιείται, όπως περιγράφεται στην παράγραφο 6.5.10, όταν το όχημα διέρχεται από οποιοδήποτε άλλο σύνθηδες ακίνητο αντικείμενο εκτός του οδικού σήματος. Ειδικότερα, λαμβάνονται υπόψη τα σταθμευμένα αυτοκίνητα και οι κώνοι κυκλοφορίας.

- 6.8. Δοκιμή ανίχνευσης αστοχίας

- 6.8.1. Προσομοίωση αστοχίας στο BSIS, παραδείγματος χάρι, με την αποσύνδεση της πηγής τροφοδοσίας προς οποιοδήποτε στοιχείο του BSIS ή με την αποσύνδεση οποιασδήποτε ηλεκτρικής σύνδεσης μεταξύ στοιχείων του BSIS. Οι ηλεκτρικές συνδέσεις για το προειδοποιητικό σήμα αστοχίας της παραγράφου 5.6.1 ανωτέρω είναι αποσυνδεδεμένες όταν προσομοιώνεται αστοχία στο σύστημα BSIS.

- 6.8.2. Το προειδοποιητικό σήμα αστοχίας που αναφέρεται στην παράγραφο 5.3.1.7 ανωτέρω και προσδιορίζεται στην παράγραφο 5.6.1 ενεργοποιείται και παραμένει ενεργοποιημένο ενόσω κινείται το όχημα και επανενεργοποιείται με κάθε ενεργοποίηση του γενικού διακόπτη του οχήματος για όσο διάστημα υφίσταται η προκληθείσα αστοχία.

- 6.9. Δοκιμή αυτόματης απενεργοποίησης

6.9.1. Οποιαδήποτε από τις συσκευές ανίχνευσης του συστήματος ρυπαίνεται πλήρως με ουσία ανάλογη του χιονιού, του πάγου ή της λάσπης (π.χ. με βάση το νερό). Το σύστημα BSIS απενεργοποιείται αυτόματα, υποδεικνύοντας αυτή την κατάσταση όπως προσδιορίζεται στην παράγραφο 5.6.2.

6.9.2. Οποιαδήποτε ρύπανση αφαιρείται εντελώς από τις συσκευές ανίχνευσης του συστήματος και εκτελείται επανενεργοποίηση του γενικού διακόπτη του οχήματος. Το σύστημα BSIS επανενεργοποιείται αυτόματα έπειτα από χρόνο οδήγησης που δεν υπερβαίνει τα 60 δευτερόλεπτα.

## 7. ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΤΥΠΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ

7.1. Κάθε τροποποίηση του τύπου οχήματος, όπως αυτός ορίζεται στο σημείο 2.2 του παρόντος κανονισμού, γνωστοποιείται στην αρχή έγκρισης τύπου η οποία χορήγησε την έγκριση τύπου του οχήματος. Η αρχή έγκρισης τύπου δύναται:

7.1.1. Είτε να θεωρήσει ότι οι τροποποιήσεις που επήλθαν δεν έχουν δυσμενείς επιπτώσεις στους όρους χορήγησης της έγκρισης και να χορηγήσει την επέκταση της έγκρισης·

7.1.2. Είτε να θεωρήσει ότι οι τροποποιήσεις που επήλθαν επηρεάζουν τους όρους χορήγησης της έγκρισης και να απαιτήσει περαιτέρω δοκιμές ή συμπληρωματικούς ελέγχους πριν από τη χορήγηση επέκτασης της έγκρισης.

7.2. Η επικύρωση ή η απόρριψη της έγκρισης, στην οποία προσδιορίζονται οι τροποποιήσεις, κοινοποιείται στα συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό σύμφωνα με τη διαδικασία που ορίζεται στο σημείο 4.4. ανωτέρω.

7.3. Η αρχή έγκρισης τύπου ενημερώνει τα υπόλοιπα συμβαλλόμενα μέρη σχετικά με την επέκταση μέσω του εντύπου κοινοποίησης το οποίο περιέχεται στο παράρτημα 1 του παρόντος κανονισμού. Παρέχει σε κάθε επέκταση αριθμό σειράς, ο οποίος ονομάζεται «αριθμός επέκτασης».

## 8. ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ

8.1. Οι διαδικασίες που αφορούν τη συμμόρφωση της παραγωγής είναι σύμφωνες προς τις γενικές διατάξεις που καθορίζονται στο άρθρο 2 και στον κατάλογο 1 της συμφωνίας (E/ECE/TRANS/505/Αναθ.3) και πληρούν τις ακόλουθες απαιτήσεις:

8.2. Όχημα που έχει εγκριθεί με βάση τον παρόντα κανονισμό κατασκευάζεται έτσι ώστε να συμμορφώνεται προς τον συγκεκριμένο τύπο πληρώντας τις απαιτήσεις της παραγράφου 5 ανωτέρω.

8.3. Η αρχή έγκρισης τύπου η οποία χορήγησε την έγκριση μπορεί οποτεδήποτε να επαληθεύει τη συμμόρφωση των μεθόδων ελέγχου που εφαρμόζονται για κάθε μονάδα παραγωγής. Η συνήθης συχνότητα των επιθεωρήσεων αυτών είναι μία φορά ανά διετία.

## 9. ΚΥΡΩΣΕΙΣ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΜΗ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ

9.1. Η έγκριση που χορηγείται σε έναν τύπο οχήματος, σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, μπορεί να ανακληθεί, αν δεν πληρούνται οι απαιτήσεις που ορίζονται στην παράγραφο 8 ανωτέρω.

9.2. Εάν κάποιο συμβαλλόμενο μέρος ανακαλέσει έγκριση που έχει προηγουμένως χορηγήσει, ενημερώνει πάραυτα τα υπόλοιπα συμβαλλόμενα μέρη που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό με αποστολή προς αυτά εντύπου κοινοποίησης σύμφωνα με το υπόδειγμα του παραρτήματος 1 του παρόντος κανονισμού.

## 10. ΟΡΙΣΤΙΚΗ ΠΑΥΣΗ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ

Εάν ο κάτοχος της έγκρισης διακόψει τελείως την παραγωγή τύπου οχήματος που έχει εγκριθεί σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, ενημερώνει σχετικά την αρχή έγκρισης τύπου η οποία χορήγησε την έγκριση, η οποία με τη σειρά της ενημερώνει πάραυτα τα υπόλοιπα συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό με έντυπο κοινοποίησης σύμφωνο προς το υπόδειγμα του παραρτήματος 1 του παρόντος κανονισμού.

11. ΟΝΟΜΑΣΙΕΣ ΚΑΙ ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΠΟΥ ΕΙΝΑΙ ΑΡΜΟΔΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΕΞΑΓΩΓΗ ΔΟΚΙΜΩΝ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΚΑΘΩΣ ΚΑΙ ΤΩΝ ΑΡΧΩΝ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΤΥΠΟΥ

Τα συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό γνωστοποιούν στη Γραμματεία των Ηνωμένων Εθνών τα ονόματα και τις διευθύνσεις των τεχνικών υπηρεσιών των αρμόδιων για τη διεξαγωγή δοκιμών έγκρισης και των αρχών έγκρισης τύπου οι οποίες χορηγούν εγκρίσεις και προς τις οποίες πρέπει να αποστέλλονται τα έντυπα που πιστοποιούν την έγκριση ή την επέκταση ή την άρνηση χορήγησης ή την ανάκληση έγκρισης.

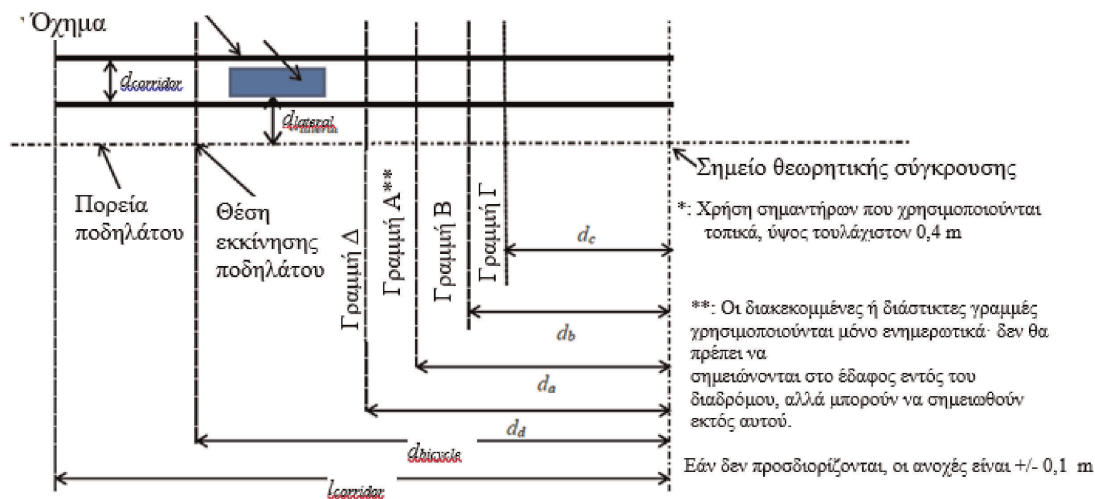
---

## Προσάρτημα 1

## Σχήμα 1

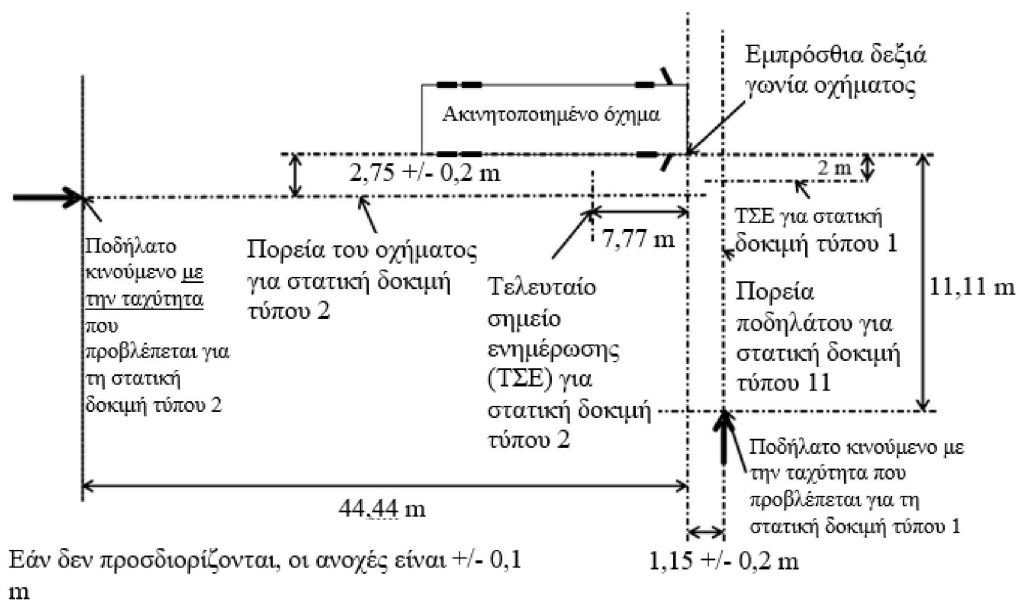
## Δυναμικές δοκιμές

Οριοθέτηση διαδρόμου με χρήση κώνων \*, σε απόσταση όχι πάνω από 5 m



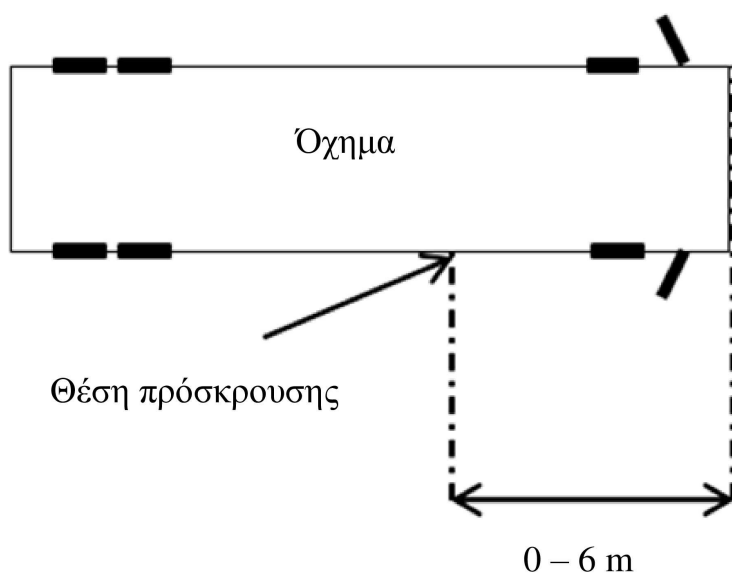
Σχήμα 2

## Στατικές δοκιμές



Σχήμα 3

## Θέση πρόσκρουσης



Πίνακας 1

## Περιπτώσεις δοκιμών

Στον ακόλουθο πίνακα αναφέρονται λεπτομερώς οι περιπτώσεις δοκιμών, με χρήση των εξής μεταβλητών:

|                       |                                                                                                                                                                                                                                                  |
|-----------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| $v_{\text{vehicle}}$  | σταθερή ταχύτητα του οχήματος                                                                                                                                                                                                                    |
| $v_{\text{bicycle}}$  | σταθερή ταχύτητα του ποδηλάτου                                                                                                                                                                                                                   |
| $d_a$                 | θέση του ποδηλάτου όταν το όχημα διασχίζει τη γραμμή β                                                                                                                                                                                           |
| $d_b$                 | θέση του οχήματος όταν το ποδήλατο διασχίζει τη γραμμή α                                                                                                                                                                                         |
| $d_c$                 | θέση του οχήματος στο τελευταίο σημείο ενημέρωσης                                                                                                                                                                                                |
| $d_d$                 | θέση του οχήματος στο πρώτο σημείο ενημέρωσης ( $d_c + (6\text{m} - \text{θέση πρόσκρουσης}) + 11,11\text{ m}$ για ταχύτητες οχήματος 10 km/h και $d_c + (6\text{m} - \text{θέση πρόσκρουσης}) + 22,22\text{ m}$ για ταχύτητες οχήματος 20 km/h) |
| $d_{\text{bicycle}}$  | θέση εκκίνησης του ποδηλάτου                                                                                                                                                                                                                     |
| $l_{\text{corridor}}$ | μήκος του διαδρόμου του οχήματος                                                                                                                                                                                                                 |
| $d_{\text{corridor}}$ | πλάτος του διαδρόμου του οχήματος                                                                                                                                                                                                                |
| $d_{\text{lateral}}$  | πλευρική απόσταση μεταξύ του ποδηλάτου και του οχήματος                                                                                                                                                                                          |

Οι ακόλουθες μεταβλητές δεν προσδιορίζουν περιπτώσεις δοκιμών αλλά παρέχονται μόνο για ενημερωτικούς σκοπούς (δεν επηρεάζουν τις παραμέτρους των δοκιμών):

- (a) Θέση πρόσκρουσης [m], προσδιορίζει τη θέση πρόσκρουσης για την οποία έχουν υπολογιστεί οι τιμές των  $d_a$  και  $d_b$  στον πίνακα 1 (η τιμή  $d_d$  υπολογίζεται πάντα για θέση πρόσκρουσης 6 m ή έναρξη συγχρονισμένης κίνησης, σε περίπτωση που το όχημα και το ποδήλατο κινούνται με την ίδια ταχύτητα).

(b) Ακτίνα στροφής [m], προσδιορίζει την ακτίνα στροφής για την οποία έχουν υπολογιστεί οι τιμές των  $d_a$  και  $d_b$  στον πίνακα 1.

| Περίπτωση δοκιμής | $V_{\text{bicycle}}$ [km/h] | $V_{\text{vehicle}}$ [km/h] | $d_{\text{lateral}}$ [m] | $d_a$ [m] | $d_b$ [m] | $d_c$ [m] | $d_d$ [m] | $d_{\text{bicycle}}$ [m] | $l_{\text{corridor}}$ [m] | $d_{\text{corridor}}$ [m] | Μόνο για ενημερωτικούς σκοπούς (δεν επηρεάζουν τις παραμέτρους των δοκιμών) |                    |
|-------------------|-----------------------------|-----------------------------|--------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|--------------------------|---------------------------|---------------------------|-----------------------------------------------------------------------------|--------------------|
|                   |                             |                             |                          |           |           |           |           |                          |                           |                           | Θέση πρόσκρουσης [m]                                                        | Ακτίνα στροφής [m] |
| 1                 | 20                          | 10                          | 1,25                     | 44,4      | 15,8      | 15        | 26,1      | 65                       | 80                        | πλάτος οχήματος + 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                 |

Πίνακας 2

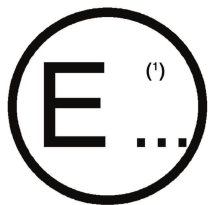
$d_c$  για ταχύτητες άνω των 25 km/h

| Ταχύτητα οχήματος [km/h] | $d_c$ [m] |
|--------------------------|-----------|
| 25                       | 15        |
| 26                       | 15,33     |
| 27                       | 16,13     |
| 28                       | 16,94     |
| 29                       | 17,77     |
| 30                       | 18,61     |

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1

**Κοινοποίηση**

[μέγιστο μέγεθος: A4 (210 × 297 mm)]



Εκδούσα αρχή: Όνομα υπηρεσίας:

.....

.....

που αφορά (2):

- Χορήγηση έγκρισης
- Επέκταση έγκρισης
- Απόρριψη έγκρισης
- Ανάκληση έγκρισης
- Οριστική παύση της παραγωγής

τύπου οχήματος όσον αφορά το σύστημα ενημέρωσης τυφλού σημείου (BSIS) σύμφωνα με τον κανονισμό του ΟΗΕ αριθ. 151

Αριθ. έγκρισης: .....

1. Εμπορικό σήμα: .....
2. Τύπος και εμπορική/-ές ονομασία/-ες: .....
3. Όνομα και διεύθυνση του κατασκευαστή: .....
4. Επωνυμία και διεύθυνση του τυχόν αντιπροσώπου του κατασκευαστή: .....
5. Σύντομη περιγραφή του οχήματος: .....
6. Ημερομηνία υποβολής οχήματος προς έγκριση: .....
7. Τεχνική υπηρεσία που διεξάγει τις δοκιμές έγκρισης: .....
8. Ημερομηνία έκδοσης της έκθεσης από τη συγκεκριμένη υπηρεσία: .....
9. Αριθμός της έκθεσης που εκδόθηκε από τη συγκεκριμένη υπηρεσία: .....
10. Λόγος/-οι επέκτασης (κατά περίπτωση): .....
11. Η έγκριση όσον αφορά το σύστημα BSIS χορηγείται/απορρίπτεται:²
12. Τόπος: .....
13. Ημερομηνία: .....
14. Υπογραφή: .....
15. Στην παρούσα κοινοποίηση επισυνάπτονται τα ακόλουθα έγγραφα, τα οποία φέρουν τον αριθμό έγκρισης που αναφέρεται ανωτέρω: .....
16. Παρατηρήσεις: .....

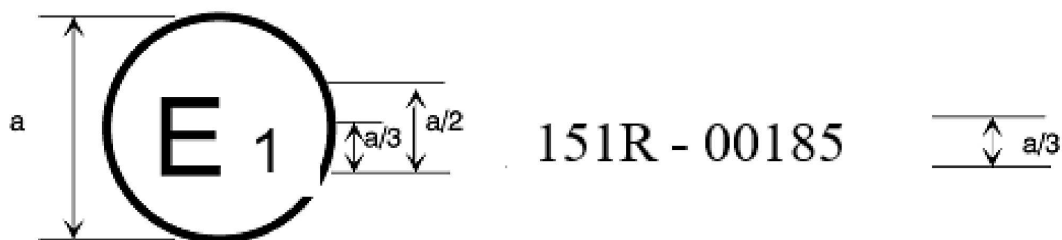
(1) Χαρακτηριστικός αριθμός της χώρας που χορήγησε, παρέτεινε, αρνήθηκε ή ανακάλεσε την έγκριση (βλέπε διατάξεις περί έγκρισης του παρόντος κανονισμού).

(2) Διαγράψτε ό,τι δεν ισχύει.

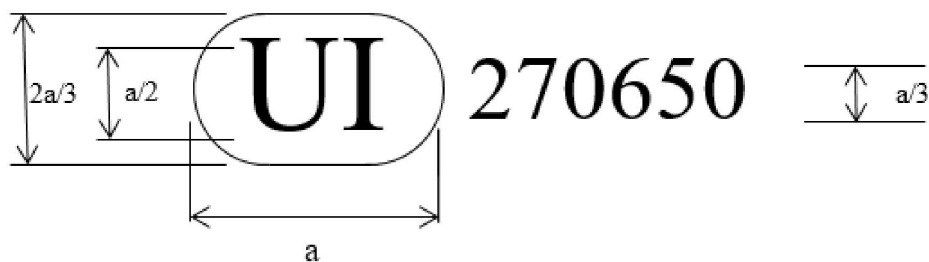
## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2

## Ρυθμίσεις για τα σήματα έγκρισης

(βλέπε παραγράφους 4.5 έως 4.5.2 του παρόντος κανονισμού)

 $a = 8 \text{ mm}$  τουλάχιστον

Το ανωτέρω σήμα έγκρισης, τοποθετημένο σε όχημα, αποδεικνύει ότι ο σχετικός τύπος οχήματος έχει εγκριθεί στη Γερμανία (E1) όσον αφορά το σύστημα BSIS σύμφωνα με τον κανονισμό του ΟΗΕ αριθ. 151. Τα πρώτα δύο ψηφία του αριθμού έγκρισης δείχνουν ότι η έγκριση χορηγήθηκε σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κανονισμού του ΟΗΕ αριθ. 151 στην αρχική μορφή του.

 $a = 8 \text{ mm}$  τουλάχιστον

Ο ανωτέρω μοναδικός αναγνωριστικός κωδικός δείχνει ότι ο σχετικός τύπος εγκρίθηκε και ότι οι σχετικές πληροφορίες για τη συγκεκριμένη έγκριση τύπου διατίθενται στην ασφαλή ηλεκτρονική βάση δεδομένων του ΟΗΕ με χρήση του αριθμού 270650 ως μοναδικού αναγνωριστικού κωδικού. Τυχόν μηδενικά πριν από τον μοναδικό αναγνωριστικό κωδικό μπορούν να παραλειφθούν στο σήμα έγκρισης.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 3

**Διαδικασία καθορισμού απαιτήσεων επιδόσεων για περιπτώσεις δοκιμών εκτός αυτών που παρατίθενται στον πίνακα περιπτώσεων δοκιμών**

Σύμφωνα με την παράγραφο 6.5.9, η τεχνική υπηρεσία μπορεί να χρησιμοποιήσει άλλες περιπτώσεις δοκιμών από αυτές που απεικονίζονται στον πίνακα 1 του προσαρτήματος 1. Στην περίπτωση αυτή, η τεχνική υπηρεσία υποχρεούται να επαληθεύσει ότι ο επιλεγμένος συνδυασμός παραμέτρων θα οδηγήσει σε κρίσιμη κατάσταση. Ως σχετική καθοδήγηση, η ακόλουθη διαδικασία διευκολύνει τον προσδιορισμό των απαιτήσεων επιδόσεων.

$d_a$  – η τιμή  $d_a$  χρησιμοποιείται για τον συγχρονισμό μεταξύ της κίνησης του οχήματος και του ποδηλάτου. Υπολογίζεται πολλαπλασιάζοντας 8 δευτερόλεπτα μετακίνησης με σταθερή ταχύτητα με την ταχύτητα του ποδηλάτου όπως ορίζεται στον πίνακα:

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

$d_b$  – η τιμή  $d_b$  χρησιμοποιείται για τον συγχρονισμό μεταξύ της κίνησης του οχήματος και του ποδηλάτου. Αποτελείται από τρία μέρη. Το πρώτο μέρος αντιστοιχεί σε 8 δευτερόλεπτα μετακίνησης του φορητού με σταθερή ταχύτητα.

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

Το δεύτερο μέρος μεταθέτει τον συγχρονισμό λαμβάνοντας υπόψη τη θέση πρόσκρουσης του ποδηλάτου. Παρέχεται με χρήση της θέσης πρόσκρουσης  $L$ :

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

Στη συνέχεια, το τρίτο μέρος λαμβάνει υπόψη την πρόσθετη απόσταση που πρέπει να διανύσει το φορητό προκειμένου να φτάσει στο σημείο σύγκρουσης πραγματοποιώντας στροφή με σταθερή ακτίνα αντί να ακολουθήσει ευθεία πορεία προς τα εμπρός όπως το ποδήλατο.

Το τμήμα της στροφής αναπαρίσταται με έναν κύκλο σταθερής ακτίνας που τελειώνει μόλις επιτευχθεί η επιθυμητή πλευρική μετατόπιση. Ως εκ τούτου, η τιμή  $d_b$  πρέπει να προσαρμοστεί βάσει της διαφοράς απόστασης μεταξύ της ευθείας πορείας και της στροφής.

Μπορεί να υπολογιστεί με βάση την ακτίνα στροφής  $R$ , την πλευρική μετατόπιση  $Y = d_{\text{lateral}} + 0,25 \text{ m}$  (απόσταση μεταξύ της κεντρικής γραμμής του ποδηλάτου και του άκρου του οχήματος) και τη θέση πρόσκρουσης  $L$ .

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

Η τελική τιμή της  $d_b$  είναι  $d_{b,1}$  μείον τα άλλα δύο μέρη  $d_{b,2}$  και  $d_{b,3}$ :

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

Η τιμή  $d_c$  καθορίζει το τελευταίο σημείο ενημέρωσης. Για ταχύτητες οχήματος ίσες με ή μεγαλύτερες από 10 km/h, πρόκειται για τη μέγιστη τιμή μεταξύ δύο τιμών:

η πρώτη τιμή προκύπτει από φυσικές δοκιμές και αντιστοιχεί στην ελάχιστη απόσταση, σε σχέση με το σημείο σύγκρουσης, στην οποία το βαρύ όχημα ξεκίνησε να στρίβει με αντίθετη φορά, ήτοι:

15 m.

Η δεύτερη τιμή είναι η απόσταση ακινητοποίησης, η οποία υπολογίζεται λαμβανομένων υπόψη του χρόνου αντίδρασης και της επιβράδυνσης πέδησης  $a$ , παράμετροι στις οποίες αποδίδονται οι τιμές 5 m/s<sup>2</sup> και 1,4 δευτερόλεπτα, αντίστοιχα:

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

Ως εκ τούτου, η τιμή  $d_c$  καθορίζεται με τον εξής τύπο:

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

Για ταχύτητες οχήματος κάτω των 5 km/h, αρκεί το ενημερωτικό σήμα να ενεργοποιείται σε απόσταση που αντιστοιχεί σε χρόνο 1,4 δευτερολέπτων έως την πρόσκρουση (όπως στις στατικές δοκιμές).

Τέλος, η τιμή  $d_d$  είναι το πρώτο σημείο ενημέρωσης. Μπορεί να υπολογιστεί προσθέτοντας την απόσταση που αντιστοιχεί σε διάρκεια διαδρομής 4 δευτερολέπτων στη μεταβλητή  $d_c$  και διορθώνοντας με βάση τη θέση πρόσκρουσης σε περίπτωση που δεν είναι 6 m:

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

Οι τύποι αυτοί καθιστούν δυνατή την πλήρη συμπλήρωση του πίνακα 1 του προσαρτήματος 1 για περιπτώσεις δοκιμών εκτός των εκεί περιγραφόμενων.

---

Μόνο τα πρωτότυπα κείμενα της ΟΕΕ/ΗΕ έχουν νομική ισχύ σύμφωνα με το δημόσιο διεθνές δίκαιο. Η κατάσταση και η ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να ελέγχονται στην τελευταία έκδοση του εγγράφου που αφορά την κατάσταση προσχώρησης στους κανονισμούς ΟΕΕ/ΗΕ, δηλαδή του εγγράφου TRANS/WP.29/343, το οποίο διατίθεται στη διεύθυνση: <http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29docstts.html>

**Κανονισμός αριθ. 152 του ΟΗΕ — Ενιαίες διατάξεις σχετικά με την έγκριση μηχανοκίνητων οχημάτων όσον αφορά το προηγμένο σύστημα πέδησης έκτακτης ανάγκης (ΑΕΒΣ) για οχήματα κατηγορίας M<sub>1</sub> και N<sub>1</sub> [2020/1597]**

Ενσωματώνει όλο το έγκυρο κείμενο έως:

Συμπλήρωμα 1 της σειράς τροπολογιών 01 — Ημερομηνία έναρξης ισχύος: 3 Ιανουαρίου 2021

Το παρόν έγγραφο αποτελεί απλώς εργαλείο τεκμηρίωσης. Τα αυθεντικά και νομικώς δεσμευτικά κείμενα είναι τα ακόλουθα:

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

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ

1. Πεδίο εφαρμογής
2. Ορισμοί
3. Αίτηση έγκρισης
4. Έγκριση
5. Προδιαγραφές
6. Διαδικασία δοκιμής
7. Τροποποίηση τύπου οχήματος και επέκταση έγκρισης
8. Συμμόρφωση της παραγωγής
9. Κυρώσεις για μη συμμόρφωση της παραγωγής
10. Οριστική παύση της παραγωγής
11. Ονομασίες και διευθύνσεις των τεχνικών υπηρεσιών που είναι αρμόδιες για τη διεξαγωγή δοκιμών έγκρισης καθώς και των αρχών έγκρισης τύπου

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

- 1 Κοινοποίηση
- 2 Διάταξη σημάτων έγκρισης
- 3 Ειδικές απαιτήσεις που ισχύουν για τις πτυχές ασφαλείας των συστημάτων ηλεκτρονικού ελέγχου

**Εισαγωγή**

Σκοπός του παρόντος κανονισμού είναι η θέσπιση ενιαίων διατάξεων για τα προηγμένα συστήματα πέδησης έκτακτης ανάγκης (Advanced Emergency Braking Systems - AEBS) που τοποθετούνται σε μηχανοκίνητα οχήματα των κατηγοριών M<sub>1</sub> και N<sub>1</sub> τα οποία χρησιμοποιούνται κυρίως σε συνθήκες οδήγησης εντός πόλης.

Το σύστημα εντοπίζει αυτόματα πιθανή μετωπική σύγκρουση, παρέχει στον οδηγό κατάλληλη προειδοποίηση και θέτει σε λειτουργία το σύστημα πέδησης του οχήματος, ώστε το όχημα να επιβραδυνθεί με σκοπό την αποφυγή ή τον μετριασμό της σφοδρότητας σύγκρουσης σε περίπτωση που ο οδηγός δεν ανταποκριθεί στην προειδοποίηση.

Σε περίπτωση βλάβης στο σύστημα, η ασφαλής λειτουργία του οχήματος δεν πρέπει να τίθεται σε κίνδυνο.

Κατά τη διάρκεια οποιασδήποτε ενέργειας του συστήματος, ο οδηγός μπορεί, ανά πάσα στιγμή, με συνειδητή ενέργεια, π.χ. με μια κίνηση οδήγησης ή πάτημα μέχρι τέρμα του επιταχυντή, να πάρει τον έλεγχο και να απενεργοποιήσει το σύστημα.

Ο παρών κανονισμός δεν είναι δυνατό να καλύπτει όλες τις συνθήκες κυκλοφορίας και όλα τα χαρακτηριστικά των υποδομών στο πλαίσιο της διαδικασίας έγκρισης τύπου· ο παρών κανονισμός αναγνωρίζει ότι οι επιδόσεις που απαιτούνται σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό δεν είναι δυνατό να επιτευχθούν υπό όλες τις συνθήκες (η κατάσταση του οχήματος, η πρόσφυση του οδοστρώματος, οι καιρικές συνθήκες, φθαρμένες οδικές υποδομές, σενάρια κυκλοφορίας κ.λπ. ενδέχεται να επηρεάσουν τις επιδόσεις του συστήματος). Οι πραγματικές συνθήκες κυκλοφορίας και τα χαρακτηριστικά των υποδομών στον πραγματικό κόσμο δεν θα πρέπει να οδηγούν σε εσφαλμένες προειδοποιήσεις ή εσφαλμένη πέδηση σε βαθμό που να προτρέπουν τον οδηγό να θέσει το σύστημα εκτός λειτουργίας.

Ο παρών κανονισμός διέπει τα AEBS εφόσον είναι τοποθετημένα σε οχήματα. Δεν εμποδίζει τα συμβαλλόμενα μέρη να επιβάλουν την τοποθέτηση AEBS που εγκρίνονται σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό.

#### 1. ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται για την έγκριση οχημάτων των κατηγοριών M<sub>1</sub> και N<sub>1</sub> <sup>(1)</sup> όσον αφορά σύστημα τοποθετούμενο επί του οχήματος με σκοπό

- α) να αποφεύγεται ή να μετριάζεται η σφοδρότητα οπίσθιας σύγκρουσης με επιβατικό αυτοκίνητο σε λωρίδα κυκλοφορίας,
- β) να αποφεύγεται ή να μετριάζεται η σφοδρότητα πρόσκρουσης με πεζό.

#### 2. ΟΡΙΣΜΟΙ

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού:

- 2.1. *Προηγμένο σύστημα πέδησης έκτακτης ανάγκης (AEBS)*: σύστημα ικανό να εντοπίζει αυτόματα επικείμενη μετωπική σύγκρουση και να θέτει σε λειτουργία το σύστημα πέδησης του οχήματος, ώστε να επιβραδύνεται το όχημα με σκοπό την αποφυγή ή τον μετριασμό σύγκρουσης.
- 2.2. *Πέδηση έκτακτης ανάγκης*: αίτημα πέδησης που εκπέμπεται από το AEBS στο σύστημα πέδησης πορείας του οχήματος.
- 2.3. *Προειδοποίηση σύγκρουσης*: προειδοποίηση την οποία εκπέμπει το AEBS στον οδηγό όταν εντοπίζει τον κίνδυνο πιθανής μετωπικής σύγκρουσης.
- 2.4. *Τύπος οχήματος όσον αφορά το προηγμένο σύστημα πέδησης έκτακτης ανάγκης του οχήματος*: κατηγορία οχημάτων που δεν διαφέρουν ως προς ουσιώδεις πτυχές, όπως:
  - α) τα χαρακτηριστικά του οχήματος που επηρεάζουν σημαντικά τις επιδόσεις του προηγμένου συστήματος πέδησης έκτακτης ανάγκης·
  - β) ο τύπος και ο σχεδιασμός του προηγμένου συστήματος πέδησης έκτακτης ανάγκης.
- 2.5. *Υπόψη όχημα*: όχημα που υποβάλλεται σε δοκιμή.
- 2.6. *Μαλακός στόχος*: στόχος που θα υποστεί ελάχιστη ζημιά και θα προκαλέσει ελάχιστη ζημιά στο υπόψη όχημα σε περίπτωση σύγκρουσης.
- 2.7. *Στόχος-όχημα*: στόχος που αναπαριστά όχημα.
- 2.8. *Στόχος-πεζός*: μαλακός στόχος που αναπαριστά πεζό.
- 2.9. *Κοινός χώρος*: χώρος στον οποίο μπορούν να απεικονίζονται δύο ή περισσότερες ενημερωτικές λειτουργίες (π.χ. σύμβολα), αλλά όχι ταυτόχρονα.
- 2.10. *Αυτοέλεγχος*: ενσωματωμένη λειτουργία που ελέγχει για βλάβες συστήματος σε συνεχή βάση, τουλάχιστον ενώ το σύστημα είναι ενεργό.
- 2.11. *Χρόνος έως τη σύγκρουση (TTC)*: η τιμή χρόνου που προκύπτει με διαίρεση της διαμήκους απόστασης (στην κατεύθυνση κίνησης του υπόψη οχήματος) μεταξύ του υπόψη οχήματος και του στόχου διά της διαμήκους σχετικής ταχύτητας του υπόψη οχήματος και του στόχου, σε οποιαδήποτε χρονική στιγμή.
- 2.12. *Στεγνό οδόστρωμα*: οδόστρωμα με ονομαστικό συντελεστή πέδησης κορυφής 0,9.
- 2.13. *Συντελεστής πέδησης κορυφής (PBC)*: το μέγεθος του ελαστικού προς την τριβή του οδοστρώματος βάσει της μέγιστης επιβράδυνσης κυλιόμενου ελαστικού.
- 2.14. *Βαθμονόμηση*: η διαδικασία καθορισμού της αντίδρασης ενός συστήματος μέτρησης έτσι ώστε οι ενδείξεις του να συμφωνούν με ένα εύρος σημάτων αναφοράς.
- 2.15. *Μάζα οχήματος σε ετοιμότητα λειτουργίας*: η μάζα οχήματος χωρίς φορτίο με το αμάξωμα, συμπεριλαμβανομένου του ψυκτικού μέσου, των λιπαντικών, του 90 % του καυσίμου, του 100 % άλλων υγρών, του οδηγού (75 kg) αλλά με εξαίρεση τα απόνερα, τα εργαλεία και τον εφεδρικό τροχό.

<sup>(1)</sup> Όπως ορίζεται στο ενοποιημένο ψήφισμα για την κατασκευή οχημάτων (R.E.3.), έγγραφο ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6, παράγραφος 2 -[www.unecce.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html](http://www.unecce.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html)

- 2.16. Όχημα χωρίς φορτίο: η μάζα σε ετοιμότητα λειτουργίας με πρόσθετη μάζα έως 125 kg κατά το μέγιστο. Η εν λόγω πρόσθετη μάζα περιλαμβάνει τον εξοπλισμό μέτρησης και πιθανώς στο εμπρόσθιο κάθισμα ένα δεύτερο πρόσωπο, το οποίο είναι επιφορτισμένο με την καταγραφή των αποτελεσμάτων.
- 2.17. Έμφορτο όχημα: εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά, όχημα φορτωμένο μέχρι του ορίου της «μέγιστης μάζας» του.
- 2.18. Μέγιστη μάζα: η μέγιστη μάζα που έχει δηλωθεί από τον κατασκευαστή του οχήματος ως τεχνικά επιτρεπτή μέγιστη μάζα (αυτή η μάζα μπορεί να υπερβαίνει τη «μέγιστη επιτρεπτή μάζα» που ορίζεται σε επίπεδο εθνικής διοίκησης).
3. ΑΙΤΗΣΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ
- 3.1. Η αίτηση για την έγκριση τύπου οχήματος όσον αφορά το προηγμένο σύστημα πέδησης έκτακτης ανάγκης υποβάλλεται από τον κατασκευαστή του οχήματος ή από εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπό του.
- 3.2. Η αίτηση συνοδεύεται από τα έγγραφα που αναφέρονται κατωτέρω εις τριπλούν:
- 3.2.1. Περιγραφή του τύπου του οχήματος όσον αφορά τα στοιχεία που αναφέρονται στο σημείο 2.4, καθώς και υλικό τεκμηρίωσης το οποίο παρέχει πρόσβαση στον βασικό σχεδιασμό του AEBS και στα μέσα με τα οποία συνδέεται με άλλα συστήματα του οχήματος ή με τα οποία ελέγχει άμεσα τις μεταβλητές εξόδου. Αναφέρονται οι αριθμοί και/ή τα σύμβολα που χαρακτηρίζουν τον τύπο του οχήματος.
- 3.3. Στην τεχνική υπηρεσία που διενεργεί τις δοκιμές έγκρισης διατίθεται όχημα αντιπροσωπευτικό του προς έγκριση τύπου οχήματος.
4. ΕΓΚΡΙΣΗ
- 4.1. Εφόσον ο τύπος οχήματος που υποβάλλεται προς έγκριση με βάση τον παρόντα κανονισμό πληροί τις απαιτήσεις του σημείου 5 κατωτέρω, χορηγείται η έγκριση του οχήματος αυτού.
- 4.2. Για κάθε εγκεκριμένο τύπο χορηγείται αριθμός έγκρισης· τα πρώτα δύο ψηφία του (προς το παρόν 00, που αντιστοιχεί στη σειρά τροποποιήσεων 00) δηλώνουν τη σειρά τροποποιήσεων που περιλαμβάνει τις πλέον πρόσφατες σημαντικές τεχνικές τροποποιήσεις που έγιναν στον κανονισμό κατά τη χρονική στιγμή έκδοσης της έγκρισης. Το ίδιο συμβαλλόμενο μέρος δεν επιτρέπεται να εκχωρεί τον ίδιο αριθμό για τον ίδιο τύπο οχήματος που είναι εξοπλισμένος με διαφορετικό τύπο AEBS, ούτε για άλλον τύπο οχήματος.
- 4.3. Στα συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας τα οποία εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό διαβιβάζεται ειδοποίηση σχετικά με την έγκριση ή την απόρριψη της χορήγησης ή την ανάκληση έγκρισης με βάση τον παρόντα κανονισμό μέσω εντύπου σύμφωνου με το υπόδειγμα του παραρτήματος 1 και με υλικό τεκμηρίωσης που κατατίθενται από τον αιτούντα σε μέγεθος που δεν υπερβαίνει το A4 (210 × 297 mm), ή διπλωμένα στο μέγεθος αυτό, και υπό κατάλληλη κλίμακα ή σε ηλεκτρονική μορφή.
- 4.4. Σε κάθε όχημα που συμφωνεί με εγκεκριμένο βάσει του παρόντος κανονισμού τύπο οχήματος τοποθετείται, σε σημείο εμφανές και ευκολα προσπελάσιμο το οποίο καθορίζεται στο έντυπο της έγκρισης, διεθνές σήμα έγκρισης ανταποκρινόμενο στο πρωτότυπο που περιγράφεται στο παράρτημα 2, αποτελούμενο από:
- 4.4.1. έναν κύκλο που περιβάλλει το γράμμα «E», ακολουθούμενο από τον διακριτικό αριθμό της χώρας που έχει χορηγήσει την έγκριση <sup>(2)</sup>.
- 4.4.2. τον αριθμό του παρόντος κανονισμού, ακολουθούμενο από το γράμμα «R», παύλα και τον αριθμό έγκρισης στα δεξιά του κύκλου που προβλέπεται στο σημείο 4.4.1 ανωτέρω.
- 4.5. Αν το όχημα συμμορφώνεται με τύπο οχήματος που έχει εγκριθεί δυνάμει ενός ή περισσότερων άλλων κανονισμών προσαρτημένων στη συμφωνία, στη χώρα η οποία χορήγησε την έγκριση δυνάμει του παρόντος κανονισμού, δεν χρειάζεται να επαναλαμβάνεται το σύμβολο που καθορίζεται στο σημείο 4.4.1 ανωτέρω· στην περίπτωση αυτή, ο κανονισμός και οι αριθμοί έγκρισης καθώς και τα πρόσθετα σύμβολα τοποθετούνται σε κατακόρυφες στήλες στα δεξιά του συμβόλου που καθορίζεται στο σημείο 4.4.1 ανωτέρω.

<sup>(2)</sup> Οι χαρακτηριστικοί αριθμοί των συμβαλλόμενων μερών στη συμφωνία του 1958 παρατίθενται στο παράρτημα 3 του ενοποιημένου ψηφίσματος για την κατασκευή οχημάτων (R.E.3), έγγραφο ECE/TRANS/WP.29/78/Αναθ.6

- 4.6. Το σήμα έγκρισης είναι ευανάγνωστο και ανεξίτηλο.
- 4.7. Το σήμα έγκρισης τοποθετείται κοντά ή επάνω στην πινακίδα με τα στοιχεία του οχήματος.
5. ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ
- 5.1. Γενικές απαιτήσεις
- 5.1.1. Κάθε όχημα εφοδιασμένο με AEBS που συμμορφώνεται με τον ορισμό του σημείου 2.1 ανωτέρω πληροί τις απαιτήσεις επιδόσεων που ορίζονται στα σημεία 5.1 έως 5.6.2 του παρόντος κανονισμού, πληροί τις απαιτήσεις του κανονισμού αριθ. 13-Η του ΟΗΕ, σειρά τροποποιήσεων 01, για τα οχήματα των κατηγοριών  $M_1$  και  $N_1$  ή του κανονισμού αριθ. 13 του ΟΗΕ, σειρά τροποποιήσεων 11, για τα οχήματα της κατηγορίας  $N_1$  και είναι εφοδιασμένο με λειτουργία αντιστοίχως κατά την πέδηση σύμφωνα με τις απαιτήσεις επιδόσεων του παραρτήματος 6 του κανονισμού αριθ. 13-Η του ΟΗΕ, σειρά τροποποιήσεων 01, ή του παραρτήματος 13 του κανονισμού αριθ. 13 του ΟΗΕ, σειρά τροποποιήσεων 11.
- 5.1.2. Η αποτελεσματικότητα του AEBS δεν πρέπει να επηρεάζεται αρνητικά από μαγνητικά ή ηλεκτρικά πεδία. Για τον σκοπό αυτό, ελέγχεται η συμμόρφωση με τις τεχνικές απαιτήσεις και η τήρηση των μεταβατικών διατάξεων του κανονισμού αριθ. 10 του ΟΗΕ, σειρά τροποποιήσεων 05.
- 5.1.3. Η συμμόρφωση με τις παραμέτρους ασφάλειας των συστημάτων ηλεκτρονικού ελέγχου αποδεικνύεται με την εκπλήρωση των απαιτήσεων του παραρτήματος 3.
- 5.1.4. Προειδοποιήσεις
- Πέραν των προειδοποιήσεων σύγκρουσης που περιγράφονται στα σημεία 5.2.1.1. και 5.2.2.1., το σύστημα παρέχει στον οδηγό κατάλληλες προειδοποιήσεις ως εξής:
- 5.1.4.1. Προειδοποιητικό σήμα βλάβης όταν υπάρχει στο AEBS βλάβη που εμποδίζει την εκπλήρωση των απαιτήσεων του παρόντος κανονισμού. Η προειδοποίηση καθορίζεται στο σημείο 5.5.4.
- 5.1.4.1.1. Δεν πρέπει να υπάρχει αισθητό χρονικό διάστημα ανάμεσα σε κάθε αυτοέλεγχο από το AEBS και στη συνέχεια δεν πρέπει να υπάρχει καθυστέρηση στην ενεργοποίηση του προειδοποιητικού σήματος, στην περίπτωση ηλεκτρικά ανιχνεύσιμης βλάβης.
- 5.1.4.1.2. Εάν το σύστημα δεν έχει βαθμονομηθεί μετά από συνολικό χρόνο οδήγησης 15 δευτερολέπτων πάνω από την ταχύτητα των 10 km/h, οι πληροφορίες αυτής της κατάστασης υποδεικνύονται στον οδηγό. Οι εν λόγω πληροφορίες διατηρούνται έως ότου το σύστημα βαθμονομηθεί επιτυχώς.
- 5.1.4.2. Εάν το όχημα διαθέτει μέσο χειροκίνητης απενεργοποίησης του AEBS, δίνεται μια προειδοποίηση απενεργοποίησης όταν το σύστημα απενεργοποιείται. Η εν λόγω προειδοποίηση παρέχεται όπως ορίζεται στο σημείο 5.4.2 κατωτέρω.
- 5.1.4.3. Κατά τον εντοπισμό οποιασδήποτε κατάστασης μη ηλεκτρικής βλάβης (π.χ. έλλειψη ορατότητας αισθητήρων ή απευθυγράμμιση αισθητήρων), πρέπει να ανάβει το προειδοποιητικό σήμα που ορίζεται στο σημείο 5.1.4.1.
- 5.1.5. Πέδηση έκτακτης ανάγκης
- Με την επιφύλαξη των διατάξεων των σημείων 5.3.1 και 5.3.2, το σύστημα παρέχει τις παρεμβάσεις πέδησης έκτακτης ανάγκης που περιγράφονται στα σημεία 5.2.1.2 και 5.2.2.2, με σκοπό τη σημαντική μείωση της ταχύτητας του υπόψη οχήματος.
- 5.1.6. Αποφυγή λανθασμένης αντίδρασης
- Το σύστημα σχεδιάζεται κατά τρόπο ώστε να ελαχιστοποιείται η παραγωγή σημάτων προειδοποίησης σύγκρουσης και να αποφεύγεται η αυτόνομη πέδηση σε καταστάσεις όπου ο οδηγός δεν θα αναγνώριζε επικείμενη σύγκρουση. Αυτό αποδεικνύεται στην αξιολόγηση που διενεργείται δυνάμει του παραρτήματος 3 του παρόντος κανονισμού για τα σενάρια που παρατίθενται στο προσάρτημα 2 του παρόντος κανονισμού.
- 5.2. Ειδικές απαιτήσεις
- 5.2.1. Σενάριο σύγκρουσης αυτοκινήτων

## 5.2.1.1. Προειδοποίηση σύγκρουσης

Σε περίπτωση κατά την οποία 0,8 δευτερόλεπτα πριν από την πέδηση έκτακτης ανάγκης μπορεί να προβλεφθεί σύγκρουση με προπορευόμενο όχημα κατηγορίας M<sub>1</sub>, στην ίδια λωρίδα με σχετική ταχύτητα που υπερβαίνει την ταχύτητα έως την οποία το υπόψη όχημα είναι σε θέση να αποφύγει τη σύγκρουση, η προειδοποίηση σύγκρουσης παρέχεται όπως ορίζεται στο σημείο 5.5.1. και το αργότερο 0,8 δευτερόλεπτα πριν από την έναρξη της πέδησης έκτακτης ανάγκης.

Ωστόσο, σε περίπτωση που η σύγκρουση δεν μπορεί να προβλεφθεί 0,8 δευτερόλεπτα πριν από την πέδηση έκτακτης ανάγκης, η προειδοποίηση σύγκρουσης παρέχεται αμέσως μετά τον εντοπισμό.

Η προειδοποίηση σύγκρουσης μπορεί να ματαιωθεί εάν δεν συντρέχουν πλέον οι συνθήκες σύγκρουσης.

## 5.2.1.2. Πέδηση έκτακτης ανάγκης

Όταν το σύστημα ανιχνεύσει την πιθανότητα επικείμενης σύγκρουσης, απαιτείται εκπομπή αιτήματος πέδησης τουλάχιστον 5,0 m/s<sup>2</sup> στο σύστημα πέδησης πορείας του οχήματος.

Η πέδηση έκτακτης ανάγκης μπορεί να ματαιωθεί εάν δεν συντρέχουν πλέον οι συνθήκες σύγκρουσης.

Αυτό δοκιμάζεται σύμφωνα με τα σημεία 6.4 και 6.5 του παρόντος κανονισμού.

## 5.2.1.3. Ταχύτητα

Το σύστημα είναι ενεργό τουλάχιστον εντός του εύρους ταχύτητας του οχήματος μεταξύ 10 km/h και 60 km/h και σε όλες τις συνθήκες φορτίου του οχήματος, εκτός αν έχει απενεργοποιηθεί χειροκίνητα σύμφωνα με το σημείο 5.4.

## 5.2.1.4. Μείωση ταχύτητας με αίτημα πέδησης

Όταν το σύστημα είναι ενεργοποιημένο, το AEBS είναι σε θέση να επιτύχει τη μέγιστη σχετική ταχύτητα πρόσκρουσης, όπως φαίνεται στον ακόλουθο πίνακα:

- α) για συγκρούσεις με διαρκώς μετακινούμενους ή σταθερούς στόχους·
- β) σε στεγνό οδόστρωμα·
- γ) υπό συνθήκες με φορτίο και χωρίς φορτίο·
- δ) σε περιπτώσεις κατά τις οποίες το διάμηκες κεντρικό επίπεδο του οχήματος έχει εκτοπιστεί όχι περισσότερο από 0,2 m· και/ή
- ε) υπό συνθήκες φωτισμού περιβάλλοντος τουλάχιστον 1 000 lux.

Αναγνωρίζεται ότι οι επιδόσεις που απαιτούνται στον παρόντα πίνακα ενδέχεται να μην είναι δυνατό να επιτευχθούν πλήρως υπό συνθήκες διαφορετικές από εκείνες που απαριθμούνται ανωτέρω. Ωστόσο, το σύστημα δεν απενεργοποιεί ούτε μεταβάλλει δραστικά τη στρατηγική ελέγχου σε αυτές τις διαφορετικές συνθήκες. Αυτό αποδεικνύεται σύμφωνα με το παράρτημα 3 του παρόντος κανονισμού.

**Μέγιστη σχετική ταχύτητα πρόσκρουσης (km/h) για οχήματα της κατηγορίας M<sub>1</sub>**

| Σχετική ταχύτητα<br>(km/h) | Σε στάση  |              | Σε κίνηση |              |
|----------------------------|-----------|--------------|-----------|--------------|
|                            | Με φορτίο | Χωρίς φορτίο | Με φορτίο | Χωρίς φορτίο |
| 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         |

| Σχετική ταχύτητα<br>(km/h) | Σε στάση  |              | Σε κίνηση |              |
|----------------------------|-----------|--------------|-----------|--------------|
|                            | Με φορτίο | Χωρίς φορτίο | Με φορτίο | Χωρίς φορτίο |
| 45                         | 15,00     | 15,00        | -         | -            |
| 50                         | 25,00     | 25,00        | -         | -            |
| 55                         | 30,00     | 30,00        | -         | -            |
| 60                         | 35,00     | 35,00        | -         | -            |

**Μέγιστη σχετική ταχύτητα πρόσκρουσης (km/h) για οχήματα της κατηγορίας N<sub>1</sub> (\*)**

| Σχετική ταχύτητα<br>(km/h) | Εν στάσει/Κίνηση |                                        |
|----------------------------|------------------|----------------------------------------|
|                            | Μέγιστη μάζα     | Μάζα σε κατάσταση πορείας του οχήματος |
| 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                                  |

(\*) Για σχετικές ταχύτητες μεταξύ των αναγραφόμενων τιμών (π.χ. 53 km/h), ισχύει η μέγιστη σχετική ταχύτητα πρόσκρουσης (δηλ. 35/30 km/h) που αποδίδεται στην αμέσως υψηλότερη σχετική ταχύτητα (δηλ. 55 km/h).

Για μάζες άνω της μάζας σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας εφαρμόζεται η μέγιστη σχετική ταχύτητα πρόσκρουσης που αποδίδεται στη μέγιστη μάζα.

**5.2.2. Σενάριο σύγκρουσης αυτοκινήτου με πεζό**

**5.2.2.1. Προειδοποίηση σύγκρουσης**

Όταν το AEBS ανιχνεύσει την πιθανότητα σύγκρουσης με πεζό που διασχίζει τον δρόμο με σταθερή ταχύτητα 5 km/h, παρέχεται προειδοποίηση σύγκρουσης όπως ορίζεται στο σημείο 5.5.1. το αργότερο έως την έναρξη της παρέμβασης πέδησης έκτακτης ανάγκης.

Η προειδοποίηση σύγκρουσης μπορεί να ματαιωθεί εάν δεν συντρέχουν πλέον οι συνθήκες σύγκρουσης.

**5.2.2.2. Πέδηση έκτακτης ανάγκης**

Όταν το σύστημα ανιχνεύσει την πιθανότητα επικείμενης σύγκρουσης, απαιτείται εκπομπή αιτήματος πέδησης τουλάχιστον 5,0 m/s<sup>2</sup> στο σύστημα πέδησης πορείας του οχήματος.

Η πέδηση έκτακτης ανάγκης μπορεί να ματαιωθεί εάν δεν συντρέχουν πλέον οι συνθήκες σύγκρουσης.

Η σχετική δοκιμή πραγματοποιείται σύμφωνα με το σημείο 6.6 του παρόντος κανονισμού.

#### 5.2.2.3. Ταχύτητα

Το σύστημα είναι ενεργό τουλάχιστον εντός του εύρους ταχύτητας του οχήματος μεταξύ 20 km/h και 60 km/h και σε όλες τις συνθήκες φορτίου του οχήματος, εκτός αν έχει απενεργοποιηθεί χειροκίνητα σύμφωνα με το σημείο 5.4.

#### 5.2.2.4. Μείωση ταχύτητας με αίτημα πέδησης

Όταν το σύστημα είναι ενεργοποιημένο, το AEBS είναι σε θέση να επιτύχει τη μέγιστη σχετική ταχύτητα πρόσκρουσης, όπως φαίνεται στον ακόλουθο πίνακα:

- α) με διερχόμενους πεζούς με συνιστώσα πλευρικής ταχύτητας έως 5 km/h·
- β) σε στεγνό οδόστρωμα·
- γ) υπό συνθήκες με φορτίο και χωρίς φορτίο·
- δ) σε περιπτώσεις κατά τις οποίες το διάμηκες κεντρικό επίπεδο του οχήματος έχει εκτοπιστεί όχι περισσότερο από 0,2 m· και/ή
- ε) υπό συνθήκες φωτισμού περιβάλλοντος τουλάχιστον 2 000 lux.

Αναγνωρίζεται ότι οι επιδόσεις που απαιτούνται στον παρόντα πίνακα ενδέχεται να μην είναι δυνατό να επιτευχθούν πλήρως υπό συνθήκες διαφορετικές από εκείνες που απαριθμούνται ανωτέρω. Ωστόσο, το σύστημα δεν απενεργοποιεί ούτε μεταβάλλει δραστικά τη στρατηγική ελέγχου σε αυτές τις διαφορετικές συνθήκες. Αυτό αποδεικνύεται σύμφωνα με το παράρτημα 3 του παρόντος κανονισμού.

**Μέγιστη ταχύτητα πρόσκρουσης (km/h) για οχήματα της κατηγορίας M<sub>1</sub> (\*)**

| Ταχύτητα του υπόψη οχήματος (km/h) | Μέγιστη μάζα | Μάζα σε κατάσταση πορείας του οχήματος |
|------------------------------------|--------------|----------------------------------------|
| 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                                  |

(\*) Για σχετικές ταχύτητες μεταξύ των αναγραφόμενων τιμών (π.χ. 53 km/h), ισχύει η μέγιστη σχετική ταχύτητα πρόσκρουσης (δηλ. 30/30 km/h) που αποδίδεται στην αμέσως υψηλότερη σχετική ταχύτητα (δηλ. 55 km/h).  
Για μάζες άνω της μάζας σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας εφαρμόζεται η μέγιστη σχετική ταχύτητα πρόσκρουσης που αποδίδεται στη μέγιστη μάζα.

**Μέγιστη ταχύτητα πρόσκρουσης (km/h) για οχήματα της κατηγορίας N<sub>1</sub> (\*)**

| Ταχύτητα του υπόψη οχήματος (km/h) | Μέγιστη μάζα | Μάζα σε κατάσταση πορείας του οχήματος |
|------------------------------------|--------------|----------------------------------------|
| 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                                  |

(\*) Για σχετικές ταχύτητες μεταξύ των αναγραφόμενων τιμών (π.χ. 53 km/h), ισχύει η μέγιστη σχετική ταχύτητα πρόσκρουσης (δηλ. 35/30 km/h) που αποδίδεται στην αμέσως υψηλότερη σχετική ταχύτητα του εν λόγω οχήματος (δηλ. 55 km/h).  
Για μάζες άνω της μάζας σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας εφαρμόζεται η μέγιστη σχετική ταχύτητα πρόσκρουσης που αποδίδεται στη μέγιστη μάζα.

### 5.3. Διακοπή από τον οδηγό

5.3.1. Το AEBS παρέχει τα μέσα ώστε ο οδηγός να διακόπτει την προειδοποίηση σύγκρουσης και την πέδηση έκτακτης ανάγκης.

5.3.2. Και στις δύο ανωτέρω περιπτώσεις, η διακοπή μπορεί να ενεργοποιηθεί με οποιαδήποτε θετική ενέργεια (π.χ. πάτημα μέχρι τέρμα του επιταχυντή, λειτουργία του χειριστηρίου δείκτη κατεύθυνσης) που δείχνει ότι ο οδηγός έχει επίγνωση της κατάστασης έκτακτης ανάγκης. Κατά την έγκριση τύπου, ο κατασκευαστής του οχήματος παρέχει στην τεχνική υπηρεσία κατάλογο με αυτές τις θετικές ενέργειες, ο οποίος επισυνάπτεται ως παράρτημα στην έκθεση δοκιμής.

### 5.4. Χειροκίνητη απενεργοποίηση

5.4.1. Όταν ένα όχημα είναι εξοπλισμένο με μέσο χειροκίνητης απενεργοποίησης της λειτουργίας AEBS, εφαρμόζονται οι ακόλουθοι όροι κατά περίπτωση:

5.4.1.1. Η λειτουργία AEBS αποκαθίσταται αυτόματα κατά την εκκίνηση κάθε νέου κύκλου ανάφλεξης.

5.4.1.2. Ο έλεγχος του AEBS είναι σχεδιασμένος κατά τρόπο ώστε να μην είναι δυνατή η χειροκίνητη απενεργοποίηση με λιγότερο από δύο σκόπιμες ενέργειες.

5.4.1.3. Ο έλεγχος του AEBS εγκαθίσταται κατά τρόπο ώστε να συμμορφώνεται με τις σχετικές απαιτήσεις και τις μεταβατικές διατάξεις του κανονισμού αριθ. 121 του ΟΗΕ, σειρά τροποποιήσεων 01 ή οποιαδήποτε μεταγενέστερη σειρά τροποποιήσεων.

5.4.1.4. Δεν πρέπει να είναι δυνατή η απενεργοποίηση του AEBS σε ταχύτητα άνω των 10 km/h.

5.4.2. Όταν το όχημα είναι εξοπλισμένο με μέσο αυτόματης απενεργοποίησης της λειτουργίας AEBS, για παράδειγμα σε καταστάσεις όπως η χρήση εκτός οδικού δικτύου, η ρυμούλκηση, η λειτουργία σε δυναμομετρική εξέδρα, η λειτουργία σε εγκατάσταση καθαρισμού, σε περίπτωση μη ανιχνεύσιμης απευθυγράμμισης των αισθητήρων, εφαρμόζονται οι ακόλουθοι όροι κατά περίπτωση:

- 5.4.2.1. Κατά τον χρόνο της έγκρισης τύπου, ο κατασκευαστής του οχήματος παρέχει στην τεχνική υπηρεσία κατάλογο των εν λόγω καταστάσεων και των αντίστοιχων κριτηρίων βάσει των οποίων απενεργοποιείται αυτόματα η λειτουργία AEBS, ο οποίος επισυνάπτεται ως παράρτημα στην έκθεση δοκιμής.
- 5.4.2.2. Η λειτουργία AEBS ενεργοποιείται εκ νέου αυτόματα μόλις παύσουν να συντρέχουν οι συνθήκες που οδήγησαν στην αυτόματη απενεργοποίηση.
- 5.4.3. Ένα σταθερό οπτικό προειδοποιητικό σήμα πληροφορεί τον οδηγό ότι η λειτουργία AEBS έχει απενεργοποιηθεί. Για τον σκοπό αυτό μπορεί να χρησιμοποιηθεί το κίτρινο προειδοποιητικό σήμα που ορίζεται στο σημείο 5.5.4 κατωτέρω.
- 5.5. Προειδοποιητική ένδειξη
- 5.5.1. Η προειδοποίηση σύγκρουσης που αναφέρεται στα σημεία 5.2.1.1 και 5.2.2.1 προέρχεται από δύο τουλάχιστον λειτουργίες που επιλέγονται μεταξύ ακουστικής, απτικής ή οπτικής.
- 5.5.2. Μια περιγραφή της ένδειξης προειδοποίησης και της σειράς με την οποία τα σήματα προειδοποίησης σύγκρουσης παρουσιάζονται στον οδηγό παρέχεται από τον κατασκευαστή του οχήματος κατά τον χρόνο της έγκρισης τύπου και καταγράφεται στην έκθεση δοκιμής.
- 5.5.3. Σε περίπτωση που ένα οπτικό μέσο χρησιμοποιείται ως μέρος της προειδοποίησης σύγκρουσης, το οπτικό σήμα μπορεί να είναι ότι αναβοσβήνει το προειδοποιητικό σήμα βλάβης που ορίζεται στο σημείο 5.5.4.
- 5.5.4. Η προειδοποίηση βλάβης που αναφέρεται στο σημείο 5.1.4.1. είναι ένα σταθερό κίτρινο οπτικό προειδοποιητικό σήμα.
- 5.5.5. Κάθε οπτικό προειδοποιητικό σήμα του AEBS ενεργοποιείται είτε όταν ο διακόπτης ανάφλεξης (εκκίνησης) ενεργοποιηθεί στη θέση «on» (κίνηση) είτε όταν ο διακόπτης ανάφλεξης (εκκίνησης) είναι σε μια θέση μεταξύ του «on» (κίνηση) και του «start» (εκκίνηση) που ορίζεται από τον κατασκευαστή ως θέση ελέγχου [αρχικό σύστημα (θέση σε λειτουργία)]. Η απαίτηση αυτή δεν ισχύει για τα προειδοποιητικά σήματα που εμφανίζονται σε κοινό χώρο.
- 5.5.6. Τα οπτικά προειδοποιητικά σήματα πρέπει να είναι ορατά και κατά τη διάρκεια της ημέρας. Η ικανοποιητική κατάσταση των σημάτων πρέπει να είναι δυνατόν να ελεγχθεί εύκολα από τη θέση του οδηγού.
- 5.5.7. Όταν στον οδηγό παρέχεται οπτικό προειδοποιητικό σήμα που υποδεικνύει ότι το AEBS είναι προσωρινά μη διαθέσιμο, για παράδειγμα λόγω άσχημων καιρικών συνθηκών, το σήμα είναι σταθερό και κίτρινου χρώματος. Για τον σκοπό αυτό μπορεί να χρησιμοποιηθεί το προειδοποιητικό σήμα βλάβης που ορίζεται στο σημείο 5.5.4 ανωτέρω.
- 5.6. Διατάξεις για τον περιοδικό τεχνικό έλεγχο
- 5.6.1. Σε έναν περιοδικό τεχνικό έλεγχο, η επιβεβαίωση της ορθής κατάστασης λειτουργίας του AEBS είναι δυνατή με ορατή παρατήρηση της κατάστασης του προειδοποιητικού σήματος βλάβης, μετά από «θέση σε λειτουργία» και οποιονδήποτε έλεγχο λαμπτήρα.
- Όταν το προειδοποιητικό σήμα βλάβης βρίσκεται σε κοινό χώρο, πριν πραγματοποιηθεί ο έλεγχος της κατάστασης του προειδοποιητικού σήματος βλάβης πρέπει να διαπιστωθεί μέσω παρατήρησης ότι ο κοινός χώρος λειτουργεί.
- 5.6.2. Κατά την έγκριση τύπου περιγράφονται με τρόπο εμπιστευτικό τα μέσα που έχει επιλέξει ο κατασκευαστής για την προστασία από απλή, μη εξουσιοδοτημένη τροποποίηση της λειτουργίας του προειδοποιητικού σήματος βλάβης.
- Εναλλακτικά, η εν λόγω απαίτηση προστασίας πληρούται όταν διατίθεται ένα δευτερεύον μέσο ελέγχου της ορθής κατάστασης λειτουργίας του AEBS.
6. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΔΟΚΙΜΗΣ
- 6.1. Συνθήκες δοκιμής
- 6.1.1. Η δοκιμή πραγματοποιείται σε επίπεδη, στεγνή επιφάνεια από σκυρόδεμα ή άσφαλτο που προσφέρει καλή πρόσφυση.

- 6.1.1.1. Το οδόστρωμα δοκιμής έχει ονομαστική <sup>(3)</sup> τιμή συντελεστή πέδησης κορυφής (PBC) 0,9, εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά, όταν μετράται:
- 6.1.1.2. Το τυποποιημένο ελαστικό δοκιμής αναφοράς E1136 της Αμερικανικής εταιρείας Δομικών και Υλικών (ASTM), σύμφωνα με τη μέθοδο ASTM E1337-90, σε ταχύτητα 40 μιλίων ανά ώρα (mph)· είτε
- 6.1.1.3. με τη μέθοδο δοκιμής k που ορίζεται στο προσάρτημα 2 του παραρτήματος 6 του κανονισμού αριθ. 13-H του ΟΗΕ.
- 6.1.1.4. Η επιφάνεια δοκιμής έχει σταθερή κλίση που κυμαίνεται από μηδενική έως και 1 %.
- 6.1.2. Η θερμοκρασία περιβάλλοντος είναι μεταξύ 0 °C και 45 °C.
- 6.1.3. Το εύρος οριζόντιας ορατότητας επιτρέπει την παρατήρηση του στόχου καθ' όλη τη διάρκεια της δοκιμής.
- 6.1.4. Οι δοκιμές διενεργούνται ενόσω δεν υπάρχει άνεμος που ενδέχεται να επηρεάσει τα αποτελέσματα.
- 6.1.5. Ο φυσικός φωτισμός του περιβάλλοντος πρέπει να είναι ομοιογενής στην περιοχή δοκιμής και να υπερβαίνει τα 1 000 lux στην περίπτωση του σεναρίου σύγκρουσης μεταξύ αυτοκινήτων όπως ορίζεται στο σημείο 5.2.1 και τα 2 000 lux στην περίπτωση του σεναρίου σύγκρουσης αυτοκινήτου με πεζό όπως ορίζεται στο σημείο 5.2.2. Θα πρέπει να εξασφαλίζεται ότι η δοκιμή δεν πραγματοποιείται κατά την οδήγηση με τον ήλιο μπροστά ή πίσω από το όχημα σε χαμηλή γωνία.
- 6.2. Κατάσταση του οχήματος
- 6.2.1. Βάρος δοκιμής  
Το όχημα υποβάλλεται σε δοκιμή τουλάχιστον υπό συνθήκες με φορτίο και χωρίς φορτίο.  
Η κατανομή φορτίου ακολουθεί τις συστάσεις του κατασκευαστή. Δεν πραγματοποιείται καμία μεταβολή αφού ξεκινήσει η διαδικασία δοκιμής.
- 6.2.2. Προετοιμασία πριν από τη δοκιμή
- 6.2.2.1. Εάν ζητηθεί από τον κατασκευαστή του οχήματος.  
Το όχημα μπορεί να διανύσει έως και 100 χλμ. σε συνδυασμό αστικού και αγροτικού οδικού δικτύου με παρόδιο εξοπλισμό και με κυκλοφορία και άλλων οχημάτων, για τη βαθμονόμηση του συστήματος αισθητήρων.  
Το όχημα μπορεί να υποβληθεί σε αλληλουχία ενεργοποιήσεων πέδησης ώστε να διασφαλιστεί το ροντάρισμα του συστήματος πέδησης πορείας πριν από τη δοκιμή.
- 6.2.2.2. Οι λεπτομέρειες της στρατηγικής για την προετοιμασία πριν από τη δοκιμή κατά τις οδηγίες του κατασκευαστή του οχήματος πρέπει να προσδιορίζονται και να καταγράφονται στην τεκμηρίωση έγκρισης τύπου του οχήματος.
- 6.3. Στόχοι δοκιμών
- 6.3.1. Ο στόχος που χρησιμοποιείται για τις δοκιμές ανίχνευσης οχημάτων είναι ένα κανονικό επιβατικό αυτοκίνητο σειριακής παραγωγής υψηλού όγκου, κατηγορίας M<sub>1</sub> ΑΑ τύπου μπερλίνας, ή εναλλακτικά ένας «μαλακός στόχος» αντιπροσωπευτικός ενός τέτοιου οχήματος όσον αφορά τα χαρακτηριστικά αναγνώρισης που προβλέπονται για το σύστημα αισθητήρων του υπό δοκιμή ΑΕΒΣ κατά το πρότυπο ISO 19206-1:2018. Το σημείο αναφοράς για τη θέση του οχήματος είναι το πλέον οπίσθιο σημείο στον κεντρικό άξονα του οχήματος.
- 6.3.2. Οι στόχοι που χρησιμοποιούνται για τις δοκιμές ανίχνευσης πεζών πρέπει να είναι «μαλακοί στόχοι» και να είναι αντιπροσωπευτικοί των ανθρώπινων χαρακτηριστικών που προβλέπονται για το σύστημα αισθητήρων του υπό δοκιμή ΑΕΒΣ κατά το πρότυπο ISO 19206-2: 2018.
- 6.3.3. Λεπτομέρειες που καθιστούν δυνατή τη συγκεκριμένη αναγνώριση και αναπαραγωγή του στόχου (ή των στόχων) καταγράφονται στην τεκμηρίωση της έγκρισης τύπου του οχήματος.

(<sup>3</sup>) Η «ονομαστική» τιμή νοείται ότι είναι η θεωρητική τιμή-στόχος.

- 6.4. Δοκιμή προειδοποίησης και ενεργοποίησης με σταθερό στόχο-όχημα
- 6.4.1. Το υπόψη όχημα πλησιάζει τον σταθερό στόχο σε ευθεία γραμμή για τουλάχιστον δύο δευτερόλεπτα πριν από το λειτουργικό μέρος της δοκιμής με απόκλιση του κεντρικού άξονα του υπόψη οχήματος από τον στόχο η οποία δεν υπερβαίνει τα 0,2 m.
- Οι δοκιμές διεξάγονται με όχημα που κινείται με 20, 42 και 60 km/h (με ανοχή +0/-2 km/h). Εάν κρίνεται σκόπιμο, η τεχνική υπηρεσία μπορεί να δοκιμάζει οποιεσδήποτε άλλες ταχύτητες εντός του εύρους ταχυτήτων που ορίζεται στο σημείο 5.2.1.3.
- Το λειτουργικό μέρος της δοκιμής αρχίζει όταν το υπόψη όχημα κινείται με σταθερή ταχύτητα και βρίσκεται σε απόσταση από τον στόχο η οποία αντιστοιχεί σε χρόνο έως τη σύγκρουση (TTC) τουλάχιστον 4 δευτερολέπτων.
- Από την έναρξη του λειτουργικού μέρους μέχρι το σημείο σύγκρουσης δεν γίνεται ρύθμιση σε κανένα στοιχείο ελέγχου του υπόψη οχήματος από τον οδηγό, εκτός από μικρές ρυθμίσεις στο σύστημα διεύθυνσης για την αντιστάθμιση τυχόν παράσυρσης.
- 6.4.2. Το χρονοδιάγραμμα για τις λειτουργίες προειδοποίησης σύγκρουσης που αναφέρεται στο σημείο 5.5.1 συμμορφώνεται με τις διατάξεις του σημείου 5.2.1.1.
- 6.5. Δοκιμή προειδοποίησης και ενεργοποίησης με κινούμενο στόχο-όχημα
- 6.5.1. Το υπόψη όχημα και ο κινούμενος στόχος κινούνται σε ευθεία γραμμή, προς την ίδια κατεύθυνση, για τουλάχιστον δύο δευτερόλεπτα πριν από το λειτουργικό μέρος της δοκιμής με απόκλιση του κεντρικού άξονα του υπόψη οχήματος από τον στόχο η οποία δεν υπερβαίνει τα 0,2 m.
- Οι δοκιμές διεξάγονται με όχημα που κινείται με ταχύτητα 30 και 60 km/h και στόχο που κινείται με ταχύτητα 20 km/h (με ανοχή + 0/-2 km/h τόσο για το υπόψη όχημα όσο και για τον στόχο-όχημα). Εάν κρίνεται σκόπιμο, η τεχνική υπηρεσία μπορεί να δοκιμάζει οποιεσδήποτε άλλες ταχύτητες για το υπόψη όχημα και για τον στόχο-όχημα εντός του εύρους ταχυτήτων που ορίζεται στο σημείο 5.2.1.3.
- Το λειτουργικό μέρος της δοκιμής αρχίζει όταν το υπόψη όχημα κινείται με σταθερή ταχύτητα και βρίσκεται σε απόσταση από τον στόχο η οποία αντιστοιχεί σε TTC τουλάχιστον 4 δευτερολέπτων.
- Από την έναρξη του λειτουργικού μέρους της δοκιμής μέχρι το σημείο όπου το υπόψη όχημα φτάνει σε ταχύτητα ίση με εκείνη του στόχου δεν γίνεται ρύθμιση σε κανένα στοιχείο ελέγχου του υπόψη οχήματος από τον οδηγό, εκτός από μικρές ρυθμίσεις στο σύστημα διεύθυνσης για την αντιστάθμιση τυχόν παράσυρσης.
- 6.5.2. Το χρονοδιάγραμμα για τις λειτουργίες προειδοποίησης σύγκρουσης που αναφέρεται στο σημείο 5.5.1 ανωτέρω συμμορφώνεται με τις διατάξεις του σημείου 5.2.1.1.
- 6.6. Δοκιμή προειδοποίησης και ενεργοποίησης με κινούμενο στόχο-πεζό
- 6.6.1. Το υπόψη όχημα πλησιάζει το σημείο σύγκρουσης με στόχο-πεζό σε ευθεία γραμμή για τουλάχιστον δύο δευτερόλεπτα πριν από το λειτουργικό μέρος της δοκιμής με απόκλιση του κεντρικού άξονα του υπόψη οχήματος από το σημείο σύγκρουσης η οποία δεν υπερβαίνει τα 0,1 m.
- Το λειτουργικό μέρος της δοκιμής αρχίζει όταν το υπόψη όχημα κινείται με σταθερή ταχύτητα και βρίσκεται σε απόσταση από το σημείο σύγκρουσης η οποία αντιστοιχεί σε TTC τουλάχιστον 4 δευτερολέπτων.
- Ο στόχος-πεζός κινείται σε ευθεία γραμμή κάθετη προς την κατεύθυνση του υπόψη οχήματος με σταθερή ταχύτητα  $5 \text{ km/h} \pm 0,2 \text{ km/h}$ , με εκκίνηση που δεν προηγείται της έναρξης του λειτουργικού τμήματος της δοκιμής. Η θέση του στόχου-πεζού συντονίζεται με το υπόψη όχημα κατά τρόπο ώστε το σημείο πρόσκρουσης του στόχου-πεζού στο εμπρόσθιο μέρος του υπόψη οχήματος να βρίσκεται επί του διαμήκους κεντρικού άξονα του υπόψη οχήματος με ανοχή όχι μεγαλύτερη του 0,1 m εάν το υπόψη όχημα παραμείνει στην καθορισμένη ταχύτητα δοκιμής καθ' όλη τη διάρκεια του λειτουργικού μέρους της δοκιμής και δεν ενεργοποιηθεί η πέδηση.
- Οι δοκιμές διεξάγονται με όχημα που κινείται με 20, 30 και 60 km/h (με ανοχή +0/-2 km/h). Η τεχνική υπηρεσία μπορεί να δοκιμάζει οποιεσδήποτε άλλες ταχύτητες εντός του εύρους ταχυτήτων που ορίζεται στα σημεία 5.2.2.3 και 5.2.2.4.

Από την έναρξη του λειτουργικού μέρους και έως ότου το υπόψη όχημα έχει αποφύγει τη σύγκρουση ή το υπόψη όχημα έχει διέλθει από το σημείο πρόσκρουσης με τον στόχο-πεζό δεν γίνεται ρύθμιση σε κανένα στοιχείο ελέγχου του υπόψη οχήματος από τον οδηγό, εκτός από μικρές ρυθμίσεις στο σύστημα διεύθυνσης για την αντιστάθμιση τυχόν παράσυρσης.

Η δοκιμή που περιγράφεται ανωτέρω διενεργείται με «μαλακό στόχο» όπως ορίζεται στο σημείο 6.3.2, ο οποίος αναπαριστά δχρονο παιδί πεζό.

6.6.2. Το χρονοδιάγραμμα για τις λειτουργίες προειδοποίησης σύγκρουσης που αναφέρεται στο σημείο 5.5.1 ανωτέρω συμμορφώνεται με τις διατάξεις του σημείου 5.2.2.1.

6.7. (ενδέχεται να συμπληρωθεί)

6.8. Δοκιμή ανίχνευσης βλάβης

6.8.1. Πραγματοποιείται προσομοίωση ηλεκτρικής βλάβης, για παράδειγμα με αποσύνδεση της πηγής τροφοδοσίας ηλεκτρικού ρεύματος σε οποιοδήποτε εξάρτημα του AEBS ή με αποσύνδεση οποιασδήποτε ηλεκτρικής σύνδεσης μεταξύ εξαρτημάτων του AEBS. Κατά την προσομοίωση βλάβης στο AEBS, δεν αποσυνδέονται ούτε οι ηλεκτρικές συνδέσεις για το σήμα προειδοποίησης του οδηγού που αναφέρονται στο σημείο 5.5.4 ανωτέρω ούτε το προαιρετικό στοιχείο ελέγχου χειροκίνητης απενεργοποίησης του AEBS που αναφέρεται στο σημείο 5.4.

6.8.2. Το προειδοποιητικό σήμα βλάβης που αναφέρεται στο σημείο 5.5.4 ανωτέρω ενεργοποιείται και παραμένει ενεργοποιημένο το αργότερο 10 δευτερόλεπτα αφότου το όχημα κινηθεί με ταχύτητα άνω των 10 km/h, και επανενεργοποιείται αμέσως μετά από επακόλουθο κύκλο ανάφλεξης «off» — ανάφλεξης «on» με το όχημα ακίνητο, εφόσον υπάρχει η προσομοιωμένη βλάβη.

6.9. Δοκιμή απενεργοποίησης

6.9.1. Για οχήματα εφοδιασμένα με μέσα απενεργοποίησης του AEBS, γυρίστε τον διακόπτη ανάφλεξης (εκκίνησης) στη θέση «on» (κίνηση) και απενεργοποιήστε το AEBS. Ενεργοποιείται το προειδοποιητικό σήμα που αναφέρεται στο σημείο 5.4.2 ανωτέρω. Στρέψτε τον διακόπτη ανάφλεξης (εκκίνησης) στη θέση «off». Και πάλι, στρέψτε τον διακόπτη ανάφλεξης (εκκίνησης) στη θέση «on» (κίνηση) και βεβαιωθείτε ότι δεν έχει επανενεργοποιηθεί το προειδοποιητικό σήμα που είχε ενεργοποιηθεί προηγουμένως· η μη ενεργοποίηση υποδεικνύει ότι η λειτουργία του AEBS έχει αποκατασταθεί όπως ορίζεται στην παράγραφο 5.4.1 ανωτέρω. Εάν το σύστημα ανάφλεξης ενεργοποιείται με «κλειδί», η ως άνω απαίτηση ικανοποιείται χωρίς να αφαιρεθεί το κλειδί.

6.10. Ευρωστία του συστήματος

6.10.1. Οποιοδήποτε από τα ανωτέρω σενάρια δοκιμών, όπου ένα σενάριο περιγράφει μια διάταξη δοκιμής με ταχύτητα ενός συμμετέχοντος οχήματος σε μία κατάσταση φορτίου μιας κατηγορίας (από αυτοκίνητο σε αυτοκίνητο, από αυτοκίνητο σε πεζό), εκτελείται δύο φορές. Εάν μία από τις δύο δοκιμές δεν επιτύχει τις απαιτούμενες επιδόσεις, η δοκιμή μπορεί να επαναληφθεί μία φορά. Ένα σενάριο δοκιμής λαμβάνεται υπόψη ως επιτυχές, εάν πληρούνται οι απαιτούμενες επιδόσεις σε δύο γύρους δοκιμών. Ο αριθμός των αποτυχημένων δοκιμών εντός μιας κατηγορίας δεν πρέπει να υπερβαίνει:

- α) το 10 % των διενεργηθεισών δοκιμών για τις δοκιμές από αυτοκίνητο σε αυτοκίνητο· και
- β) το 10 % των διενεργηθεισών δοκιμών για τις δοκιμές από αυτοκίνητο σε πεζό·

6.10.2. Η βασική αιτία κάθε αποτυχημένης δοκιμής πρέπει να αναλύεται από κοινού με την τεχνική υπηρεσία και να επισυνάπτεται στην έκθεση δοκιμής. Εάν η βασική αιτία δεν μπορεί να συνδεθεί με απόκλιση στη διάταξη δοκιμής, η τεχνική υπηρεσία μπορεί να υποβάλει σε δοκιμή οποιοδήποτε άλλες ταχύτητες εντός του εύρους ταχυτήτων, όπως ορίζεται στις παραγράφους 5.2.1.3, 5.2.1.4, 5.2.2.3 ή 5.2.2.4 κατά περίπτωση.

6.10.3. Κατά την αξιολόγηση σύμφωνα με το παράρτημα 3, ο κατασκευαστής αποδεικνύει, μέσω κατάλληλης τεκμηρίωσης, ότι το σύστημα είναι ικανό να επιτυγχάνει αξιόπιστα τις απαιτούμενες επιδόσεις.

7. ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΤΥΠΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ

7.1. Κάθε τροποποίηση του τύπου οχήματος, όπως ορίζεται στο σημείο 2.4 ανωτέρω, γνωστοποιείται στην αρχή έγκρισης τύπου η οποία χορήγησε την έγκριση τύπου του οχήματος. Η αρχή έγκρισης τύπου δύναται:

- 7.1.1. είτε να θεωρήσει ότι οι τροποποιήσεις που επήλθαν δεν έχουν δυσμενή επίπτωση στους όρους χορήγησης της έγκρισης και να χορηγήσει την επέκταση της έγκρισης·
- 7.1.2. είτε να θεωρήσει ότι οι τροποποιήσεις που επήλθαν επηρεάζουν τους όρους χορήγησης της έγκρισης και να απαιτήσει περαιτέρω δοκιμές ή συμπληρωματικούς ελέγχους πριν από τη χορήγηση επέκτασης της έγκρισης.
- 7.2. Η επιβεβαίωση ή η απόρριψη της χορήγησης έγκρισης, με ειδική αναφορά στις μεταβολές, κοινοποιείται, με τη διαδικασία που περιγράφεται στο σημείο 4.3 ανωτέρω, στα συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό.
- 7.3. Η αρχή έγκρισης τύπου ενημερώνει τα υπόλοιπα συμβαλλόμενα μέρη σχετικά με την επέκταση μέσω του εντύπου κοινοποίησης το οποίο παρατίθεται στο παράρτημα 1 του παρόντος κανονισμού. Παρέχει σε κάθε επέκταση αριθμό σειράς, ο οποίος ονομάζεται «αριθμός επέκτασης».
8. ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ
- 8.1. Οι διαδικασίες που αφορούν τη συμμόρφωση της παραγωγής συμμορφώνονται με εκείνες που καθορίζονται στη συμφωνία του 1958, προσάρτημα 1 (E/ECE/TRANS/505/Rev.3) και πληρούν τις ακόλουθες προϋποθέσεις:
- 8.2. Όχημα που έχει εγκριθεί με βάση τον παρόντα κανονισμό κατασκευάζεται έτσι ώστε να συμμορφώνεται προς τον εγκεκριμένο τύπο πληρώντας τις απαιτήσεις του σημείου 5 ανωτέρω·
- 8.3. Η αρχή έγκρισης τύπου που χορήγησε την έγκριση μπορεί ανά πάσα στιγμή να ελέγχει τις μεθόδους ελέγχου συμμόρφωσης που εφαρμόζονται σε κάθε παραγωγική μονάδα. Η συνήθης συχνότητα των επιθεωρήσεων αυτών είναι μια φορά ανά διετία.
9. ΚΥΡΩΣΕΙΣ ΓΙΑ ΜΗ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ
- 9.1. Η έγκριση που χορηγείται για έναν τύπο οχήματος σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό μπορεί να ανακληθεί εάν δεν ικανοποιούνται οι απαιτήσεις που καθορίζονται στο σημείο 8 ανωτέρω.
- 9.2. Εάν κάποιο συμβαλλόμενο μέρος ανακαλέσει έγκριση που έχει προηγουμένως χορηγήσει, ενημερώνει πάραυτα τα υπόλοιπα συμβαλλόμενα μέρη που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό με αποστολή προς αυτά εντύπου κοινοποίησης σύμφωνου με το υπόδειγμα του παραρτήματος 1 του παρόντος κανονισμού.
10. ΟΡΙΣΤΙΚΗ ΠΑΥΣΗ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ
- Εάν ο κάτοχος της έγκρισης διακόψει τελείως την παραγωγή τύπου οχήματος που έχει εγκριθεί σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, ενημερώνει σχετικά την αρχή έγκρισης τύπου η οποία χορήγησε την έγκριση, η οποία με τη σειρά της ενημερώνει πάραυτα τα υπόλοιπα συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό με έντυπο κοινοποίησης σύμφωνο προς το υπόδειγμα του παραρτήματος 1 του παρόντος κανονισμού.
11. ΟΝΟΜΑΣΙΕΣ ΚΑΙ ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΠΟΥ ΕΙΝΑΙ ΑΡΜΟΔΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΕΞΑΓΩΓΗ ΔΟΚΙΜΩΝ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΚΑΘΩΣ ΚΑΙ ΤΩΝ ΑΡΧΩΝ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΤΥΠΟΥ
- Τα συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό γνωστοποιούν στη γραμματεία των Ηνωμένων Εθνών (\*) τα ονόματα και τις διευθύνσεις των τεχνικών υπηρεσιών που είναι αρμόδιες για τη διεξαγωγή δοκιμών έγκρισης και των αρχών έγκρισης τύπου οι οποίες χορηγούν εγκρίσεις και προς τις οποίες πρέπει να αποστέλλονται τα έντυπα που πιστοποιούν την έγκριση ή την επέκταση ή την απόρριψη χορήγησης ή την ανάκληση έγκρισης.
12. ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ
- 12.1. Από την ημερομηνία επίσημης έναρξης ισχύος της σειράς τροποποιήσεων 01, κανένα συμβαλλόμενο μέρος που εφαρμόζει τον παρόντα κανονισμό δεν απορρίπτει τη χορήγηση ή την αποδοχή εγκρίσεων τύπου σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό όπως τροποποιήθηκε με τη σειρά τροποποιήσεων 01.

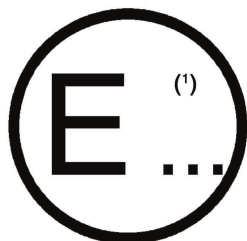
(\*) Η γραμματεία της Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη (OEE/HE) παρέχουν την ηλεκτρονική πλατφόρμα («/343 Application») για την ανταλλαγή των πληροφοριών αυτών με τη γραμματεία: <https://www.unece.org/trans/main/wp29/datasharing.html>

- 12.2. Από την 1η Μαΐου 2024 τα συμβαλλόμενα μέρη που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό δεν υποχρεούνται να αποδέχονται εγκρίσεις τύπου στην αρχική έκδοση του παρόντος κανονισμού που εκδόθηκε για πρώτη φορά μετά την 1η Μαΐου 2024.
- 12.3. Έως την 1η Μαΐου 2026 τα συμβαλλόμενα μέρη που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό αποδέχονται εγκρίσεις τύπου στην αρχική έκδοση του παρόντος κανονισμού που εκδόθηκε για πρώτη φορά πριν από την 1η Μαΐου 2024.
- 12.4. Από την 1η Μαΐου 2026 τα συμβαλλόμενα μέρη που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό δεν υποχρεούνται να αποδέχονται εγκρίσεις τύπου που εκδόθηκαν στην αρχική έκδοση του παρόντος κανονισμού.
- 12.5. Παρά το σημείο 12.4, τα συμβαλλόμενα μέρη που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό θα εξακολουθήσουν να αποδέχονται εγκρίσεις τύπου που εκδόθηκαν σύμφωνα με την αρχική έκδοση του παρόντος κανονισμού για οχήματα που δεν επηρεάζονται από τις αλλαγές που εισήγαγε η σειρά τροποποιήσεων 01.
- 12.6. Τα συμβαλλόμενα μέρη που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό δεν αρνούνται τη χορήγηση εγκρίσεων τύπου σύμφωνα με οποιαδήποτε προηγούμενη σειρά τροποποιήσεων του παρόντος κανονισμού ή επεκτάσεών τους.
-

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1

**Κοινοποίηση**

[μέγιστο μέγεθος: A4 (210 × 297 mm)]



Εκδίδεται από: Όνομα υπηρεσίας::

.....

.....

που αφορά (2):

Χορήγηση έγκρισης

Επέκταση έγκρισης

Απόρριψη έγκρισης

Ανάκληση έγκρισης

Οριστική παύση της παραγωγής

ενός τύπου οχήματος όσον αφορά το προηγμένο σύστημα πέδησης έκτακτης ανάγκης σύμφωνα με τον κανονισμό αριθ. 152 του ΟΗΕ  
Αριθ. έγκρισης: .....

1. Εμπορικό σήμα: .....
2. Τύπος και εμπορική/-ές ονομασία/-ες: .....
3. Επωνυμία και διεύθυνση του κατασκευαστή: .....
4. Εάν υπάρχει, ονοματεπώνυμο και διεύθυνση αντιπροσώπου του κατασκευαστή: .....
5. Σύνοψη περιγραφή του οχήματος: .....
6. Ημερομηνία υποβολής οχήματος προς έγκριση: .....
7. Τεχνική υπηρεσία που διεξάγει τις δοκιμές έγκρισης: .....
8. Ημερομηνία έκδοσης της έκθεσης από την εν λόγω υπηρεσία: .....
9. Αριθμός της έκθεσης που εκδόθηκε από την εν λόγω υπηρεσία: .....
10. Η έγκριση χορηγήθηκε/απορρίφθηκε/επεκτάθηκε/ανακλήθηκε:<sup>2</sup> .....
11. Τόπος: .....
12. Ημερομηνία: .....
13. Υπογραφή: .....
14. Στην παρούσα κοινοποίηση επισυνάπτονται τα ακόλουθα έγγραφα, τα οποία φέρουν τον αριθμό έγκρισης που αναφέρεται ανωτέρω: .....
15. Παρατηρήσεις: .....

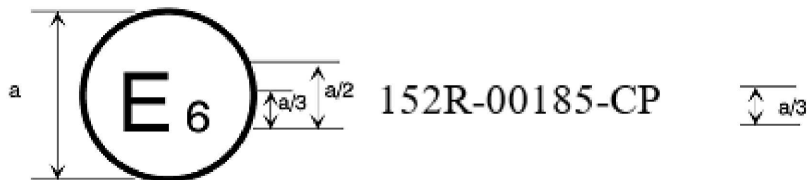
(1) Χαρακτηριστικός αριθμός της χώρας που χορήγησε, παρέτεινε, απέρριψε ή ανακάλεσε την έγκριση (βλέπε διατάξεις περί έγκρισης του παρόντος κανονισμού).

(2) Διαγράψτε ό,τι δεν ισχύει.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2

## Ρυθμίσεις για τα σήματα έγκρισης

(βλέπε σημεία 4.4 έως 4.4.2 του παρόντος κανονισμού)

 $a = 8 \text{ mm}$  τουλάχιστον

Το ανωτέρω σήμα έγκρισης τοποθετημένο σε όχημα ανωτέρω ότι ο συγκεκριμένος τύπος οχήματος έχει εγκριθεί στο Βέλγιο (E 6) όσον αφορά το προηγμένο σύστημα πέδησης έκτακτης ανάγκης (AEBS) σύμφωνα με τον κανονισμό αριθ. 152 του ΟΗΕ (με την ένδειξη C για σύγκρουση αυτοκινήτων και με την ένδειξη P για σύγκρουση αυτοκινήτου με πεζό). Τα πρώτα δύο ψηφία του αριθμού έγκρισης δηλώνουν ότι η έγκριση χορηγήθηκε σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κανονισμού αριθ. 152 του ΟΗΕ στην αρχική του μορφή.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 3

**Ειδικές απαιτήσεις που ισχύουν για τις πτυχές ασφάλειας των συστημάτων ηλεκτρονικού ελέγχου****1. Γενικά**

Στο παρόν παράρτημα ορίζονται οι ειδικές απαιτήσεις για την τεκμηρίωση, τη στρατηγική αντιμετώπισης σφαλμάτων και την επαλήθευση όσον αφορά τις πτυχές ασφαλείας των περίπλοκων συστημάτων ηλεκτρονικού ελέγχου οχημάτων (σημείο 2.4 κατωτέρω) στο πλαίσιο του παρόντος κανονισμού.

Το παρόν παράρτημα εφαρμόζεται επίσης σε λειτουργίες σχετικές με την ασφάλεια οι οποίες προσδιορίζονται στον παρόντα κανονισμό και ελέγχονται από ηλεκτρονικό/-ά σύστημα/-τα (σημείο 2.3) στο πλαίσιο του παρόντος κανονισμού.

Το παρόν παράρτημα δεν προσδιορίζει τα κριτήρια επιδόσεων του «συστήματος», πλην όμως καλύπτει τη μεθοδολογία που εφαρμόζεται στη διαδικασία σχεδιασμού και τις πληροφορίες που πρέπει να γνωστοποιούνται στην τεχνική υπηρεσία, για σκοπούς έγκρισης τύπου.

Οι εν λόγω πληροφορίες αποδεικνύουν ότι το «το σύστημα» πληροί, υπό κανονικές συνθήκες και σε περίπτωση σφάλματος, όλες τις ενδεδειγμένες απαιτήσεις επιδόσεων που προσδιορίζονται σε άλλα σημεία του παρόντος κανονισμού και ότι είναι σχεδιασμένο να λειτουργεί κατά τρόπο ώστε να μην προκαλεί κρίσιμους για την ασφάλεια κινδύνους.

**2. Ορισμοί**

Για τους σκοπούς του παρόντος παραρτήματος ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:

- 2.1. *Το σύστημα*: σύστημα ηλεκτρονικού ελέγχου ή περίπλοκο σύστημα ηλεκτρονικού ελέγχου που παρέχει ή εντάσσεται στη μετάδοση ελέγχου μιας λειτουργίας στην οποία εφαρμόζεται ο παρών κανονισμός. Περιλαμβάνει επίσης οποιοδήποτε άλλο σύστημα το οποίο καλύπτεται από το πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, καθώς και τις οικείες συνδέσεις μετάδοσης προς ή από άλλα συστήματα που δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, και το οποίο επιδρά σε λειτουργία στην οποία εφαρμόζεται ο παρών κανονισμός.
- 2.2. *Έννοια της ασφάλειας*: η περιγραφή των μέτρων που έχουν σχεδιαστεί στο σύστημα, για παράδειγμα στις ηλεκτρονικές μονάδες, για την εξασφάλιση της ακεραιότητας του συστήματος, ώστε να εξασφαλίζεται με τον τρόπο αυτό η ασφαλής λειτουργία υπό κανονικές συνθήκες και σε περίπτωση σφάλματος, ακόμη και σε περίπτωση ηλεκτρικής βλάβης. Το ενδεχόμενο μιας λύσης μερικής λειτουργίας ή ακόμη ενός εφεδρικού συστήματος για τις ζωτικής σημασίας λειτουργίες του οχήματος μπορεί να περιλαμβάνεται στην έννοια της ασφάλειας.
- 2.3. *Σύστημα ηλεκτρονικού ελέγχου*: συνδυασμός μονάδων σχεδιασμένων ώστε να συνεργάζονται στην παραγωγή της εν λόγω λειτουργίας ελέγχου του οχήματος μέσω ηλεκτρονικής επεξεργασίας δεδομένων. Τα εν λόγω συστήματα, τα οποία συχνά ελέγχονται από λογισμικό, κατασκευάζονται από διακριτά λειτουργικά εξαρτήματα, όπως αισθητήρες, ηλεκτρονικές μονάδες ελέγχου και ενεργοποιητές και συνδέονται με συνδέσεις μετάδοσης. Μπορεί να περιλαμβάνουν μηχανικά, ηλεκτρο-πνευματικά ή ηλεκτρο-υδραυλικά στοιχεία.
- 2.4. *Περίπλοκα συστήματα ηλεκτρονικού ελέγχου οχημάτων*: τα συστήματα ηλεκτρονικού ελέγχου στα οποία μια λειτουργία που ελέγχεται από ένα ηλεκτρονικό σύστημα ή από τον οδηγό μπορεί να παρακαμφθεί από ένα σύστημα / μια λειτουργία ηλεκτρονικού ελέγχου ανώτερου επιπέδου. Η λειτουργία που παρακάμπτεται γίνεται μέρος του περίπλοκου συστήματος, καθώς και οποιοδήποτε συστήματος/λειτουργίας παράκαμψης που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού. Περιλαμβάνονται επίσης οι συνδέσεις μετάδοσης προς ή από άλλα συστήματα/λειτουργίες παράκαμψης εκτός του πεδίου εφαρμογής του παρόντος κανονισμού.
- 2.5. *Συστήματα/λειτουργίες ηλεκτρονικού ελέγχου ανώτερου επιπέδου*: τα συστήματα / οι λειτουργίες που χρησιμοποιούν πρόσθετες προδιαγραφές επεξεργασίας και/ή ανίχνευσης για την τροποποίηση της συμπεριφοράς του οχήματος επιβάλλοντας μεταβολές στη λειτουργία (ή τις λειτουργίες) του συστήματος ελέγχου του οχήματος. Αυτό παρέχει τη δυνατότητα στα περίπλοκα συστήματα να μεταβάλλουν αυτομάτως τους στόχους τους βάσει προτεραιότητας που εξαρτάται από τις ανιχνευθείσες περιστάσεις.
- 2.6. *Μονάδες*: οι μικρότερες υποδιαιρέσεις στοιχείων του συστήματος που θα εξεταστούν στο παρόν παράρτημα, καθώς οι εν λόγω συνδυασμοί στοιχείων θα αντιμετωπίζονται ως ενιαίες οντότητες για σκοπούς αναγνώρισης, ανάλυσης ή αντικατάστασης.
- 2.7. *Συνδέσεις μετάδοσης*: τα μέσα που χρησιμοποιούνται για τη διασύνδεση κατανεμημένων μονάδων με σκοπό τη μετάδοση σημάτων, δεδομένων λειτουργίας ή της παροχής ενέργειας. Ο εν λόγω εξοπλισμός είναι συνήθως ηλεκτρικός, αλλά μπορεί, σε κάποιον βαθμό, να είναι μηχανικός, πνευματικός ή υδραυλικός.

- 2.8. *Εύρος ελέγχου*: αναφέρεται σε μια μεταβλητή εξόδου και καθορίζει το εύρος στο οποίο είναι πιθανό να ασκεί έλεγχο το σύστημα.
- 2.9. *Όρια λειτουργικότητας*: τα εξωτερικά φυσικά όρια εντός των οποίων το σύστημα μπορεί να διατηρήσει έλεγχο.
- 2.10. *Λειτουργία σχετική με την ασφάλεια*: λειτουργία «του συστήματος» που είναι ικανή να αλλάζει τη δυναμική συμπεριφορά του οχήματος. «Το σύστημα» μπορεί να είναι ικανό να εκτελεί περισσότερες από μία λειτουργίες σχετικές με την ασφάλεια.

### 3. Τεκμηρίωση

#### 3.1. Απαιτήσεις

Ο κατασκευαστής παρέχει υλικό τεκμηρίωσης το οποίο παρέχει πρόσβαση στον βασικό σχεδιασμό «του συστήματος» και στα μέσα με τα οποία συνδέεται με άλλα συστήματα του οχήματος ή με τα οποία ελέγχει άμεσα τις μεταβλητές εξόδου. Εξηγούνται οι λειτουργίες «του συστήματος» και η έννοια της ασφάλειας, όπως καθορίζονται από τον κατασκευαστή. Η τεκμηρίωση είναι σύντομη, αλλά αποδεικνύει ότι κατά τον σχεδιασμό και την ανάπτυξη αξιοποιήθηκε η εμπειρογνώση όλων των εμπλεκόμενων στο σύστημα τομέων. Για τους περιοδικούς τεχνικούς ελέγχους, η τεκμηρίωση περιγράφει τον τρόπο με τον οποίο μπορεί να ελεγχθεί η τρέχουσα κατάσταση λειτουργίας «του συστήματος».

Η τεχνική υπηρεσία αξιολογεί το υλικό τεκμηρίωσης ώστε να αποδειχθεί αν «το σύστημα»:

- α) είναι σχεδιασμένο ώστε να λειτουργεί, υπό κανονικές συνθήκες και σε περίπτωση σφάλματος, κατά τρόπο που δεν προκαλεί κρίσιμους για την ασφάλεια κινδύνους·
- β) πληροί, υπό κανονικές συνθήκες και σε περίπτωση σφάλματος, όλες τις ενδεδειγμένες απαιτήσεις επιδόσεων που προσδιορίζονται σε άλλα σημεία του παρόντος κανονισμού· και
- γ) αναπτύχθηκε σύμφωνα με τη μέθοδο/διαδικασία ανάπτυξης που δηλώνεται από τον κατασκευαστή.

##### 3.1.1. Η τεκμηρίωση είναι διαθέσιμη σε δύο μέρη:

- α) Το επίσημο υλικό τεκμηρίωσης για την έγκριση, με το περιεχόμενο που αναφέρεται στο σημείο 3 (εξαιρουμένου του υλικού που αναφέρεται στο σημείο 3.4.4), το οποίο υποβάλλεται στην τεχνική υπηρεσία κατά την υποβολή της αίτησης για την έγκριση τύπου. Το εν λόγω υλικό τεκμηρίωσης χρησιμοποιείται από την τεχνική υπηρεσία ως βασική αναφορά για τη διαδικασία επαλήθευσης που προβλέπεται στο σημείο 4 του παρόντος παραρτήματος. Η τεχνική υπηρεσία διασφαλίζει ότι το εν λόγω υλικό τεκμηρίωσης θα παραμείνει διαθέσιμο για χρονικό διάστημα που καθορίζεται σε συμφωνία με την αρμόδια αρχή για τις εγκρίσεις τύπου. Το εν λόγω διάστημα είναι τουλάχιστον 10 έτη από την ημερομηνία οριστικής παύσης της παραγωγής του οχήματος.
- β) Πρόσθετο υλικό και δεδομένα ανάλυσης σύμφωνα με το σημείο 3.4.4, τα οποία βρίσκονται υπό τον έλεγχο του κατασκευαστή, αλλά καθίστανται διαθέσιμα προς έλεγχο κατά την έγκριση τύπου. Ο κατασκευαστής διασφαλίζει ότι το εν λόγω υλικό και τα δεδομένα ανάλυσης θα παραμείνουν διαθέσιμα για χρονικό διάστημα 10 ετών από την ημερομηνία οριστικής παύσης της παραγωγής του οχήματος.

#### 3.2. Περιγραφή των λειτουργιών του «συστήματος»

Παρέχεται απλή επεξηγηματική περιγραφή όλων των λειτουργιών ελέγχου «του συστήματος» και των μεθόδων που χρησιμοποιούνται για την επίτευξη των στόχων, συμπεριλαμβανομένης της δήλωσης περί του μηχανισμού (ή των μηχανισμών) άσκησης του ελέγχου.

Οποιαδήποτε περιγραφόμενη λειτουργία η οποία είναι δυνατόν να παρακαμφθεί προσδιορίζεται και παρέχεται περαιτέρω περιγραφή του τροποποιημένου σκεπτικού της λειτουργίας.

##### 3.2.1. Παρέχεται κατάλογος όλων των μεταβλητών εισόδου και των ανιχνευόμενων μεταβλητών και καθορίζεται το εύρος λειτουργίας τους.

##### 3.2.2. Παρέχεται κατάλογος όλων των μεταβλητών εξόδου που ελέγχονται από «το σύστημα» και αναφέρεται, σε κάθε περίπτωση, κατά πόσον ο έλεγχος είναι άμεσος ή ασκείται μέσω άλλου συστήματος του οχήματος. Καθορίζεται το εύρος ελέγχου (σημείο 2.8) που ασκείται σε κάθε τέτοια μεταβλητή.

##### 3.2.3. Αναφέρονται οι τιμές των ορίων λειτουργικότητας (σημείο 2.9), όπου ενδείκνυται για τις επιδόσεις του συστήματος.

### 3.3. Διάταξη συστήματος και σχηματικά διαγράμματα

#### 3.3.1. Καταγραφή στοιχείων

Παρέχεται κατάλογος, στον οποίο ταξινομούνται όλες οι μονάδες «του συστήματος» και αναφέρονται τα λοιπά συστήματα του οχήματος που απαιτούνται για την επίτευξη της συγκεκριμένης λειτουργίας ελέγχου.

Παρέχεται σχηματικό διάγραμμα, το οποίο απεικονίζει τις εν λόγω μονάδες συνδυασμένες, με σαφή περιγραφή της κατανομής του εξοπλισμού και των διασυνδέσεων.

#### 3.3.2. Λειτουργίες των μονάδων

Περιγράφεται η λειτουργία κάθε μονάδας «του συστήματος» και υποδεικνύονται τα σήματα που συνδέουν κάθε μονάδα με άλλες μονάδες ή με άλλα συστήματα του οχήματος. Αυτό μπορεί να γίνει με ένα απλοποιημένο ή άλλο σχηματικό διάγραμμα με επισημάνσεις ή μέσω περιγραφής υποβοηθούμενης από ένα τέτοιο διάγραμμα.

#### 3.3.3. Διασυνδέσεις

Οι διασυνδέσεις εντός «του συστήματος» απεικονίζονται μέσω διαγράμματος κυκλώματος για τις ηλεκτρικές συνδέσεις μετάδοσης, μέσω διαγράμματος σωληνώσεων για τον πνευματικό ή υδραυλικό εξοπλισμό μετάδοσης και μέσω απλοποιημένης διαγραμματικής διάταξης για τις μηχανικές συνδέσεις. Επίσης υποδεικνύονται οι συνδέσεις μετάδοσης προς ή από άλλα συστήματα.

#### 3.3.4. Ροή σημάτων, δεδομένα λειτουργίας και προτεραιότητες

Υπάρχει σαφής αντιστοιχία μεταξύ των εν λόγω συνδέσεων μετάδοσης και των σημάτων και/ή των δεδομένων λειτουργίας που μεταφέρονται μεταξύ των μονάδων. Αναφέρονται οι προτεραιότητες των σημάτων και/ή των δεδομένων λειτουργίας σε πολυπλεγμένες διαδρομές δεδομένων, όταν η προτεραιότητα είναι δυνατόν να επηρεάζει τις επιδόσεις ή την ασφάλεια στο πλαίσιο του παρόντος κανονισμού.

#### 3.3.5. Ταυτοποίηση μονάδων

Κάθε μονάδα ταυτοποιείται με σαφήνεια και βεβαιότητα (π.χ. με σήμανση για το υλισμικό και σήμανση ή αποτελέσματα λογισμικού για το περιεχόμενο λογισμικού) ώστε να υπάρχει αντιστοιχία υλικού και τεκμηρίωσης.

Εάν οι λειτουργίες συνδυάζονται σε μια ενιαία μονάδα ή, ακόμη, σε έναν ενιαίο υπολογιστή, αλλά εμφανίζονται σε περισσότερα τμήματα του απλοποιημένου διαγράμματος για σκοπούς σαφήνειας και καλύτερης κατανόησης, χρησιμοποιείται μία μόνον σήμανση ταυτοποίησης του υλισμικού. Με τη χρήση της εν λόγω ταυτοποίησης, ο κατασκευαστής βεβαιώνει ότι ο παρεχόμενος εξοπλισμός είναι σύμφωνος προς το αντίστοιχο έγγραφο.

#### 3.3.5.1. Στην ταυτοποίηση καθορίζεται η έκδοση του υλισμικού και του λογισμικού και, εάν το τελευταίο μεταβάλλεται σε βαθμό ώστε να μεταβάλλεται η λειτουργία της μονάδας, στο πλαίσιο του παρόντος κανονισμού, η εν λόγω ταυτοποίηση μεταβάλλεται επίσης.

### 3.4. Έννοια της ασφάλειας του κατασκευαστή

#### 3.4.1. Ο κατασκευαστής παρέχει βεβαίωση ότι η επιλεγείσα στρατηγική για την επίτευξη των στόχων «του συστήματος» δεν θίγει, υπό συνθήκες ανυπαρξίας σφάλματος, την ασφαλή λειτουργία του οχήματος.

#### 3.4.2. Όσον αφορά το λογισμικό που χρησιμοποιείται «στο σύστημα», επεξηγείται το περίγραμμα της αρχιτεκτονικής του και προσδιορίζονται οι μέθοδοι και τα εργαλεία σχεδιασμού που χρησιμοποιήθηκαν. Ο κατασκευαστής παρέχει αποδείξεις των μέσων με τα οποία καθορίστηκε η λογική του συστήματος κατά τις διαδικασίες σχεδιασμού και ανάπτυξης.

#### 3.4.3. Ο κατασκευαστής παρέχει στην τεχνική υπηρεσία επεξήγηση των προδιαγραφών σχεδιασμού που είναι ενσωματωμένες «στο σύστημα» με σκοπό την επίτευξη ασφαλούς λειτουργίας υπό συνθήκες σφάλματος. Ενδεχόμενες προδιαγραφές σχεδιασμού για βλάβες «του συστήματος» είναι, για παράδειγμα, οι εξής:

α) επάνοδος σε λειτουργία με τη χρήση μερικού συστήματος·

β) μετάβαση σε χωριστό εφεδρικό σύστημα·

γ) κατάργηση της λειτουργίας ανωτέρου επιπέδου.

Σε περίπτωση βλάβης, ο οδηγός ειδοποιείται, για παράδειγμα, με προειδοποιητικό σήμα ή με την εμφάνιση μηνύματος. Όταν το σύστημα δεν απενεργοποιείται από τον οδηγό, π.χ. με στροφή του διακόπτη ανάφλεξης (κίνηση) στη θέση «off» ή με απενεργοποίηση της συγκεκριμένης λειτουργίας εάν προβλέπεται ειδικός διακόπτης για τον σκοπό αυτό, η προειδοποίηση διατηρείται όσο εξακολουθεί να υφίσταται η κατάσταση σφάλματος.

3.4.3.1. Όταν η επιλεγμένη προδιαγραφή επιλέγει έναν τρόπο λειτουργίας μερικής απόδοσης υπό ορισμένες συνθήκες σφάλματος, τότε αναφέρονται οι εν λόγω συνθήκες και καθορίζονται τα προκύπτοντα όρια αποτελεσματικότητας.

3.4.3.2. Εάν η επιλεγμένη προδιαγραφή επιλέγει έναν δεύτερο (εφεδρικό) τρόπο επίτευξης του στόχου του συστήματος ελέγχου του οχήματος, εξηγούνται οι αρχές του μηχανισμού μετάβασης, η λογική και το επίπεδο εφεδρείας και τα τυχόν ενσωματωμένα εφεδρικά χαρακτηριστικά ελέγχου και καθορίζονται τα προκύπτοντα όρια αποτελεσματικότητας του εφεδρικού συστήματος.

3.4.3.3. Εάν η επιλεγμένη προδιαγραφή επιλέγει την κατάργηση της λειτουργίας ανώτερου επιπέδου, όλα τα αντίστοιχα σήματα ελέγχου εξόδου που συνδέονται με την εν λόγω λειτουργία απενεργοποιούνται, κατά τρόπο ώστε να περιορίζεται η διαταραχή λόγω της μετάβασης.

3.4.4. Η τεκμηρίωση υποστηρίζεται από ανάλυση, η οποία καταδεικνύει, με γενικούς όρους, ποια είναι η συμπεριφορά του συστήματος σε περίπτωση επέλευσης οποιουδήποτε μεμονωμένου κινδύνου ή σφάλματος που έχει αντίκτυπο στην επίδοση ελέγχου ή στην ασφάλεια του οχήματος.

Η επιλεγείσα αναλυτική προσέγγιση ορίζεται και τηρείται από τον κατασκευαστή, και καθίσταται διαθέσιμη προς έλεγχο από την τεχνική υπηρεσία κατά την έγκριση τύπου.

Η τεχνική υπηρεσία διενεργεί αξιολόγηση της εφαρμογής της αναλυτικής προσέγγισης. Στον έλεγχο περιλαμβάνονται:

α) Έλεγχος της προσέγγισης ασφάλειας σε επίπεδο έννοιας (όχημα) με την επιβεβαίωση ότι λαμβάνονται υπόψη αλληλεπιδράσεις με άλλα συστήματα του οχήματος. Η εν λόγω προσέγγιση βασίζεται σε ανάλυση κινδύνων/επικινδυνότητας κατάλληλη για την ασφάλεια του συστήματος.

β) Έλεγχος της προσέγγισης ασφάλειας σε επίπεδο συστήματος. Η εν λόγω προσέγγιση βασίζεται σε ανάλυση βλαβών και επιπτώσεων (Failure Mode and Effect Analysis- FMEA), ανάλυση με βάση δένδρο σφαλμάτων (Fault Tree Analysis - FTA) ή κάθε άλλη διεργασία κατάλληλη για την ασφάλεια του συστήματος.

γ) Έλεγχος των σχεδίων και των αποτελεσμάτων επικύρωσης. Για την εν λόγω επικύρωση χρησιμοποιείται, για παράδειγμα, δοκιμασία υλικού εντός του βρόχου ελέγχου (Hardware in the Loop - HIL), δοκιμασία λειτουργίας οχήματος επί του δρόμου ή άλλο μέσο κατάλληλο για την επικύρωση.

Η αξιολόγηση συνίσταται σε ελέγχους κινδύνων και σφαλμάτων που επιλέγει η τεχνική υπηρεσία προκειμένου να αποφασίσει κατά πόσον η εξήγηση που δίνει ο κατασκευαστής για την έννοια της ασφάλειας είναι κατανοητή, λογική και τα σχέδια επικύρωσης είναι κατάλληλα και έχουν συμπληρωθεί.

Η τεχνική υπηρεσία μπορεί να διενεργήσει ή να ζητήσει τη διενέργεια δοκιμών, όπως προβλέπεται στο σημείο 4, προκειμένου να επαληθεύσει την έννοια της ασφάλειας.

3.4.4.1. Η εν λόγω τεκμηρίωση αναφέρει μεμονωμένα τις παραμέτρους που παρακολουθούνται και περιγράφει, για κάθε συνθήκη σφάλματος του τύπου που προσδιορίζεται στο σημείο 3.4.4. του παρόντος παραρτήματος, το προειδοποιητικό σήμα που παρέχεται στον οδηγό και/ή στο προσωπικό της υπηρεσίας/του τεχνικού ελέγχου.

3.4.4.2. Η εν λόγω τεκμηρίωση περιγράφει τα μέτρα που εφαρμόζονται προκειμένου να διασφαλίζεται ότι «το σύστημα» δεν θίγει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος όταν η επίδοση «του συστήματος» επηρεάζεται από περιβαλλοντικές συνθήκες, π.χ. κλιματικές συνθήκες, θερμοκρασία, κατακάθιση σκόνης, εισροή νερού, σχηματισμός πάγου.

#### 4. Επαλήθευση και δοκιμή

4.1. Η λειτουργικότητα «του συστήματος», όπως περιγράφεται στα έγγραφα που απαιτούνται στο σημείο 3, δοκιμάζεται ως εξής:

##### 4.1.1. Επαλήθευση της λειτουργίας «του συστήματος»

Η τεχνική υπηρεσία ελέγχει «το σύστημα» υπό συνθήκες ανυπαρξίας σφάλματος δοκιμάζοντας έναν αριθμό επιλεγμένων λειτουργιών μεταξύ εκείνων που δηλώνει ο κατασκευαστής στο σημείο 3.2 ανωτέρω.

Για περίπλοκα ηλεκτρονικά συστήματα, οι εν λόγω δοκιμές περιλαμβάνουν σενάρια στα οποία μία από τις δηλούμενες λειτουργίες παρακάμπτεται.

##### 4.1.2. Επαλήθευση της έννοιας της ασφάλειας του σημείου 3.4.

Η αντίδραση «του συστήματος» ελέγχεται υπό την επίδραση βλάβης σε οποιαδήποτε επιμέρους μονάδα με την εφαρμογή αντίστοιχων σημάτων εξόδου σε ηλεκτρικές μονάδες ή μηχανικά στοιχεία, προκειμένου να προσομοιωθούν οι συνέπειες εσωτερικών σφαλμάτων στη μονάδα. Η τεχνική υπηρεσία διενεργεί την εν λόγω δοκιμή για τουλάχιστον μία επιμέρους μονάδα, αλλά δεν ελέγχει την αντίδραση «του συστήματος» σε πολλαπλές ταυτόχρονες βλάβες μεμονωμένων μονάδων.

Η τεχνική υπηρεσία ελέγχει ότι οι εν λόγω δοκιμές περιλαμβάνουν πτυχές οι οποίες μπορεί να έχουν αντίκτυπο στη δυνατότητα ελέγχου του οχήματος και στις πληροφορίες χρήστη (πτυχές της διεπαφής ανθρώπου-μηχανής).

- 4.1.2.1. Τα αποτελέσματα της επαλήθευσης αντιστοιχούν στην τεκμηριωμένη σύνοψη της ανάλυσης βλαβών, σε τέτοιο επίπεδο συνολικών συνεπειών ώστε να επιβεβαιώνεται η καταλληλότητα της έννοιας της ασφάλειας και της υλοποίησής της.

5. Υποβολή έκθεσης από την τεχνική υπηρεσία

Η υποβολή έκθεσης αξιολόγησης από την τεχνική υπηρεσία διενεργείται κατά τρόπο ώστε να παρέχεται η δυνατότητα ανιχνευσιμότητας, π.χ. οι εκδόσεις των εγγράφων που ελέγχονται κωδικοποιούνται και καταγράφονται στα αρχεία της τεχνικής υπηρεσίας.

Παράδειγμα πιθανής διάταξης του εντύπου αξιολόγησης που υποβάλλει η τεχνική υπηρεσία στην αρμόδια αρχή για την έγκριση τύπου παρέχεται στο προσάρτημα 1 του παρόντος παραρτήματος.

---

## Παράρτημα 3 – Προσάρτημα 1

**Έντυπο αξιολόγησης μοντέλου για ηλεκτρονικά συστήματα**

Αριθ. έκθεσης δοκιμών: .....

1. Ταυτοποίηση

1.1. Μάρκα οχήματος: .....

1.2. Τύπος: .....

1.3. Μέσα αναγνώρισης του τύπου, εφόσον υπάρχει σχετική σήμανση στο όχημα: .....

1.4. Θέση της εν λόγω σήμανσης: .....

1.5. Επωνυμία και διεύθυνση του κατασκευαστή: .....

1.6. Εφόσον υφίσταται, επωνυμία και διεύθυνση αντιπροσώπου του κατασκευαστή: .....

1.7. Επίσημο υλικό τεκμηρίωσης του κατασκευαστή:  
 Αριθμός αναφοράς εγγράφου: .....  
 Ημερομηνία αρχικής έκδοσης: .....  
 Ημερομηνία τελευταίας επικαιροποίησης: .....

2. Περιγραφή οχήματος(-ων)/συστήματος(-ων)

2.1. Γενική περιγραφή: .....

2.2. Περιγραφή όλων των λειτουργιών ελέγχου «του συστήματος» και των μεθόδων λειτουργίας: .....

2.3. Περιγραφή των στοιχείων και διαγράμματα των διασυνδέσεων εντός «του συστήματος»: .....

3. Έννοια της ασφάλειας του κατασκευαστή

3.1. Περιγραφή ροής σημάτων και δεδομένων λειτουργίας και των προτεραιοτήτων τους: .....

3.2. Δήλωση του κατασκευαστή:  
*Ο/Οι κατασκευαστής/-ές . . . . . παρέχω/-ουμε βεβαίωση σύμφωνα με την οποία η επιλεγείσα στρατηγική για την επίτευξη των στόχων «του συστήματος» δεν θα θίγει, υπό συνθήκες ανυπαρξίας σφάλματος, την ασφαλή λειτουργία του οχήματος.*

3.3. Αρχιτεκτονική λογισμικού καθώς και μέθοδοι και εργαλεία σχεδιασμού που χρησιμοποιήθηκαν: .....

3.4. Διευκρίνιση των ενσωματωμένων «στο σύστημα» προδιαγραφών σχεδιασμού υπό συνθήκες σφάλματος: .....

3.5. Τεκμηριωμένες αναλύσεις της συμπεριφοράς «του συστήματος» υπό συνθήκες επιμέρους κινδύνων ή σφάλματος: .....

3.6. Περιγραφή των μέτρων που εφαρμόζονται αναφορικά με τις περιβαλλοντικές συνθήκες: .....

3.7. Διατάξεις για τον περιοδικό τεχνικό έλεγχο «του συστήματος»: .....

3.8. Αποτελέσματα της δοκιμής επαλήθευσης «του συστήματος», σύμφωνα με το σημείο 4.1.1 του παραρτήματος 3 του κανονισμού αριθ. 152 του ΟΗΕ: .....

3.9. Αποτελέσματα της δοκιμής επαλήθευσης της έννοιας της ασφάλειας, σύμφωνα με το σημείο 4.1.2 του παραρτήματος 3 του κανονισμού αριθ. 152 του ΟΗΕ: .....

- 3.10. Ημερομηνία δοκιμής: .....
- 3.11. Η δοκιμή αυτή διενεργήθηκε και τα αποτελέσματα καταγράφηκαν σύμφωνα με ... του κανονισμού αριθ. 152 του ΟΗΕ, όπως τροποποιήθηκε τελευταία με τη σειρά τροποποιήσεων ...  
Τεχνική υπηρεσία <sup>(1)</sup> που διενήργησε τη δοκιμή  
Υπογραφή: ..... Ημερομηνία: .....
- 3.12. Αρχή έγκρισης τύπου <sup>(1)</sup>  
Υπογραφή: ..... Ημερομηνία: .....
- 3.13. Παρατηρήσεις: .....
- \_\_\_\_\_

---

<sup>(1)</sup> Υπογράφεται από διαφορετικά πρόσωπα, ακόμη και όταν η τεχνική υπηρεσία και η αρμόδια αρχή για την έγκριση τύπου συμπίπτουν ή, εναλλακτικά, μαζί με την έκδοση της δοκιμής εκδίδεται χωριστή έγκριση από την αρμόδια αρχή για την έγκριση τύπου.

## Παράρτημα 3 – Προσάρτημα 2

**Δοκιμή λανθασμένης αντίδρασης****1. Στόχος-όχημα****1.1. Δύο ακίνητα οχήματα, κατηγορίας M<sub>1</sub> ΑΑ τύπου μπερλίνας τοποθετούνται:**

- α) κατά τρόπο ώστε να είναι εστραμμένα προς την ίδια κατεύθυνση κίνησης, όπως το υπόψη όχημα,
- β) σε απόσταση 4,5 m ανάμεσά τους,
- γ) με το πίσω μέρος του κάθε οχήματος ευθυγραμμισμένο με το άλλο.

**1.2. Το υπόψη όχημα κινείται για απόσταση τουλάχιστον 60 m με σταθερή ταχύτητα εντός του εύρους ταχυτήτων που παρατίθενται στον πίνακα του σημείου 5.2.1.4. του παρόντος κανονισμού ώστε να διέλθει κεντρικά ανάμεσα από τα δύο ακίνητα οχήματα.**

Κατά τη διάρκεια της δοκιμής δεν γίνεται ρύθμιση οποιουδήποτε στοιχείου ελέγχου του υπόψη οχήματος, εκτός από μικρές ρυθμίσεις του συστήματος διεύθυνσης για την αντιστάθμιση τυχόν παράσυρσης.

**1.3. Το AEBS δεν παρέχει προειδοποίηση σύγκρουσης και δεν εκκινεί την πέδηση έκτακτης ανάγκης.****2. Στόχος-πεζός****2.1. Στόχος-πεζός όπως περιγράφεται στο σημείο 6.3.2 τοποθετείται:**

- α) κατά τρόπο ώστε να είναι στραμμένος προς την ίδια κατεύθυνση κίνησης, όπως το υπόψη όχημα,
- β) με απόσταση 1 m από την πλευρά του υπόψη οχήματος που βρίσκεται πλησιέστερα στον στόχο προς την πλευρά της κατεύθυνσης της κυκλοφορίας.

**2.2. Το υπόψη όχημα κινείται σε ευθεία γραμμή για απόσταση τουλάχιστον 60 m με σταθερή ταχύτητα εντός του εύρους ταχυτήτων που παρατίθενται στον πίνακα του σημείου 5.2.2.4. ώστε να προσπεράσει τον ακίνητο στόχο-πεζό.**

Κατά τη διάρκεια της δοκιμής δεν γίνεται ρύθμιση οποιουδήποτε στοιχείου ελέγχου του υπόψη οχήματος, εκτός από μικρές ρυθμίσεις του συστήματος διεύθυνσης για την αντιστάθμιση τυχόν παράσυρσης.

**2.3. Το AEBS δεν παρέχει προειδοποίηση σύγκρουσης και δεν εκκινεί την πέδηση έκτακτης ανάγκης.**

---



ISSN 1977-0669 (ηλεκτρονική έκδοση)  
ISSN 1725-2547 (έντυπη έκδοση)