

Gazzetta ufficiale

L 360

dell'Unione europea



Edizione
in lingua italiana

Legislazione

63° anno

30 ottobre 2020

Sommario

II Atti non legislativi

REGOLAMENTI

- ★ Regolamento delegato (UE) 2020/1588 della Commissione, del 25 giugno 2020, che modifica l'allegato I del regolamento (UE) 2017/821 del Parlamento europeo e del Consiglio stabilendo le soglie relative ai volumi per i minerali di tantalio o niobio e loro concentrati, i minerali di oro e loro concentrati, gli ossidi e idrossidi di stagno, i tantalati e i carburi di tantalio 1
- ★ Regolamento delegato (UE) 2020/1589 della Commissione, del 22 luglio 2020, che modifica l'allegato I del regolamento (UE) 2018/956 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda i dati sui nuovi veicoli pesanti che devono essere monitorati e comunicati dagli Stati membri e dai costruttori ⁽¹⁾ 4
- ★ Regolamento delegato (UE) 2020/1590 della Commissione, del 19 agosto 2020, che modifica l'allegato I del regolamento (UE) 2019/631 del Parlamento europeo e del Consiglio per tenere conto dell'evoluzione della massa dei veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati nel 2016, 2017 e 2018 ⁽¹⁾ 8
- ★ Regolamento di esecuzione (UE) 2020/1591 della Commissione, del 23 ottobre 2020, recante approvazione di una modifica non minore del disciplinare di un nome iscritto nel registro delle denominazioni di origine protette e delle indicazioni geografiche protette [«Suska sechlońska» (IGP)] 10
- ★ Regolamento di esecuzione (UE) 2020/1592 della Commissione, del 28 ottobre 2020, che modifica il regolamento (CE) n. 1484/95 per quanto riguarda la fissazione dei prezzi rappresentativi nei settori delle uova e del pollame nonché per l'ovoalbumina 11
- ★ Regolamento (UE) 2020/1593 della Commissione, del 29 ottobre 2020, che modifica l'allegato X del regolamento (CE) n. 999/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda l'ulteriore esame di casi positivi di encefalopatie spongiformi trasmissibili negli ovini e nei caprini ⁽¹⁾ 13

⁽¹⁾ Testo rilevante ai fini del SEE.

DECISIONI

- ★ **Decisione di esecuzione (UE) 2020/1594 della Commissione, del 29 ottobre 2020, che modifica l'allegato della decisione di esecuzione 2014/709/UE recante misure di protezione contro la peste suina africana in taluni Stati membri [notificata con il numero C(2020) 7607] ⁽¹⁾** 16

RACCOMANDAZIONI

- ★ **Raccomandazione (UE) 2020/1595 della Commissione, del 28 ottobre 2020, sulle strategie di test per la COVID-19, compreso il ricorso a test antigenici rapidi** 43

ATTI ADOTTATI DA ORGANISMI CREATI DA ACCORDI INTERNAZIONALI

- ★ **Regolamento UNECE n. 151 — Disposizioni uniformi sull'omologazione dei veicoli a motore per quanto riguarda il sistema di monitoraggio degli angoli morti per il rilevamento di biciclette [2020/1596]** 48
- ★ **Regolamento ONU n. 152 relativo a disposizioni uniformi sull'omologazione dei veicoli a motore per quanto riguarda i dispositivi avanzati di frenata d'emergenza (AEBS) per i veicoli di categoria M₁ e N₁ [2020/1597]** 66

⁽¹⁾ Testo rilevante ai fini del SEE.

II

(Atti non legislativi)

REGOLAMENTI

REGOLAMENTO DELEGATO (UE) 2020/1588 DELLA COMMISSIONE

del 25 giugno 2020

che modifica l'allegato I del regolamento (UE) 2017/821 del Parlamento europeo e del Consiglio stabilendo le soglie relative ai volumi per i minerali di tantalio o niobio e loro concentrati, i minerali di oro e loro concentrati, gli ossidi e idrossidi di stagno, i tantalati e i carburi di tantalio

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (UE) 2017/821 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 maggio 2017, che stabilisce obblighi in materia di dovere di diligenza nella catena di approvvigionamento per gli importatori dell'Unione di stagno, tantalio e tungsteno, dei loro minerali, e di oro, originari di zone di conflitto o ad alto rischio ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 1, paragrafo 4,

considerando quanto segue:

- (1) L'allegato I del regolamento (UE) 2017/821 contiene l'elenco dei minerali e metalli contemplati da tale regolamento e fissa alcune soglie relative ai volumi annui di importazione per quanto riguarda tali minerali e metalli.
- (2) Conformemente all'articolo 1, paragrafo 3, del regolamento (UE) 2017/821, detto regolamento non si applica agli importatori dell'Unione, qualora il loro volume annuo di importazioni per ciascuno dei minerali o metalli interessati sia inferiore alle soglie di cui all'allegato I di detto regolamento. Tali soglie sono fissate a un livello tale da garantire che non meno del 95 % dei volumi totali importati nell'Unione di ciascun minerale e metallo sia soggetto agli obblighi degli importatori dell'Unione di cui al summenzionato regolamento.
- (3) Al momento dell'adozione del regolamento nel 2017 non vi erano codici della nomenclatura combinata sufficientemente disaggregati per quanto riguarda cinque degli specifici minerali e metalli elencati nell'allegato I. Ne consegue che i dati relativi alle importazioni di tali minerali e metalli non erano disponibili e pertanto cinque soglie relative ai volumi di cui all'allegato I devono ancora essere stabilite.
- (4) L'articolo 1, paragrafo 4, del regolamento (UE) 2017/821 dispone che la Commissione stabilisca le soglie relative ai volumi ancora da fissare nell'allegato I mediante l'adozione di un atto delegato, ai sensi degli articoli 18 e 19 del regolamento (UE) 2017/821, per modificare l'allegato I. Se fattibile, l'atto delegato dovrebbe essere adottato entro il 1° aprile 2020 e non oltre il 1° luglio 2020.
- (5) Con regolamento (UE) 2017/821 sono state definite cinque nuove suddivisioni della Tariffa integrata delle Comunità europee («TARIC»), corrispondenti ai cinque minerali e metalli le cui soglie sono ancora da stabilire, in relazione alle quali le autorità doganali degli Stati membri hanno raccolto dati doganali fin dall'entrata in vigore del regolamento nel giugno 2017.
- (6) L'articolo 18 del regolamento (UE) 2017/821 dispone che la Commissione si basi sulle informazioni relative alle importazioni per ciascun importatore dell'Unione fornite dagli Stati membri per quanto riguarda i due anni precedenti, quindi il 2018 e il 2019.
- (7) È pertanto opportuno modificare di conseguenza l'allegato I del regolamento (UE) 2017/821,

⁽¹⁾ GUL 130 del 19.5.2017, pag. 1.

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

L'allegato I del regolamento (UE) 2017/821 è modificato conformemente all'allegato del presente regolamento delegato.

Articolo 2

Il presente regolamento delegato entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Il presente regolamento delegato è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il 25 giugno 2020

Per la Commissione

La presidente

Ursula VON DER LEYEN

ALLEGATO

L'allegato I del regolamento (UE) 2017/821 è così modificato:

1) nella «Parte A: Minerali», la tabella è così modificata:

a) la terza riga è sostituita dalla seguente:

«Minerali di tantalio o niobio e loro concentrati	ex 2615 90 00	10	100 000»
---	---------------	----	----------

b) la quarta riga è sostituita dalla seguente:

«Minerali di oro e loro concentrati	ex 2616 90 00	10	4 000 000»
-------------------------------------	---------------	----	------------

2) nella «Parte B: Metalli», la tabella è così modificata:

a) la seconda riga è sostituita dalla seguente:

«Ossidi e idrossidi di stagno	ex 2825 90 85	10	3 600»
-------------------------------	---------------	----	--------

b) la quinta riga è sostituita dalla seguente:

«Tantalati	ex 2841 90 85	30	30»
------------	---------------	----	-----

c) la settima riga è sostituita dalla seguente:

«Carburi di tantalio	ex 2849 90 50	10	770»
----------------------	---------------	----	------

REGOLAMENTO DELEGATO (UE) 2020/1589 DELLA COMMISSIONE**del 22 luglio 2020****che modifica l'allegato I del regolamento (UE) 2018/956 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda i dati sui nuovi veicoli pesanti che devono essere monitorati e comunicati dagli Stati membri e dai costruttori****(Testo rilevante ai fini del SEE)**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (UE) 2018/956 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 28 giugno 2018, concernente il monitoraggio e la comunicazione delle emissioni di CO₂ e del consumo di carburante dei veicoli pesanti nuovi ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 11, paragrafo 1, lettere a) e b),

considerando quanto segue:

- (1) L'allegato I, parte A, del regolamento (UE) 2018/956 specifica i dati sui veicoli pesanti nuovi immatricolati per la prima volta nell'Unione che gli Stati membri devono monitorare e comunicare.
- (2) Per facilitare il riscontro tra i dati comunicati dagli Stati membri per ciascun veicolo pesante e quelli comunicati dai costruttori, è opportuno che gli Stati membri comunichino ulteriori parametri relativi alle specifiche tecniche dei veicoli.
- (3) Per consentire la verifica della qualità dei dati comunicati dai costruttori dei veicoli pesanti, è inoltre opportuno che gli Stati membri comunichino l'immagine dell'hash crittografico del file dei registri del costruttore contenuta nella scheda di conformità del veicolo.
- (4) L'allegato I, parte B, del regolamento (UE) 2018/956 specifica al punto 2 i dati che i costruttori devono monitorare e comunicare per ciascun veicolo pesante nuovo.
- (5) Per assicurare una comunicazione uniforme delle informazioni relative ai costruttori di componenti, entità tecniche indipendenti o sistemi, è necessario aggiungere riferimenti al regolamento (UE) 2017/2400 della Commissione ⁽²⁾.
- (6) Affinché la Commissione possa verificare la qualità dei dati comunicati dai costruttori in merito alle emissioni di CO₂ e al consumo di carburante del motore, è altresì necessario che i costruttori comunichino il numero di omologazione del motore.
- (7) È opportuno pertanto modificare di conseguenza l'allegato I del regolamento (UE) 2018/956,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

L'allegato I del regolamento (UE) 2018/956 è modificato conformemente all'allegato del presente regolamento.

*Articolo 2*Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.⁽¹⁾ GU L 173 del 9.7.2018, pag. 1.⁽²⁾ Regolamento (UE) 2017/2400 della Commissione, del 12 dicembre 2017, che attua il regolamento di esecuzione (CE) n. 595/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda la determinazione delle emissioni di CO₂ e del consumo di carburante dei veicoli pesanti e che modifica la direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento (UE) n. 582/2011 della Commissione (GU L 349 del 29.12.2017, pag. 1).

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il 22 luglio 2020

Per la Commissione

La presidente

Ursula VON DER LEYEN

ALLEGATO

L'allegato I del regolamento (UE) 2018/956 è così modificato:

1) la parte A è così modificata:

a) sono aggiunte le seguenti lettere da g) a n):

- «g) per i veicoli immatricolati fino al 30 giugno 2021 se disponibile e per quelli immatricolati a partire dal 1° luglio 2021 in tutti i casi, la fase di completamento indicata nel modello prescelto di certificato di conformità di cui all'allegato IX, punto 2, della direttiva 2007/46/CE;
- h) la categoria del veicolo indicata alla voce 0.4 del certificato di conformità;
- i) per i veicoli immatricolati fino al 31 dicembre 2020 se disponibile e per quelli immatricolati a partire dal 1° gennaio 2021 in tutti i casi, il numero di assi indicato alla voce 1 del certificato di conformità;
- j) la massa massima tecnicamente ammissibile a pieno carico indicata alla voce 16.1 del certificato di conformità;
- k) per i veicoli immatricolati fino al 31 dicembre 2021 se disponibile e per quelli immatricolati a partire dal 1° gennaio 2022 in tutti i casi, l'immagine dell'hash crittografico del file dei registri del costruttore indicato alla voce 49.1 del certificato di conformità; per i veicoli immatricolati fino al 30 giugno 2025 gli Stati membri possono comunicare soltanto i primi otto caratteri dell'hash crittografico;
- l) per i veicoli immatricolati fino al 30 giugno 2021 se disponibili e per quelli immatricolati a partire dal 1° luglio 2021 in tutti i casi, le emissioni di CO₂ specifiche indicate alla voce 49.5 del certificato di conformità;
- m) per i veicoli immatricolati fino al 30 giugno 2021 se disponibile e per quelli immatricolati a partire dal 1° luglio 2021 in tutti i casi, il valore medio del carico utile indicato alla voce 49.6 del certificato di conformità;
- n) la data d'immatricolazione.»;

2) Nella parte B, il punto 2 è così modificato per i veicoli comunicati dal 2021 in poi:

a) le voci 24 e 25 sono sostituite dalle seguenti:

N.	Parametri per il monitoraggio	Fonte: allegato IV, parte I, del regolamento (UE) 2017/2400, salvo diversamente specificato	Descrizione
«24	Nome e indirizzo del costruttore del cambio	Punto 0.4 del modello di certificato di un componente, un'entità tecnica indipendente o un sistema, di cui all'allegato VI, appendice 1, del regolamento (UE) 2017/2400	Specifiche principali del cambio»;
25	Marca (denominazione commerciale del costruttore del cambio)	Punto 0.1 del modello di certificato di un componente, un'entità tecnica indipendente o un sistema, di cui all'allegato VI, appendice 1, del regolamento (UE) 2017/2400	

b) le voci 32 e 33 sono sostituite dalle seguenti:

N.	Parametri per il monitoraggio	Fonte: allegato IV, parte I, del regolamento (UE) 2017/2400, salvo diversamente specificato	Descrizione
«32	Nome e indirizzo del costruttore dell'asse	Punto 0.4 del modello di certificato di un componente, un'entità tecnica indipendente o un sistema, di cui all'allegato VII, appendice 1, del regolamento (UE) 2017/2400	Specifiche principali dell'asse»;
33	Marca (denominazione commerciale del costruttore dell'asse)	Punto 0.1 del modello di certificato di un componente, un'entità tecnica indipendente o un sistema, di cui all'allegato VII, appendice 1, del regolamento (UE) 2017/2400	

c) le voci 39 e 40 sono sostituite dalle seguenti:

N.	Parametri per il monitoraggio	Fonte: allegato IV, parte I, del regolamento (UE) 2017/2400, salvo diversamente specificato	Descrizione
«39	Nome e indirizzo del costruttore degli pneumatici	Punto 1 del modello di certificato di un componente, un'entità tecnica indipendente o un sistema, di cui all'allegato X, appendice 1, del regolamento (UE) 2017/2400	Specifiche principali degli pneumatici»;
40	Marca (denominazione commerciale del costruttore degli pneumatici)	Punto 3 del modello di certificato di un componente, un'entità tecnica indipendente o un sistema, di cui all'allegato X, appendice 1, del regolamento (UE) 2017/2400	

d) è aggiunta la seguente voce 101:

N.	Parametri per il monitoraggio	Fonte: allegato IV, parte I, del regolamento (UE) 2017/2400, salvo diversamente specificato	Descrizione
«101	Per i veicoli con data di simulazione a partire dal 1° luglio 2020, il numero di omologazione del motore	Punto 1.2.1 dell'addendum all'appendice 5, 6 o 7, a seconda di quale sia applicabile, dell'allegato I del regolamento (UE) n. 582/2011	Specifiche del motore».

REGOLAMENTO DELEGATO (UE) 2020/1590 DELLA COMMISSIONE**del 19 agosto 2020****che modifica l'allegato I del regolamento (UE) 2019/631 del Parlamento europeo e del Consiglio per tenere conto dell'evoluzione della massa dei veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati nel 2016, 2017 e 2018****(Testo rilevante ai fini del SEE)**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (UE) 2019/631 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 aprile 2019, che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi e che abroga i regolamenti (CE) n. 443/2009 e (UE) n. 510/2011 ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 14, paragrafo 2,

considerando quanto segue:

- (1) La massa media in ordine di marcia dell'intero parco veicoli dell'UE utilizzata per il calcolo degli obiettivi per le emissioni specifiche di CO₂ di ciascun costruttore di veicoli commerciali leggeri nuovi, ossia il valore M_0 , deve essere adeguata periodicamente per tenere conto delle modifiche della massa media dei veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati nell'Unione.
- (2) Sulla base dei dati contenuti nelle decisioni di esecuzione (UE) 2018/143 ⁽²⁾, (UE) 2019/582 ⁽³⁾ e (UE) 2020/1035 ⁽⁴⁾ della Commissione, la massa media in ordine di marcia dei veicoli commerciali leggeri nuovi negli anni civili 2016, 2017 e 2018, ponderata in funzione del numero di nuove immatricolazioni in ciascuno di tali anni, era di 1 825,23 kg. Il valore M_0 per gli anni civili 2021, 2022 e 2023 di cui all'allegato I, parte B, punto 4, del regolamento (UE) 2019/631 dovrebbe pertanto corrispondere a tale massa.
- (3) È opportuno pertanto modificare di conseguenza il regolamento (UE) 2019/631,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

*Articolo 1*Nell'allegato I, parte B, punto 4, del regolamento (UE) 2019/631, la voce relativa al valore M_0 è sostituita dalla seguente:

« M_0 è 1 766,4 nel 2020, 1 825,23 per gli anni 2021, 2022 e 2023, e, per il 2024, il valore adottato conformemente all'articolo 14, paragrafo 1, lettera b)».

⁽¹⁾ GU L 111 del 25.4.2019, pag. 13.

⁽²⁾ Decisione di esecuzione (UE) 2018/143 della Commissione, del 19 gennaio 2018, che conferma o modifica il calcolo provvisorio delle emissioni specifiche medie di CO₂ e gli obiettivi per le emissioni specifiche per i costruttori di veicoli commerciali leggeri nuovi per l'anno civile 2016 a norma del regolamento (UE) n. 510/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 25 del 30.1.2018, pag. 49).

⁽³⁾ Decisione di esecuzione (UE) 2019/582 della Commissione, del 3 aprile 2019, che conferma o modifica il calcolo provvisorio delle emissioni specifiche medie di CO₂ e degli obiettivi per le emissioni specifiche per i costruttori di veicoli commerciali leggeri nuovi per l'anno civile 2017 e per il raggruppamento Volkswagen, ivi compresi i suoi membri, per gli anni civili 2014, 2015 e 2016 a norma del regolamento (UE) n. 510/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 100 dell'11.4.2019, pag. 47).

⁽⁴⁾ Decisione di esecuzione (UE) 2020/1035 della Commissione, del 3 giugno 2020, che conferma o modifica il calcolo provvisorio delle emissioni specifiche medie di CO₂ e gli obiettivi per le emissioni specifiche per i costruttori di autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri per l'anno civile 2018 a norma del regolamento (UE) 2019/631 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 227 del 16.7.2020, pag. 37).

Articolo 2

Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il 19 agosto 2020

Per la Commissione

La presidente

Ursula VON DER LEYEN

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2020/1591 DELLA COMMISSIONE**del 23 ottobre 2020****recante approvazione di una modifica non minore del disciplinare di un nome iscritto nel registro delle denominazioni di origine protette e delle indicazioni geografiche protette [«Suska sechłońska» (IGP)]**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (UE) n. 1151/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, sui regimi di qualità dei prodotti agricoli e alimentari ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 52, paragrafo 2,

considerando quanto segue:

- (1) Ai sensi dell'articolo 53, paragrafo 1, primo comma, del regolamento (UE) n. 1151/2012, la Commissione ha esaminato la domanda della Polonia relativa all'approvazione di una modifica del disciplinare dell'indicazione geografica protetta «Suska sechłońska», registrata in virtù del regolamento (UE) n. 897/2010 della Commissione ⁽²⁾.
- (2) Trattandosi di una modifica non minore ai sensi dell'articolo 53, paragrafo 2, del regolamento (UE) n. 1151/2012, la Commissione ha pubblicato la domanda di modifica nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* ⁽³⁾, in applicazione dell'articolo 50, paragrafo 2, lettera a), del suddetto regolamento.
- (3) Poiché alla Commissione non è stata notificata alcuna dichiarazione di opposizione ai sensi dell'articolo 51 del regolamento (UE) n. 1151/2012, la modifica del disciplinare deve essere approvata,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

*Articolo 1*È approvata la modifica del disciplinare pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* relativa al nome «Suska sechłońska» (IGP).*Articolo 2*Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il 23 ottobre 2020

Per la Commissione
a nome della presidente
Janusz WOJCIECHOWSKI
Membro della Commissione

⁽¹⁾ GU L 343 del 14.12.2012, pag. 1.

⁽²⁾ Regolamento (UE) n. 897/2010 della Commissione, dell'8 ottobre 2010, recante iscrizione di una denominazione nel registro delle denominazioni d'origine protette e delle indicazioni geografiche protette [Suska sechłońska (IGP)] (GU L 266 del 9.10.2010, pag. 46).

⁽³⁾ GU C 208 del 22.6.2020, pag. 5.

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2020/1592 DELLA COMMISSIONE**del 28 ottobre 2020****che modifica il regolamento (CE) n. 1484/95 per quanto riguarda la fissazione dei prezzi rappresentativi nei settori delle uova e del pollame nonché per l'ovoalbumina**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (UE) n. 1308/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 dicembre 2013, recante organizzazione comune dei mercati dei prodotti agricoli e che abroga i regolamenti (CEE) n. 922/72, (CEE) n. 234/79, (CE) n. 1037/2001 e (CE) n. 1234/2007 del Consiglio ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 183, lettera b),visto il regolamento (UE) n. 510/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, sul regime di scambi per talune merci ottenute dalla trasformazione di prodotti agricoli e che abroga i regolamenti (CE) n. 1216/2009 e (CE) n. 614/2009 del Consiglio ⁽²⁾, in particolare l'articolo 5, paragrafo 6, lettera a),

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (CE) n. 1484/95 della Commissione ⁽³⁾ ha stabilito le modalità d'applicazione del regime relativo all'applicazione dei dazi addizionali all'importazione e ha fissato i prezzi rappresentativi nei settori delle uova e del pollame nonché per l'ovoalbumina.
- (2) Il controllo regolare dei dati sui quali è basata la determinazione dei prezzi rappresentativi per i prodotti dei settori delle uova e del pollame nonché per l'ovoalbumina evidenzia la necessità di modificare i prezzi rappresentativi per le importazioni di taluni prodotti, tenendo conto delle variazioni dei prezzi secondo l'origine.
- (3) È pertanto opportuno modificare di conseguenza il regolamento (CE) n. 1484/95.
- (4) Data la necessità di garantire che questa misura si applichi il più rapidamente possibile dopo la messa a disposizione dei dati aggiornati, è opportuno che il presente regolamento entri in vigore il giorno della pubblicazione,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

L'allegato I del regolamento (CE) n. 1484/95 è sostituito dal testo figurante nell'allegato del presente regolamento.

*Articolo 2*Il presente regolamento entra in vigore il giorno della pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il 28 ottobre 2020

*Per la Commissione
a nome della presidente
Wolfgang BURTSCHER
Direttore generale*

Direzione generale dell'Agricoltura e dello sviluppo rurale⁽¹⁾ GU L 347 del 20.12.2013, pag. 671.⁽²⁾ GU L 150 del 20.5.2014, pag. 1.⁽³⁾ Regolamento (CE) n. 1484/95 della Commissione, del 28 giugno 1995, che stabilisce le modalità d'applicazione del regime relativo all'applicazione dei dazi addizionali all'importazione e fissa i prezzi rappresentativi nei settori delle uova e del pollame nonché per l'ovoalbumina e che abroga il regolamento n. 163/67/CEE (GU L 145 del 29.6.1995, pag. 47).

ALLEGATO

«ALLEGATO I

Codice NC	Designazione delle merci	Prezzo rappresentativo (EUR/100 kg)	Cauzione di cui all'articolo 3 (EUR/100 kg)	Origine ⁽¹⁾
0207 12 90	Carcasse di pollame della specie <i>Gallus domesticus</i> , presentazione 65 %, congelate	138,5	0	AR
0207 14 10	Pezzi disossati di pollame della specie <i>Gallus domesticus</i> , congelati	173,3	43	AR
		145,8	57	BR
		245	17	CL
		194,7	33	TH
1602 32 11	Preparazioni non cotte di pollame della specie <i>Gallus domesticus</i>	168,5	40	BR»

(¹) Nomenclatura dei paesi stabilita dal regolamento (UE) n. 1106/2012 della Commissione, del 27 novembre 2012, che attua il regolamento (CE) n. 471/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, relativo alle statistiche comunitarie del commercio estero con i paesi terzi, per quanto riguarda l'aggiornamento della nomenclatura dei paesi e territori (GU L 328 del 28.11.2012, pag. 7).

REGOLAMENTO (UE) 2020/1593 DELLA COMMISSIONE**del 29 ottobre 2020****che modifica l'allegato X del regolamento (CE) n. 999/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda l'ulteriore esame di casi positivi di encefalopatie spongiformi trasmissibili negli ovini e nei caprini****(Testo rilevante ai fini del SEE)**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (CE) n. 999/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 maggio 2001, recante disposizioni per la prevenzione, il controllo e l'eradicazione di alcune encefalopatie spongiformi trasmissibili ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 23, primo comma, e l'articolo 23 bis, lettera m),

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (CE) n. 999/2001 stabilisce disposizioni per la prevenzione, il controllo e l'eradicazione di alcune encefalopatie spongiformi trasmissibili («TSE») negli animali. Esso si applica alla produzione e all'immissione sul mercato di animali vivi e di prodotti d'origine animale e, in taluni casi specifici, all'esportazione degli stessi.
- (2) L'allegato X del regolamento (CE) n. 999/2001 stabilisce i metodi di campionamento e di laboratorio per l'individuazione delle TSE.
- (3) L'allegato X, capitolo C, punto 3.2, lettere a) e b), del regolamento (CE) n. 999/2001 prevede un ulteriore esame dei campioni provenienti da casi sospetti e dei campioni prelevati nell'ambito della sorveglianza della TSE per i quali l'esame di verifica abbia dato un risultato positivo. Tale requisito è stato introdotto dal regolamento (CE) n. 36/2005 della Commissione ⁽²⁾ per indagare sulla possibile presenza della BSE nei piccoli ruminanti.
- (4) Il 28 gennaio 2005, in una capra macellata in Francia, è stato confermato il primo caso di BSE in un piccolo ruminante in condizioni naturali. Di conseguenza, il regolamento (CE) n. 214/2005 della Commissione ⁽³⁾ ha reso più rigorosi i requisiti in materia di test per i caprini.
- (5) A motivo dell'individuazione di due possibili casi di sospetta BSE in ovini in Francia e di uno a Cipro nel 2006, il regolamento (CE) n. 1041/2006 della Commissione ⁽⁴⁾ ha esteso il programma di sorveglianza per gli ovini in base a un'indagine statisticamente valida onde determinare la probabile prevalenza della BSE negli ovini. Per tali casi è stato successivamente confermato che si trattava di scrapie e non di BSE.
- (6) Tali programmi di sorveglianza sono stati riveduti dal regolamento (CE) n. 727/2007 della Commissione ⁽⁵⁾ alla luce dei risultati di due anni di test intensificati che non hanno portato all'individuazione di casi aggiuntivi di BSE negli ovini o nei caprini.
- (7) Dopo un ulteriore esame sistematico dei casi positivi di TSE negli ovini e nei caprini dal 2005, non sono più stati individuati casi positivi o sospetti di BSE.

⁽¹⁾ GU L 147 del 31.5.2001, pag. 1.

⁽²⁾ Regolamento (CE) n. 36/2005 della Commissione, del 12 gennaio 2005, che modifica gli allegati III e X del regolamento (CE) n. 999/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda la sorveglianza epidemiologica delle encefalopatie spongiformi trasmissibili nei bovini, negli ovini e nei caprini (GU L 10 del 13.1.2005, pag. 9).

⁽³⁾ Regolamento (CE) n. 214/2005 della Commissione, del 9 febbraio 2005, che modifica l'allegato III del regolamento (CE) n. 999/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda la sorveglianza epidemiologica delle encefalopatie spongiformi trasmissibili nei caprini (GU L 37 del 10.2.2005, pag. 9).

⁽⁴⁾ Regolamento (CE) n. 1041/2006 della Commissione, del 7 luglio 2006, che modifica l'allegato III del regolamento (CE) n. 999/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda la sorveglianza delle encefalopatie spongiformi trasmissibili negli ovini (GU L 187 dell'8.7.2006, pag. 10).

⁽⁵⁾ Regolamento (CE) n. 727/2007 della Commissione, del 26 giugno 2007, che modifica gli allegati I, III, VII e X del regolamento (CE) n. 999/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio recante disposizioni per la prevenzione, il controllo e l'eradicazione di alcune encefalopatie spongiformi trasmissibili (GU L 165 del 27.6.2007, pag. 8).

- (8) Vista l'assenza di casi positivi o sospetti di BSE negli ovini e nei caprini dal 2005, è opportuno che i test discriminatori nei casi positivi di TSE negli ovini e nei caprini siano limitati al «caso indice» di cui all'allegato I, punto 2, lettera c), del regolamento (CE) n. 999/2001.
- (9) Inoltre, a norma dell'allegato X, capitolo C, punto 3.2, lettera c), punto ii), del regolamento (CE) n. 999/2001, i casi di TSE in cui la presenza della BSE non può essere esclusa mediante l'analisi molecolare iniziale dovrebbero essere sottoposti a un'analisi molecolare secondaria in uno dei tre laboratori elencati in tale punto.
- (10) Tale elenco è stato stabilito dal regolamento (CE) n. 36/2005 in base ai metodi e alle competenze di laboratorio disponibili nel 2005. Da allora non è mai stato aggiornato.
- (11) È opportuno garantire maggiore flessibilità per quanto riguarda il metodo relativo all'analisi molecolare secondaria, la cui struttura dovrebbe essere approvata caso per caso dal laboratorio UE di riferimento tenendo conto delle conoscenze scientifiche più recenti. La scelta del laboratorio che esegue le analisi dovrebbe inoltre essere più flessibile per utilizzare al meglio le conoscenze scientifiche e le competenze di laboratorio più recenti.
- (12) È pertanto opportuno modificare di conseguenza l'allegato X, capitolo C, punto 3.2, lettere a), b) e c), del regolamento (CE) n. 999/2001.
- (13) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del comitato permanente per le piante, gli animali, gli alimenti e i mangimi,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

L'allegato X del regolamento (CE) n. 999/2001 è modificato conformemente all'allegato del presente regolamento.

Articolo 2

Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il 29 ottobre 2020

Per la Commissione

La presidente

Ursula VON DER LEYEN

ALLEGATO

L'allegato X, capitolo C, punto 3.2, del regolamento (CE) n. 999/2001 è così modificato:

- 1) alla lettera a), l'ultimo comma è sostituito dal seguente:

«Se il risultato di uno degli esami di verifica di cui ai punti da i) a iv) del primo comma è positivo, gli animali sono considerati casi positivi di TSE.»;

- 2) alla lettera b), il terzo comma è sostituito dal seguente:

«Se il risultato di uno degli esami di verifica è positivo, gli animali sono considerati casi positivi di TSE.»;

- 3) la lettera c) è così modificata:

- a) dopo il titolo è inserito il paragrafo seguente:

«I campioni che, a seguito degli esami di cui alle lettere a) o b), sono considerati casi positivi di TSE, ma che non sono considerati casi atipici, sono esaminati per escludere la presenza di BSE solo se provengono da un caso indice. Sono esaminati, al fine di escludere la presenza di BSE, anche altri casi aventi caratteristiche che, secondo il laboratorio che esegue i test, richiedono maggiori accertamenti.»;

- b) il punto i) è sostituito dal seguente:

- «i) Analisi molecolare iniziale con metodo discriminatorio Western blotting

Per escludere la presenza di BSE, i campioni sono esaminati mediante un metodo discriminatorio Western blotting elencato negli orientamenti del laboratorio UE di riferimento. L'esame discriminatorio è eseguito da un laboratorio ufficiale designato dall'autorità competente, che abbia partecipato con successo alle più recenti prove valutative organizzate dal laboratorio UE di riferimento in relazione all'impiego di tale metodo.»;

- c) il punto ii) è sostituito dal seguente:

- «ii) Analisi molecolare secondaria con ulteriori metodi di analisi molecolare

I casi di TSE in cui la presenza della BSE non può essere esclusa secondo gli orientamenti emessi dal laboratorio UE di riferimento mediante l'analisi molecolare iniziale di cui al punto i) devono essere immediatamente inoltrati al laboratorio UE di riferimento, accompagnati da tutte le informazioni pertinenti disponibili. I campioni devono essere sottoposti ad ulteriori analisi e verifiche mediante almeno un metodo alternativo, che differisca sotto il profilo immunochimico dal metodo molecolare iniziale. La struttura dell'analisi molecolare secondaria, in conformità alle conoscenze scientifiche e alle competenze di laboratorio più recenti, deve essere approvata caso per caso dal laboratorio UE di riferimento, come illustrato nei suoi orientamenti. Il laboratorio UE di riferimento è assistito da un gruppo di esperti denominato *Strain Typing Expert Group*, STEG (gruppo di esperti in materia di tipizzazione dei ceppi) e da un rappresentante del competente laboratorio nazionale di riferimento.

I risultati sono interpretati dal laboratorio UE di riferimento, assistito dallo STEG e da un rappresentante del competente laboratorio nazionale di riferimento. La Commissione è informata immediatamente dei risultati dell'interpretazione.».

DECISIONI

DECISIONE DI ESECUZIONE (UE) 2020/1594 DELLA COMMISSIONE

del 29 ottobre 2020

che modifica l'allegato della decisione di esecuzione 2014/709/UE recante misure di protezione contro la peste suina africana in taluni Stati membri

[notificata con il numero C(2020) 7607]

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

vista la direttiva 89/662/CEE del Consiglio, dell'11 dicembre 1989, relativa ai controlli veterinari applicabili negli scambi intracomunitari, nella prospettiva della realizzazione del mercato interno ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 9, paragrafo 4,

vista la direttiva 90/425/CEE del Consiglio, del 26 giugno 1990, relativa ai controlli veterinari applicabili negli scambi intraunionali di taluni animali vivi e prodotti di origine animale, nella prospettiva della realizzazione del mercato interno ⁽²⁾, in particolare l'articolo 10, paragrafo 4,

vista la direttiva 2002/99/CE del Consiglio, del 16 dicembre 2002, che stabilisce norme di polizia sanitaria per la produzione, la trasformazione, la distribuzione e l'introduzione di prodotti di origine animale destinati al consumo umano ⁽³⁾, in particolare l'articolo 4, paragrafo 3,

considerando quanto segue:

- (1) La decisione di esecuzione 2014/709/UE della Commissione ⁽⁴⁾ stabilisce misure di protezione contro la peste suina africana in taluni Stati membri in cui sono stati confermati casi di tale malattia in suini domestici o selvatici (gli Stati membri interessati). L'allegato di detta decisione di esecuzione delimita ed elenca, nelle parti da I a IV, alcune zone degli Stati membri interessati, differenziate secondo il livello di rischio in base alla situazione epidemiologica relativa a tale malattia. L'allegato della decisione di esecuzione 2014/709/UE è stato modificato ripetutamente per tenere conto dei cambiamenti della situazione epidemiologica relativa alla peste suina africana nell'Unione, cambiamenti che devono appunto riflettersi in tale allegato. L'allegato della decisione di esecuzione 2014/709/UE è stato modificato da ultimo dalla decisione di esecuzione (UE) 2020/1568 della Commissione ⁽⁵⁾, a seguito di cambiamenti della situazione epidemiologica relativa a tale malattia in Polonia.
- (2) Dalla data di adozione della decisione di esecuzione (UE) 2020/1568 si è verificato un nuovo caso di peste suina africana in suini domestici in Romania.
- (3) Alla fine di ottobre 2020 è stato rilevato un focolaio di peste suina africana in suini domestici nella contea di Suceava, in Romania, in una zona attualmente elencata nell'allegato, parte II, della decisione di esecuzione 2014/709/UE. La presenza di tale focolaio di peste suina africana in suini domestici rappresenta un aumento del livello di rischio che dovrebbe riflettersi in detto allegato. Di conseguenza, questa zona della Romania attualmente elencata nella parte II di tale allegato e interessata da tale recente focolaio di peste suina africana dovrebbe ora essere elencata nella parte III, anziché nella parte II, del medesimo allegato.

⁽¹⁾ GU L 395 del 30.12.1989, pag. 13.

⁽²⁾ GU L 224 del 18.8.1990, pag. 29.

⁽³⁾ GU L 18 del 23.1.2003, pag. 11.

⁽⁴⁾ Decisione di esecuzione 2014/709/UE della Commissione, del 9 ottobre 2014, recante misure di protezione contro la peste suina africana in taluni Stati membri e che abroga la decisione di esecuzione 2014/178/UE della Commissione (GU L 295 dell'11.10.2014, pag. 63).

⁽⁵⁾ Decisione di esecuzione (UE) 2020/1568 della Commissione, del 27 ottobre 2020, che modifica l'allegato della decisione di esecuzione 2014/709/UE recante misure di protezione contro la peste suina africana in taluni Stati membri (GU L 358 del 28.10.2020, pag. 69).

- (4) A seguito del recente focolaio di peste suina africana in suini domestici in Romania, e tenendo conto dell'attuale situazione epidemiologica nell'Unione, la regionalizzazione in tale Stato membro è stata riesaminata e aggiornata. Sono state inoltre riesaminate e aggiornate anche le misure di gestione del rischio in vigore. Tali modifiche devono riflettersi nell'allegato della decisione di esecuzione 2014/709/UE.
- (5) Al fine di tenere conto dei recenti sviluppi della situazione epidemiologica della peste suina africana nell'Unione e di affrontare in modo proattivo i rischi associati alla diffusione di tale malattia, è opportuno delimitare una nuova zona ad alto rischio di dimensioni sufficienti per la Romania e inserirla debitamente nell'elenco di cui all'allegato, parte III, della decisione di esecuzione 2014/709/UE.
- (6) Data l'urgenza della situazione epidemiologica nell'Unione per quanto riguarda la diffusione della peste suina africana, è importante che le modifiche apportate all'allegato della decisione di esecuzione 2014/709/UE mediante la presente decisione prendano effetto il prima possibile.
- (7) Le misure di cui alla presente decisione sono conformi al parere del comitato permanente per le piante, gli animali, gli alimenti e i mangimi,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

L'allegato della decisione di esecuzione 2014/709/UE è sostituito dal testo che figura nell'allegato della presente decisione.

Articolo 2

Gli Stati membri sono destinatari della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 29 ottobre 2020

Per la Commissione
Stella KYRIAKIDES
Membro della Commissione

ALLEGATO

L'allegato della decisione di esecuzione 2014/709/UE è sostituito dal seguente:

«ALLEGATO

PARTE I

1. Belgio

Le seguenti zone del Belgio:

dans la province de Luxembourg:

- la zone est délimitée, dans le sens des aiguilles d'une montre, par:
 - Frontière avec la France,
 - Rue Mersinhat à Florenville,
 - La N818 jusqu'à son intersection avec la N83,
 - La N83 jusqu'à son intersection avec la N884,
 - La N884 jusqu'à son intersection avec la N824,
 - La N824 jusqu'à son intersection avec Le Routeux,
 - Le Routeux,
 - Rue d'Orgéo,
 - Rue de la Vierre,
 - Rue du Bout-d'en-Bas,
 - Rue Sous l'Eglise,
 - Rue Notre-Dame,
 - Rue du Centre,
 - La N845 jusqu'à son intersection avec la N85,
 - La N85 jusqu'à son intersection avec la N40,
 - La N40 jusqu'à son intersection avec la N802,
 - La N802 jusqu'à son intersection avec la N825,
 - La N825 jusqu'à son intersection avec la E25-E411,
 - La E25-E411 jusqu'à son intersection avec la N40,
 - N40: Burnaimont, Rue de Luxembourg, Rue Ranci, Rue de la Chapelle,
 - Rue du Tombois,
 - Rue Du Pierroy,
 - Rue Saint-Orban,
 - Rue Saint-Aubain,
 - Rue des Cottages,
 - Rue de Relune,
 - Rue de Rulune,
 - Route de l'Ermitage,
 - N87: Route de Habay,
 - Chemin des Ecoliers,
 - Le Routy,
 - Rue Burgknapp,
 - Rue de la Halte,
 - Rue du Centre,

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

2. Estonia

Le seguenti zone dell'Estonia:

- Hiiu maakond.

3. Ungheria

Le seguenti zone dell'Ungheria:

- 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. Lettonia

Le seguenti zone della Lettonia:

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

- Grobiņas novads,
- Rucavas novada Dunikas pagasts.

5. Lituania

Le seguenti zone della Lituania:

- 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. Polonia

Le seguenti zone della Polonia:

w województwie warmińsko-mazurskim:

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

w województwie podlaskim:

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

w województwie mazowieckim:

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

- powiat miejski Radom,
- powiat szydłowiecki,
- powiat gostyniński,

w województwie podkarpackim:

- gminy Pruchnik, Rokietnica, Roźwienica, w powiecie jarosławskim,
- gminy Fredropol, Krasiczyn, Krzywczyna, Medyka, Orły, Żurawica, Przemyśl w powiecie przemyskim,
- powiat miejski Przemyśl,
- gminy Gać, Jawornik Polski, Kańczuga, część gminy wiejskiej Przeworsk położona na zachód od miasta Przeworsk i na zachód od linii wyznaczonej przez autostradę A4 biegnącą od granicy z gminą Tryńcza do granicy miasta Przeworsk, część gminy Zarzecze położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 1594R biegnącą od północnej granicy gminy do miejscowości Zarzecze oraz na południe od linii wyznaczonej przez drogi nr 1617R oraz 1619R biegnącą do południowej granicy gminy w powiecie przeworskim,
- powiat łańcucki,
- gminy Trzebownisko, Głogów Małopolski i część gminy Sokołów Małopolski położona na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr 875 w powiecie rzeszowskim,
- gminy Dzikowiec, Kolbuszowa, Niwiska i Raniżów w powiecie kolbuszowskim,
- gminy Borowa, Czermin, Gawłuszowice, Mielec z miastem Mielec, Padew Narodowa, Przecław, Tuszów Narodowy w powiecie mieleckim,

w województwie świętokrzyskim:

- powiat opatowski,
- powiat sandomierski,
- gminy Bogoria, Łubnice, Oleśnica, Osiek, Połaniec, Rytwiany i Staszów w powiecie staszowskim,
- gmina Skarżysko Kościelne w powiecie skarżyskim,

gmina Wąchock, część gminy Brody położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 9 oraz na południowy - zachód od linii wyznaczonej przez drogi: nr 0618T biegnącą od północnej granicy gminy do skrzyżowania w miejscowości Lipie, drogę biegnącą od miejscowości Lipie do wschodniej granicy gminy oraz na północ od drogi nr 42 i część gminy Mirzec położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 744 biegnącą od południowej granicy gminy do miejscowości Tychów Stary a następnie przez drogę nr 0566T biegnącą od miejscowości Tychów Stary w kierunku północno - wschodnim do granicy gminy w powiecie starachowickim,

- powiat ostrowiecki,
- gminy Gowarczów, Końskie i Stąporków w powiecie koneckim,

w województwie łódzkim:

- gminy Łyszkowice, Kocierzew Południowy, Kiernoza, Chąsno, Nieborów, część gminy wiejskiej Łowicz położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 92 biegnącej od granicy miasta Łowicz do zachodniej granicy gminy oraz część gminy wiejskiej Łowicz położona na wschód od granicy miasta Łowicz i na północ od granicy gminy Nieborów w powiecie łowickim,
- gminy Biała Rawska, Cieladz, Rawa Mazowiecka z miastem Rawa Mazowiecka i Regnów w powiecie rawskim,
- powiat skierniewicki,
- powiat miejski Skierniewice,
- gminy Białaczów, Mniszków, Paradyż, Sławno i Żarnów w powiecie opoczyńskim,
- gminy Czerniewice, 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 drogą nr 434 biegnącą od tego skrzyżowania do południowej granicy gminy, część gminy Rokietnica położona na południowy zachód od linii kolejowej biegnącej od północnej granicy gminy w miejscowości Krzyszkowo do południowej granicy gminy w miejscowości Kiekrz oraz część gminy wiejskiej Murowana Goślina położona na południe od linii kolejowej biegnącej od północnej granicy miasta Murowana Goślina do północno-wschodniej granicy gminy w powiecie poznańskim,
- gmina Kiszkowo i część gminy Kłecko położona na zachód od rzeki Mała Wełna w powiecie gnieźnieńskim,

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

7. Slovacchia

Le seguenti zone della Slovacchia:

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

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

8. Grecia

Le seguenti zone della Grecia:

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

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

PARTE II

1. Belgio

Le seguenti zone del Belgio:

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. Bulgaria

Le seguenti zone della Bulgaria:

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

3. Estonia

Le seguenti zone dell'Estonia:

- Eesti Vabariik (välja arvatud Hiiu maakond).

4. Ungheria

Le seguenti zone dell'Ungheria:

- 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. Lettonia

Le seguenti zone della Lettonia:

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

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

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

6. Lituania

Le seguenti zone della Lituania:

- 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, Pajojukų, 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. Polonia

Le seguenti zone della Polonia:

w województwie warmińsko-mazurskim:

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

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

- gminy Policzna, Przyłęk, Tczów i Zwolen w powiecie zwoleńskim,
- powiat kozienicki,
- gminy Chotcza i Solec nad Wisłą w powiecie lipskim,
- gminy Gózd, Jastrzębia, Jedlnia Letnisko, Pionki z miastem Pionki, Skaryszew, Jedlińsk, Przytyk, Zakrzew, część gminy Iłża położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 9, część gminy Wolanów położona na północ od drogi nr 12 w powiecie radomskim,
- gminy Bodzanów, Bulkowo, Staroźreby, Słubice, Wyszogród i Mała Wieś w powiecie płońskim,
- powiat nowodworski,
- powiat płoński,
- gminy Pokrzywnica, Świercze i część gminy Winnica położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę łączącą miejscowości Bielany, Winnica i Pokrzywnica w powiecie pułuskim,
- powiat wołomiński,
- część gminy Somania położona na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr 62 w powiecie wyszkowskim,
- gminy Borowie, Garwolin z miastem Garwolin, Miastków Kościelny, Parysów, Pilawa, część gminy Wilga położona na północ od linii wyznaczonej przez rzekę Wilga biegnącą od wschodniej granicy gminy do ujścia do rzeki Wisły, część gminy Górzno położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę łączącą miejscowości Łąki i Górzno biegnącą od wschodniej granicy gminy, następnie od miejscowości Górzno na północ od drogi nr 1328 W 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 grójcecki,
- powiat grodziski,
- powiat zyrardowski,
- powiat białobrzegi,
- powiat przysuski,
- powiat miejski Warszawa,
- w województwie lubelskim:
 - powiat bialski,
 - powiat miejski Biała Podlaska,
 - gminy Batorz, Godziszów, Janów Lubelski, Modliborzyce i Potok Wielki w powiecie janowskim,
 - gminy Janowiec, Kazimierz Dolny, Końskowola, Kurów, Markuszów, Nałęczów, Puławy z miastem Puławy, Wąwolnica i Żyrzyn w powiecie puławskim,
 - gminy Nowodwór, miasto Dęblin i część gminy Ryki położona na południe od linii wyznaczonej przez linię kolejową powiecie ryckim,
 - gminy Adamów, Krzywdą, Stoczek Łukowski z miastem Stoczek Łukowski, Wola Mysłowska, Trzebieszów, Stanin, Wojcieszków, gmina wiejska Łuków i miasto Łuków w powiecie łukowskim,
 - powiat lubelski,

- powiat miejski Lublin,
- gminy Niedźwiada, Ostrów Lubelski, Serniki i Uścimów w powiecie lubartowskim,
- powiat łęczyński,
- powiat świdnicki,
- gminy Fajslawice, Gorzków, Izbica, Krasnystaw z miastem Krasnystaw, Kraśniczyn, Łopiennik Górny, Siennica Różana i część gminy Żółkiewka położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 842 w powiecie krasnostawskim,
- gminy Chełm, Ruda – Huta, Sawin, Rejowiec, Rejowiec Fabryczny z miastem Rejowiec Fabryczny, Siedliszcze, Wierzbica, część gminy Dorohusk położona na północ od linii wyznaczonej przez linię kolejową, część gminy Wojsławice położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę 1839L, część gminy Leśniowice położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę 1839L w powiecie chełmskim,
- powiat miejski Chełm,
- powiat kraśnicki,
- powiat opolski,
- powiat parczewski,
- gminy Hańsk, Stary Brus, Urszulin, Wola Uhruska, część gminy wiejskiej Włodawa położona na południe od południowej granicy miasta Włodawa w powiecie włodawskim,
- powiat radzyński,

w województwie podkarpackim:

- powiat stalowowolski,
- gminy Oleszyce, Lubaczów z miastem Lubaczów, Wielkie Oczy w powiecie lubaczowskim,
- część gminy Kamień położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 19, część gminy Sokołów Małopolski położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 875 w powiecie rzeszowskim,
- gminy Cmolasy i Majdan Królewski w powiecie kolbuszowskim,
- gminy Grodzisko Dolne, część gminy wiejskiej Leżajsk położona na południe od miasta Leżajsk oraz na zachód od linii wyznaczonej przez rzekę San, w powiecie 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 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 Nowogród Bobrzański, Trzebiechów część gminy Bojadła położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 278 biegnącą od wschodniej granicy gminy do skrzyżowania z drogą nr 282 i na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 282 biegnącej od miasta Bojadła do zachodniej granicy gminy i część gminy Sulechów położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr S3 w powiecie zielonogórskim,
- powiat żarski,
- gminy Brzeźnica, Iłowa, Małomice, Szprotawa, Wymiarki, Żagań, miasto Żagań, miasto Gozdnicza, część gminy Niegosławice położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 328 w powiecie żagańskim,
- część gminy Lubrza położona na południe od linii wyznaczonej przez autostradę A2, część gminy Łągów położona na południe od linii wyznaczonej przez autostradę A2, część gminy Świebodzin położona na południe od linii wyznaczonej przez autostradę A2 w powiecie świebodzińskim,

w województwie dolnośląskim:

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

w województwie wielkopolskim:

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

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

w województwie łódzkim:

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

w województwie zachodniopomorskim:

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

8. **Slovacchia**

Le seguenti zone della Slovacchia:

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

9. **Romania**

Le seguenti zone della Romania:

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

PARTE III

1. **Bulgaria**

Le seguenti zone della Bulgaria:

- the whole region of Blagoevgrad,

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

2. Lettonia

Le seguenti zone della Lettonia:

- 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. Lituania

Le seguenti zone della Lituania:

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

4. Polonia

Le seguenti zone della Polonia:

w województwie warmińsko-mazurskim:

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

w województwie podlaskim:

- część gminy Bakalarzewo położona na południe od linii wyznaczonej przez drogę 653 biegnącej od zachodniej granicy gminy do skrzyżowania z drogą 1122B oraz na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 1122B biegnącą od drogi 653 w kierunku południowym do skrzyżowania z drogą 1124B i następnie na południowo-zachód od drogi nr 1124B biegnącej od skrzyżowania z drogą 1122B do granicy z gminą Raczki w powiecie suwalskim,
- gmina Szczuczyn, część gminy wiejskiej Grajewo położona na północ o linii wyznaczonej przez drogę biegnącą od zachodniej granicy gminy łączącej miejscowości: Mareckie – Łękowo – Kacprowo – Ruda, a następnie od miejscowości Ruda na północ od rzeki Binduga uchodzącej do rzeki Elk i następnie na północ od linii wyznaczonej przez rzekę Elk od ujścia rzeki Binduga do wschodniej granicy gminy i 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 1328 W 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 leżańskim,
- gminy Krzeszów, Rudnik nad Sanem, część gminy Harasiuki położona na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr 1048 R, część gminy Ulanów położona na południe od linii wyznaczonej przez rzekę Tanew, część gminy Nisko położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 19 oraz na południe od linii wyznaczonej przez linię kolejową biegnącą od wschodniej granicy gminy do skrzyżowania z drogą nr 19, część gminy Jeżowe położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 19 w powiecie niżańskim,
- gminy Chłopice, Jarosław z miastem Jarosław, Laszki, Wiązownica, Pawłosiów, Radymno z miastem Radymno, w powiecie jarosławskim,
- gmina Stubno w powiecie przemyskim,
- część gminy Kamień położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 19 w powiecie rzeszowskim,

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

w województwie lubuskim:

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

w województwie wielkopolskim:

- gminy Buk, Dopiewo, Tarnowo Podgórne, część gminy Komorniki położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 5, część gminy Stęszew położona na północny – zachód od linii wyznaczonej przez drogi nr 5 i 32 w powiecie poznańskim,
- część gminy Duszniki położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 306 biegnącą od południowej granicy gminy do skrzyżowania z drogą nr 92 oraz na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr 92 biegnącą od wschodniej granicy gminy do skrzyżowania z drogą nr 306, część gminy Kaźmierz położona na południe i na wschód od linii wyznaczonych przez drogi: nr 92 biegnącą od zachodniej granicy gminy do skrzyżowania z drogą łączącą miejscowości 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 Kotła położona na południe od linii wyznaczonej przez rzekę Krzycki Rów, część gminy wiejskiej Głogów położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogi nr 12, 319 oraz 329, część miasta Głogów położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 12 w powiecie głogowskim,
- gminy Gaworzyce, Radwanice i część gminy Przemków położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 12 w powiecie polkowickim,

w województwie świętokrzyskim:

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

5. Romania

Le seguenti zone della Romania:

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

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

6. Slovacchia

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

PARTE IV

Italia

Le seguenti zone dell'Italia:

- tutto il territorio della Sardegna.»
-

RACCOMANDAZIONI

RACCOMANDAZIONE (UE) 2020/1595 DELLA COMMISSIONE

del 28 ottobre 2020

sulle strategie di test per la COVID-19, compreso il ricorso a test antigenici rapidi

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 292,

considerando quanto segue:

- (1) La pandemia di COVID-19 continua a rappresentare una grave minaccia per la salute pubblica. Come illustrato nella comunicazione della Commissione «Preparazione sanitaria a breve termine dell'UE per affrontare i focolai di COVID-19»⁽¹⁾, strategie di test solide e sufficienti capacità di test sono aspetti essenziali della preparazione e della reazione alla COVID-19, che consentono di individuare precocemente le persone potenzialmente infette e di rendere visibili i tassi di infezione e di trasmissione all'interno delle comunità. Tali aspetti costituiscono inoltre una condizione preliminare per un adeguato tracciamento dei contatti, al fine di limitare la diffusione attraverso un isolamento tempestivo.
- (2) In linea con l'articolo 168, paragrafo 7, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea⁽²⁾, la definizione della politica sanitaria nonché l'organizzazione e l'attuazione di misure sanitarie rimangono di competenza nazionale. Spetta quindi agli Stati membri dell'UE decidere in merito allo sviluppo e all'attuazione delle strategie di test per la COVID-19, tenendo conto della situazione epidemiologica e sociale nazionale.
- (3) Nel 2013 l'UE ha adottato la decisione n. 1082/2013/UE del Parlamento europeo e del Consiglio⁽³⁾ al fine di migliorare la preparazione e le capacità in tutta Europa e rafforzare la sua capacità di monitorare, individuare rapidamente e coordinare le risposte alle minacce sanitarie. Unitamente alla decisione n. 1082/2013/UE sono stati varati diversi strumenti⁽⁴⁾ per sostenere e coordinare la pianificazione della risposta e le azioni degli Stati membri in caso di minacce sanitarie transfrontaliere.
- (4) Un elemento cruciale nel coordinamento delle crisi sanitarie pubbliche che colpiscono l'Unione è il comitato per la sicurezza sanitaria (CSS). Il suo ruolo consiste nel rafforzare il coordinamento e la condivisione delle migliori pratiche e delle informazioni relative alla preparazione e alla pianificazione e della risposta a livello nazionale, nel promuovere l'interoperabilità e la dimensione intersettoriale di tali attività e nell'istituire un meccanismo per l'aggiudicazione congiunta di contromisure mediche.
- (5) Il 15 luglio 2020 la Commissione ha adottato la comunicazione sulla preparazione sanitaria a breve termine dell'UE⁽⁵⁾, che mira a garantire la preparazione sanitaria a breve termine dell'UE in caso di ulteriori focolai di COVID-19 in Europa. Uno dei settori di intervento inclusi nella suddetta comunicazione riguarda il raggiungimento, attraverso il CSS, di un accordo a livello dell'UE per strategie e metodologie di test uniformi.
- (6) Il 30 giugno il Consiglio ha adottato una raccomandazione relativa alla graduale revoca della restrizione temporanea dei viaggi non essenziali verso l'UE⁽⁶⁾, sulla base di una serie di principi e criteri oggettivi, tra cui la situazione sanitaria, la capacità di applicare misure di contenimento durante il viaggio, considerazioni sulla reciprocità e dati provenienti da fonti pertinenti quali il Centro europeo per la prevenzione e il controllo delle malattie (ECDC) e l'Organizzazione mondiale della sanità (OMS).

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

⁽²⁾ GU C 326 del 26.10.2012, pag. 47.

⁽³⁾ Decisione n. 1082/2013/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2013, relativa alle gravi minacce per la salute a carattere transfrontaliero e che abroga la decisione n. 2119/98/CE (GU L 293 del 5.11.2013, pag. 1).

⁽⁴⁾ Tra cui, ad esempio, il Sistema di allarme rapido e di reazione (SARR), il coordinamento in seno al comitato per la sicurezza sanitaria (CSS) e gli appalti congiunti.

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

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

- (7) Il 17 settembre 2020 il comitato per la sicurezza sanitaria ha raggiunto un accordo sul tema «Preparazione sanitaria dell'UE: raccomandazioni per un approccio comune dell'UE in materia di test per la COVID-19» ⁽⁷⁾, che stabilisce varie azioni che i paesi devono prendere in considerazione al momento di aggiornare o adattare le loro strategie di test. Le raccomandazioni mirano a raggiungere un accordo su un approccio coerente alla realizzazione di test per la COVID-19 in tutta Europa, basato sulla situazione nei paesi europei all'inizio di settembre 2020 e sulle rispettive strategie e obiettivi in materia di test attuati in quel momento.
- (8) Gli Stati membri dovrebbero cercare di evitare qualsiasi divieto di viaggio. Per salvaguardare le libertà nell'ambito del mercato unico, le eventuali limitazioni dovrebbero essere applicate nel rispetto dei principi generali del diritto dell'Unione, in particolare della proporzionalità e della non discriminazione, e non dovrebbero andare oltre quanto strettamente necessario per salvaguardare la salute pubblica.
- (9) Il 13 ottobre 2020 il Consiglio ha adottato una raccomandazione per un approccio coordinato alla limitazione della libertà di circolazione in risposta alla pandemia di COVID-19 ⁽⁸⁾, nella quale è chiesta, tra l'altro, maggiore chiarezza sulle misure applicate ai viaggiatori provenienti da zone a più alto rischio (test e autoquarantena) fornendo informazioni chiare e tempestive al pubblico.
- (10) I test efficaci svolgono un ruolo fondamentale nel garantire la libera circolazione delle persone e nel consentire il buon funzionamento del mercato interno. Dall'inizio della pandemia di COVID-19, il settore dei test diagnostici è in rapida evoluzione e ha sostenuto il ruolo centrale svolto dai test nel contenimento dei focolai. Riconoscendo l'importanza dei test diagnostici, l'Unione ne sostiene lo sviluppo attraverso una serie di azioni di ricerca e innovazione dell'UE¹. L'uso accurato dei test per la COVID-19, in volumi elevati e garantendo tempi rapidi tra la richiesta di test e i risultati, svolge un ruolo significativo nel ridurre la diffusione del SARS-CoV-2. Attualmente, la metodologia più affidabile per testare i casi e i contatti è l'approccio basato sulla RT-PCR (reazione a catena della polimerasi-trascrittasi inversa); i test di questo tipo erano tra quelli più precocemente disponibili al momento in cui la pandemia ha raggiunto il continente europeo.
- (11) Tuttavia, mentre i tassi di test RT-PCR effettuati sono aumentati in tutta l'UE, consentendo di individuare un maggior numero di casi di positività alla COVID-19, in particolare tra i giovani che presentano sintomi lievi o sono asintomatici, i laboratori faticano a garantire la disponibilità di risorse e capacità sufficienti per stare al passo con la domanda. Di conseguenza, questo ha determinato una carenza di materiali per i test RT-PCR e tempi di risposta più lunghi, limitando in tal modo l'efficace attuazione di misure di attenuazione e un rapido tracciamento dei contatti. Per attenuare la carenza, già il 19 marzo la Commissione ha organizzato un appalto congiunto di attrezzature da laboratorio comprendenti kit per i test e reagenti per i test RT-PCR, al quale hanno partecipato 20 Stati membri.
- (12) Malgrado l'attuazione dell'appalto congiunto, gli Stati membri devono ancora una volta affrontare problemi di capacità di test limitate e di tempi di risposta molto lunghi, in particolare nell'attuale contesto epidemiologico in cui l'Europa sta vivendo una recrudescenza dei casi di positività alla COVID-19. In tale contesto gli Stati membri si stanno avvalendo sempre più spesso della possibilità di utilizzare test rapidi o decentrati (ad esempio test antigenici), per lo più in contesti sanitari, e ne stanno valutando un uso più ampio. Questa nuova generazione di test per la COVID-19 più veloci e meno costosi, che consentono di ottenere risultati spesso in meno di 30 minuti, sta conquistando quote di mercato sempre più ampie.
- (13) L'11 settembre 2020 l'OMS ha pubblicato orientamenti provvisori sull'uso di test antigenici rapidi per l'individuazione dei casi di COVID-19 ⁽⁹⁾, offrendo ai paesi consulenza sul ruolo potenziale di tali test e sulla necessità di operare un'attenta selezione dei test. Come sottolineato dall'OMS, sebbene i test antigenici rapidi possano offrire soluzioni utili per la diagnosi dell'infezione da SARS-CoV-2 in una serie di contesti e scenari, le loro prestazioni cliniche non sono (ancora) ottimali e occorre agire con cautela.
- (14) Tra i modelli esistenti, l'OMS raccomanda di utilizzare test antigenici rapidi che soddisfino requisiti minimi di prestazione ≥ 80 % di sensibilità e ≥ 97 % di specificità, e di ricorrere a tali test in particolare quando la disponibilità di test RT-PCR è temporaneamente limitata o quando tempi di risposta prolungati precludono l'utilità clinica. L'uso di test antigenici rapidi per lo screening dei soggetti offre la possibilità di individuare rapidamente le persone che presentano il maggiore rischio di diffusione dell'infezione, in particolare in condizioni di elevata trasmissione all'interno di una comunità. I test antigenici rapidi dovrebbero inoltre essere effettuati da operatori addestrati, conformemente alle istruzioni del fabbricante ed entro i primi 5-7 giorni successivi all'insorgere dei sintomi, quando i carichi virali raggiungono il valore massimo.

⁽⁷⁾ https://ec.europa.eu/health/sites/health/files/preparedness_response/docs/common_testingapproach_covid-19_en.pdf

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

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

- (15) Diversi Stati membri ⁽¹⁰⁾ hanno iniziato a utilizzare i test antigenici rapidi nella pratica e ne hanno incluso l'uso nelle rispettive strategie nazionali di test per la COVID-19. Inoltre, la maggior parte degli Stati membri sta attualmente effettuando studi di convalida o progetti pilota per valutare le prestazioni cliniche dei test antigenici rapidi in contesti specifici e per la diagnosi dell'infezione da SARS-CoV-2 in determinate popolazioni bersaglio. Alla riunione del 19 ottobre 2020 il comitato per la sicurezza sanitaria ha deciso di elaborare una posizione comune sull'uso dei test antigenici rapidi in cui siano affrontati, tra l'altro, l'applicazione di tali test e l'uso dei relativi risultati.
- (16) L'uso dei test antigenici rapidi, in particolare sui viaggiatori in arrivo presso gli aeroporti, è stato esaminato dall'azione congiunta «EU Healthy Gateways» ⁽¹¹⁾. Sono state analizzate, tra l'altro, le opzioni relative ai metodi di test in laboratorio, alla tempistica per effettuare i test sui viaggiatori, alle risorse necessarie e alle modalità pratiche negli aeroporti. L'analisi può essere pertinente anche per i viaggiatori che utilizzano altri mezzi di trasporto.
- (17) Inoltre, la Commissione ha recentemente chiesto al Centro europeo per la prevenzione e il controllo delle malattie (ECDC) e all'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea (EASA) di elaborare un protocollo per trasporti aerei più sicuri, comprendente una proposta relativa ad un protocollo comune dell'UE per i test di sicurezza sanitaria negli aeroporti. Il protocollo dovrebbe comprendere elementi quali la tempistica dei test, la popolazione bersaglio, i tipi di test e la possibile attuazione negli aeroporti, e potrebbe essere ulteriormente esteso ad altri modi di trasporto. Lo sviluppo di strategie di test basate su tecnologie convalidate per il contesto specifico e sulle capacità disponibili dovrebbe anche ispirare gli approcci in materia di quarantena o altre restrizioni, ad esempio il riconoscimento reciproco dei risultati dei test potrebbe ridurre adeguatamente il rischio di importazione dei casi a un livello equivalente o inferiore al rischio prevalente all'interno della regione di destinazione e, di conseguenza, portare alla revoca della quarantena o di altre restrizioni.
- (18) Lo sviluppo di strategie di test basate su tecnologie convalidate e sulle capacità disponibili dovrebbe inoltre costituire la base di una politica dell'UE in materia di quarantena. La Commissione ha incaricato il Centro europeo per la prevenzione e il controllo delle malattie (ECDC) di fornire orientamenti scientifici sulla quarantena al fine di proporre un approccio europeo,

HA ADOTTATO LA PRESENTE RACCOMANDAZIONE:

FINALITÀ

1. La presente raccomandazione stabilisce orientamenti per i paesi per quanto riguarda elementi chiave da prendere in considerazione per le strategie di test a livello nazionale, regionale o locale.
2. Le raccomandazioni si concentrano in particolare sulla portata delle strategie dei test COVID-19, sui gruppi da considerare prioritari e sulle situazioni specifiche di cui tenere conto; affrontano inoltre aspetti chiave connessi alle capacità di effettuare test e alle risorse necessarie. Infine, sono altresì presentate considerazioni sull'uso dei test antigenici rapidi.
3. Le raccomandazioni mirano inoltre a garantire che le strategie di test contribuiscano al buon funzionamento del mercato interno, dei viaggi transfrontalieri e della libera circolazione delle persone, dei servizi e delle merci all'interno dell'Unione.

STRATEGIE DI TEST

4. L'individuazione precoce attraverso i test rimane essenziale. Gli Stati membri dovrebbero effettuare test nella misura più ampia possibile, dando la priorità ai soggetti sintomatici, a coloro che hanno avuto contatti con casi confermati, ai focolai locali gravi e, per quanto possibile, anche ai test su soggetti asintomatici, in linea con le risorse disponibili e con le proprie capacità di effettuare test e di tracciare i contatti, nonché tenendo conto degli scenari illustrati negli orientamenti per i test pubblicati dall'ECDC ⁽¹²⁾.

⁽¹⁰⁾ Al 22 ottobre, Belgio, Finlandia, Francia, Germania, Grecia, Italia, Spagna e Regno Unito.

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

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

5. In assenza di capacità sufficienti, gli Stati membri dovrebbero effettuare test in via prioritaria sulle persone che presentano sintomi, anche lievi, compatibili con la COVID-19, in particolare su coloro che presentano sintomi di infezione respiratoria acuta. Ove possibile, tale prassi dovrebbe essere associata all'effettuazione di test per individuare l'influenza e altre infezioni respiratorie, ad esempio mediante saggi multiplex o di altro tipo. I criteri per stabilire le priorità nell'effettuazione dei test dovrebbero essere oggettivi e applicati in modo non discriminatorio.
6. Gli Stati membri dovrebbero prestare particolare attenzione a evitare e/o eliminare la trasmissione della COVID-19 all'interno delle strutture sanitarie e di assistenza a lungo termine, quali le strutture di assistenza residenziali e le case di riposo per anziani. Il personale impiegato in questi settori dovrebbe essere sottoposto a test a cadenza regolare e dovrebbero essere istituiti dei piani per l'effettuazione dei test. I pazienti dovrebbero inoltre essere sottoposti a test al momento del ricovero o subito prima, mentre i degenti in ospedale dovrebbero essere monitorati per almeno 14 giorni dopo il ricovero per individuare l'eventuale insorgenza di sintomi della COVID-19 ed essere sottoposti a test a cadenza regolare, sulla base di un piano concordato (ad esempio una volta alla settimana).
7. In caso di focolai e cluster concentrati e ben identificati, gli Stati membri dovrebbero valutare la possibilità di sottoporre a test la maggior parte della comunità interessata, indipendentemente dall'insorgenza o meno di sintomi, in quanto ciò potrebbe minimizzare o addirittura evitare la necessità di introdurre misure di sanità pubblica più rigorose. Le autorità locali dovrebbero sviluppare un piano per i test e per la conformità nelle situazioni critiche prevedibili, ad esempio nelle scuole o nei luoghi di lavoro.
8. Gli Stati membri dovrebbero garantire piani per l'effettuazione di test sui lavoratori critici (compreso il personale impiegato nell'assistenza sanitaria, nell'assistenza a lungo termine e nell'istruzione) e garantire l'accesso agevole di tali gruppi a test frequenti per la COVID-19.
9. Gli Stati membri dovrebbero garantire una comunicazione chiara e fornire ai cittadini informazioni basate sulla salute pubblica. Dovrebbero inoltre garantire la presenza di centri per i test accessibili alla popolazione nonché un'ampia partecipazione ai test per la COVID-19, in particolare in caso di test su soggetti asintomatici e in caso di focolai.

CAPACITÀ DI EFFETTUARE TEST E RISORSE

10. La Commissione torna a sottolineare che gli Stati membri dovrebbero definire le necessarie capacità di effettuare test e le relative risorse (per il prelievo dei campioni, l'esecuzione dei test e il tracciamento dei contatti) sulla base degli obiettivi di test, della pianificazione della domanda e dell'offerta e delle più recenti prove scientifiche sulle caratteristiche della malattia.
11. Gli Stati membri dovrebbero garantire la disponibilità di capacità e risorse atte a consentire test mirati, tempestivi e accurati, compresi tempi di risposta rapidi, idealmente di 24 ore, tra la richiesta di test e il risultato, nonché un tracciamento tempestivo dei contatti per facilitare la pronta identificazione e il contenimento dei casi e dei cluster come pure il rapido ritorno alla normalità per i gruppi non infetti.
12. Monitorare la presenza del SARS-CoV-2 nelle acque reflue può inoltre costituire un metodo complementare di tracciamento della diffusione del virus nella popolazione, nonché un sistema di allarme rapido. Tale sorveglianza è già in atto in alcuni Stati membri e dovrebbe essere estesa il più possibile.
13. In linea con gli attuali orientamenti dell'ECDC, gli Stati membri sono incoraggiati a effettuare test RT-PCR (o test equivalenti convalidati) sui contatti che sono stati esposti al virus, al fine di abbreviare la quarantena. Gli Stati membri sono invitati a monitorare e aggiornare le disposizioni nazionali in materia di quarantena in linea con le più recenti prove scientifiche.
14. Gli Stati membri dovrebbero condurre prove di stress basate su scenari per le capacità di effettuare test, la disponibilità e l'esecuzione dei test nonché per i sistemi di tracciamento dei contatti. Tali prove di stress dovrebbero essere svolte non solo a livello nazionale ma anche concentrarsi su focolai localizzati ed essere basate su scenari specifici, quali eventi superdiffusori, focolai in settori industriali specifici, contesti didattici e strutture di accoglienza residenziali. Al termine dell'esercizio gli Stati membri dovrebbero condividere, ad esempio attraverso il comitato per la sicurezza sanitaria, gli insegnamenti tratti e le migliori pratiche.
15. Gli Stati membri dovrebbero esplorare la possibilità di cooperare a livello transfrontaliero per garantire sufficienti capacità di effettuare test RT-PCR e test rapidi in tutta l'UE, ad esempio mettendo a disposizione laboratori mobili o effettuando tecnicamente i test a livello transfrontaliero.

TEST ANTIGENICI RAPIDI

16. Gli Stati membri dovrebbero concordare i criteri per la selezione dei test antigenici rapidi, in particolare per quanto riguarda le prestazioni cliniche quali sensibilità e specificità, nonché raggiungere un accordo sugli scenari e sui contesti in cui è opportuno ricorrere ai test rapidi antigenici, ad esempio nelle fattispecie caratterizzate da elevata trasmissione comunitaria.
17. Gli Stati membri dovrebbero condividere attivamente e discutere, in particolare attraverso il comitato per la sicurezza sanitaria e altre piattaforme di condivisione delle conoscenze quali i dispositivi integrati per la risposta politica alle crisi del Consiglio, le informazioni sui risultati degli studi di convalida effettuati sui test antigenici rapidi nei paesi dell'UE indipendentemente dagli studi condotti dalle imprese che hanno sviluppato i test.
18. La Commissione collaborerà con gli Stati membri per creare un quadro per la valutazione, l'approvazione e il riconoscimento reciproco dei test rapidi come pure, con urgenza, per il riconoscimento reciproco dei risultati dei test. La Commissione monitorerà inoltre il mercato e la disponibilità di nuovi test antigenici rapidi, tenendo conto delle prestazioni cliniche e dei criteri da concordare, e istituirà un archivio di informazioni sui test antigenici rapidi e sui risultati degli studi di convalida man mano che saranno disponibili nell'UE, a partire dall'attuale «Banca dati dei dispositivi diagnostici in vitro e dei metodi di test COVID-19». La Commissione avvierà iniziative per l'acquisizione di test al fine di garantire un accesso equo ai test antigenici rapidi e la loro rapida diffusione in tutta l'UE.

Fatto a Bruxelles, il 28 ottobre 2020

Per la Commissione

Stella KYRIAKIDES

Membro della Commissione

ATTI ADOTTATI DA ORGANISMI CREATI DA ACCORDI INTERNAZIONALI

Solo i testi originali UNECE hanno efficacia giuridica ai sensi del diritto internazionale pubblico. Lo status e la data di entrata in vigore del presente regolamento devono essere controllati nell'ultima versione del documento UNECE TRANS/WP.29/343, reperibile al seguente indirizzo: <http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29docstts.html>

Regolamento UNECE n. 151 — Disposizioni uniformi sull'omologazione dei veicoli a motore per quanto riguarda il sistema di monitoraggio degli angoli morti per il rilevamento di biciclette [2020/1596]

Comprendente tutti i testi validi fino a:

Supplemento 1 della versione originale del regolamento — Data di entrata in vigore: 25 settembre 2020

Il presente documento è un semplice strumento di documentazione. I testi facenti fede e giuridicamente vincolanti sono i seguenti: ECE/TRANS/WP.29/2019/28 e

ECE/TRANS/WP.29/2020/18

INDICE

REGOLAMENTO

0. Introduzione (a titolo informativo)
1. Ambito di applicazione
2. Definizioni
3. Domanda di omologazione
4. Omologazione
5. Specifiche
6. Procedura di prova
7. Modifica del tipo di veicolo ed estensione dell'omologazione
8. Conformità della produzione
9. Sanzioni in caso di non conformità della produzione
10. Cessazione definitiva della produzione
11. Nomi e indirizzi dei servizi tecnici responsabili delle prove di omologazione e delle autorità di omologazione

ALLEGATI

- 1 Notifica
- 2 Esempi di marchi di omologazione
- 3 Procedura per la definizione dei requisiti prestazionali per le prove diverse da quelle contemplate nella tabella delle prove

0. INTRODUZIONE (a titolo informativo)

- 0.1. Le manovre di svolta che comportano collisioni tra autocarri in svolta a destra e ciclisti e che avvengono tipicamente a velocità di marcia ridotta o da fermi hanno in genere gravi conseguenze per gli utenti vulnerabili della strada. In passato si è provveduto ad aumentare la sicurezza degli utenti vulnerabili della strada migliorando

la visuale del conducente, grazie a un maggior numero di specchi, e dotando gli autocarri di una protezione antincastro. Poiché gli incidenti in svolta continuano a verificarsi, e poiché in molti segmenti di veicoli sono stati introdotti sistemi di assistenza alla guida, sarebbe logico utilizzare questi sistemi di assistenza alla guida per evitare incidenti tra autocarri in svolta e ciclisti.

- 0.2. Alcune considerazioni teoriche dimostrano che le situazioni di traffico in cui sono coinvolti veicoli pesanti e biciclette divengono critiche principalmente a causa di un'erronea valutazione della situazione da parte dei conducenti dei veicoli. In alcuni casi il pericolo può insorgere in modo così improvviso che un avvertimento ad alta intensità, inteso a stimolare una reazione del conducente alla situazione dopo un adeguato tempo di reazione, non può essere attivato con sufficiente anticipo. Di norma la reazione del conducente a un'informazione (di soglia elevata o bassa / avvertimento o informazione) avviene solo dopo un certo tempo. In molti casi questo tempo di reazione è più lungo del tempo necessario a evitare l'incidente e quindi, nonostante l'avvertimento, non si riesce a evitare lo scontro.
- 0.3. Gli avvertimenti ad alta intensità in una situazione di guida sono giustificati solo in caso di elevata probabilità di incidente, altrimenti il conducente tende a ignorare i segnali di allarme del sistema. Un sistema informativo di assistenza al conducente (a bassa soglia), tuttavia, può essere attivato con sufficiente anticipo, poiché agevola il conducente senza arrecargli fastidio. Si ritiene possibile progettare un'interfaccia uomo-macchina per i sistemi di monitoraggio degli angoli morti che non arrechi fastidio al conducente quando il segnale non è necessario, per esempio scegliendo di collocare il segnale in una posizione al di fuori della visuale principale del conducente quando lo sguardo è rivolto in avanti, ma mettendolo in una posizione ben visibile quando lo sguardo è rivolto nella direzione di marcia che il conducente intende seguire. Una posizione idonea, che soddisfa queste prescrizioni, è collocabile a circa 40° sulla destra rispetto a un asse parallelo alla linea centrale del veicolo passante attraverso il punto oculare del conducente.
- 0.4. Il regolamento UNECE prevede quindi l'attivazione precoce di un segnale informativo nel caso in cui una bicicletta stia penetrando nell'area critica del lato passeggero di un veicolo pesante nel momento in cui il veicolo inizia una manovra di svolta nella direzione della bicicletta, comprese le situazioni in cui è necessaria una controcorsa per aggiustare la manovra di svolta. Questo segnale informativo di assistenza deve essere disattivato automaticamente solo in caso di avaria del sistema o di contaminazione dei sensori; non deve essere possibile disattivarlo manualmente.
- 0.5. Il regolamento UNECE prevede inoltre che sia emesso un segnale diverso quando la collisione diventa inevitabile, p. es. quando viene rilevata una chiara sterzata del volante o viene azionato un indicatore di direzione. Questo segnale di avvertimento aggiuntivo può essere disattivato manualmente o automaticamente; deve essere disattivato insieme al segnale che informa di un'avaria del sistema o di una contaminazione dei sensori.
- 0.6. Il regolamento UNECE definisce una procedura di prova che non richiede l'effettiva esecuzione della manovra di svolta; una tale procedura è accettabile in quanto il segnale informativo deve comunque essere attivato con sufficiente anticipo. I dati sperimentali dimostrano che alcune manovre di svolta di veicoli pesanti, specialmente se effettuate verso strade strette, richiedono una controcorsa che ha inizio circa 15 metri prima dell'ingresso della strada; per questo motivo la procedura di prova richiesta dal presente regolamento prevede che il segnale informativo sia attivato 15 metri prima del punto di collisione previsto.
- 0.7. Il presente regolamento consente ai servizi tecnici di sottoporre a prova altre combinazioni di parametri, più o meno casuali, non stabilite nella tabella 1 dell'appendice 1. Si prevede che in questo modo il sistema sarà più stabile, ma la procedura di prova risulterà più complessa.

Per poter analizzare in modo adeguato l'esito (positivo o negativo) della prova sul sistema secondo le prescrizioni di cui al punto 5, è stato incluso l'allegato 3 per calcolare i valori dei requisiti prestazionali. Alcune prescrizioni potrebbero tuttavia risultare in contraddizione tra loro, per es. il segnale informativo potrebbe non essere ammesso per una prova ed essere necessario per un'altra, con la stessa posizione relativa di bicicletta e veicolo ma con un raggio di sterzata e un punto di impatto diversi (che non possono essere rilevati dal sistema a livello dei punti di informazione).

Per questo motivo non viene effettuata la valutazione del criterio «primo punto di informazione» per questo tipo di prova; è da considerarsi comunque sufficiente se è stata superata la prova della falsa informazione (segnale stradale).

1. AMBITO DI APPLICAZIONE

- 1.1. Il presente regolamento si applica al sistema di monitoraggio degli angoli morti dei veicoli delle categorie N_2 (> 8 t di massa massima tecnicamente ammissibile) e N_3 . I veicoli delle categorie N_2 (≤ 8 t di massa massima tecnicamente ammissibile), M_2 e M_3 possono essere omologati su richiesta del costruttore.
- 1.2. Le prescrizioni del presente regolamento sono formulate per essere applicate ai veicoli sviluppati per la circolazione a destra. Nel caso dei veicoli sviluppati per la circolazione a sinistra le prescrizioni devono essere applicate invertendo i criteri, se del caso.

2. DEFINIZIONI

Ai fini del presente regolamento si intende per:

- 2.1. «*omologazione di un tipo di veicolo*»: la procedura completa con cui una parte contraente dell'accordo certifica che un tipo di veicolo è conforme alle prescrizioni tecniche del presente regolamento;
- 2.2. «*tipo di veicolo per quanto riguarda il sistema di monitoraggio degli angoli morti*»: una categoria di veicoli che non differiscono tra loro in aspetti essenziali quali:
- a) la denominazione commerciale o il marchio del costruttore;
 - b) le caratteristiche del veicolo che influiscono in modo significativo sulle prestazioni del sistema di monitoraggio degli angoli morti;
 - c) il tipo e il progetto del sistema di monitoraggio degli angoli morti;
- 2.3. «*sistema di monitoraggio degli angoli morti*» (Blind Spot Information System, BSIS): un sistema che informa il conducente di una possibile collisione con una bicicletta sul lato del veicolo ad essa vicino;
- 2.4. «*tempo di reazione*»: il tempo che intercorre tra l'emissione del segnale informativo e la reazione del conducente;
- 2.5. «*punto di riferimento oculare*»: punto mediano compreso tra due punti distanti tra loro 65 mm e posti verticalmente 635 mm al di sopra del punto di riferimento di cui all'allegato 1 del documento ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6 ⁽¹⁾ sul sedile del conducente. La retta che unisce i due punti è perpendicolare al piano verticale longitudinale mediano del veicolo. Il centro del segmento che congiunge i due punti si trova su un piano verticale longitudinale che deve attraversare il centro del sedile del conducente, quale specificato dal costruttore del veicolo;
- 2.6. «*distanza di arresto*»: la distanza necessaria al veicolo per raggiungere la condizione di arresto completo una volta che è stato emesso il segnale informativo del sistema di monitoraggio degli angoli morti, tenuto conto del tempo di reazione e della decelerazione indotta dalla frenata;
- 2.7. «*punto di collisione*»: la posizione in cui la traiettoria di un veicolo si intersecherebbe con quella di una bicicletta se il veicolo avviasse una manovra di svolta.
- Il punto teorico di collisione, di cui alla figura 1 dell'appendice 1, corrisponde al punto in cui si verificherebbe una collisione nelle rispettive condizioni di prova qualora il veicolo avviasse una manovra di svolta nella direzione della bicicletta, p. es. iniziando con una manovra di controcurva all'ultimo punto di informazione. È da notare che l'effettiva manovra di svolta non è sottoposta a prova, in quanto l'informazione deve essere fornita prima che tale manovra abbia inizio;
- 2.8. «*ultimo punto di informazione (UPI)*»: il punto in corrispondenza del quale deve essere stato emesso il segnale informativo. Si tratta del punto che precede il presunto punto di svolta del veicolo verso la bicicletta nelle situazioni in cui potrebbe verificarsi una collisione;
- 2.9. «*lato vicino*»: il lato del veicolo prossimo alla bicicletta. Con la circolazione a destra, il lato vicino corrisponde al lato destro del veicolo;
- 2.10. «*segnale informativo*»: un segnale ottico che ha lo scopo di informare il conducente del veicolo della presenza di una bicicletta in movimento nei pressi;
- 2.11. «*traiettoria del veicolo*»: la successione di tutte le posizioni in cui si trova o si è trovato l'angolo anteriore destro del veicolo durante la prova;
- 2.12. «*bicicletta*»: l'insieme di bicicletta e ciclista. Durante la prova, è simulata nel modo indicato ai punti 6.5 e 6.6 con un dispositivo di prova conforme alla norma ISO [CD] 19206-4. Il punto di riferimento per la collocazione della bicicletta deve corrispondere al punto più avanzato sulla linea mediana della bicicletta;

⁽¹⁾ Cfr. l'allegato 1 della risoluzione consolidata sulla costruzione dei veicoli (R.E.3), documento ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6, www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html

- 2.13. «spazio comune»: un'area in cui possono comparire, ma non contemporaneamente, due o più funzioni di informazione (p. es. simboli);
- 2.14. «separazione laterale»: la distanza tra il veicolo e la bicicletta sul lato ad essa vicino del veicolo nel momento in cui il veicolo e la bicicletta si trovano in posizione parallela. La distanza è misurata tra il piano parallelo alla linea mediana longitudinale del veicolo che tocca l'estremità laterale del veicolo, senza tener conto della sporgenza dei dispositivi per la visione indiretta, e il piano mediano longitudinale della bicicletta al netto della metà della larghezza della bicicletta, corrispondente a 250 mm. L'estremità laterale del veicolo deve essere considerata solo nell'area compresa tra il punto più avanzato del veicolo e un massimo di 6 m dietro di esso;
- 2.15. «primo punto di informazione»: il punto più avanzato al quale può essere emesso un segnale informativo. Precede l'ultimo punto di informazione di una distanza corrispondente a un tempo di percorrenza di 4 secondi, tenuto conto della velocità con cui si muove il veicolo, alla quale si aggiunge una distanza supplementare se il punto di impatto si trova a meno di 6 m dall'angolo anteriore destro del veicolo;
- 2.16. «angolo anteriore destro del veicolo»: la proiezione del punto che risulta dall'intersezione del piano laterale del veicolo (senza tener conto dei dispositivi per la visione indiretta) e del piano anteriore del veicolo (senza tener conto dei dispositivi per la visione indiretta e di qualsiasi parte del veicolo che si trova a oltre 2 metri dal suolo) sulla superficie stradale;
- 2.17. «punto di impatto»: il luogo in cui avviene l'impatto tra la bicicletta e il lato destro del veicolo rispetto all'angolo anteriore destro del veicolo, quando entrambi i veicoli hanno raggiunto il punto di collisione, come indicato nella figura 3 dell'appendice 1.
- 2.18. «interruttore generale del veicolo»: il dispositivo mediante il quale l'elettronica di bordo è attivata passando dallo stato di spegnimento, proprio del veicolo parcheggiato senza conducente a bordo, a quello di normale funzionamento.

3. DOMANDA DI OMOLOGAZIONE

- 3.1. La domanda di omologazione di un tipo di veicolo per quanto riguarda il BSIS deve essere presentata dal costruttore del veicolo o dal suo mandatario.
- 3.2. La domanda deve essere corredata dei documenti sottoelencati, in triplice copia, e comprendere le seguenti informazioni:
- 3.2.1. una descrizione del tipo di veicolo in relazione alle prescrizioni di cui al punto 5, nonché i disegni quotati e la documentazione di cui al punto 6.1. Devono essere indicati i numeri e/o i simboli che identificano il tipo di veicolo.
- 3.3. Al servizio tecnico che effettua le prove di omologazione va presentato un veicolo rappresentativo del tipo di veicolo da omologare.

4. OMOLOGAZIONE

- 4.1. Si rilascia l'omologazione se il tipo di veicolo presentato per l'omologazione a norma del presente regolamento è conforme alle prescrizioni del punto 5.
- 4.2. La conformità alle prescrizioni del punto 5 deve essere verificata mediante la procedura di prova definita al punto 6, sebbene il funzionamento non debba essere limitato a tali condizioni di prova.
- 4.3. A ciascun tipo di veicolo omologato deve essere assegnato un numero di omologazione, le cui prime due cifre (attualmente 00 per il presente regolamento nella versione originale) indicano la serie di modifiche comprendente le più recenti modifiche tecniche rilevanti apportate al presente regolamento alla data di rilascio dell'omologazione. La stessa parte contraente non può assegnare il medesimo numero allo stesso tipo di veicolo dotato di un altro tipo di BSIS o a un altro tipo di veicolo.
- 4.4. La notifica del rilascio, del rifiuto o della revoca di un'omologazione ai sensi del presente regolamento deve essere comunicata alle parti contraenti dell'accordo che applicano il presente regolamento mediante una scheda conforme al modello che figura nell'allegato 1, corredata di fotografie e/o progetti forniti dal richiedente di formato non superiore ad A4 (210 × 297 mm), o piegati in quel formato, e in scala adeguata.
- 4.5. Su tutti i veicoli conformi al tipo di veicolo omologato ai sensi del presente regolamento va apposto, in maniera visibile e in posizione facilmente accessibile indicata sulla scheda d'omologazione, un marchio di omologazione internazionale conforme al modello illustrato nell'allegato 2 e composto:

- 4.5.1. di un cerchio al cui interno è iscritta la lettera «E» seguita da:
- a) il numero distintivo del paese che ha rilasciato l'omologazione; ⁽²⁾ e
 - b) il numero del presente regolamento, seguito dalla lettera «R», da un trattino e dal numero di omologazione, posti alla destra del cerchio di cui al presente punto;
- oppure
- 4.5.2. di un ovale al cui interno sono iscritte le lettere «UI» seguite dall'identificatore unico.
- 4.6. Se nel paese che rilascia l'omologazione a norma del presente regolamento il veicolo è conforme a un tipo di veicolo omologato a norma di uno o più regolamenti UNECE allegati all'accordo, non occorre ripetere il simbolo di cui al punto 4.5; in tal caso, il numero del regolamento UNECE, il numero di omologazione e gli altri simboli supplementari vanno posti in colonne verticali a destra del simbolo di cui al punto 4.5.
- 4.7. Il marchio di omologazione deve essere chiaramente leggibile e indelebile.
- 4.8. Il marchio di omologazione deve essere apposto sulla targhetta dei dati del veicolo o accanto ad essa.
5. SPECIFICHE
- 5.1. Qualsiasi veicolo dotato di un BSIS conforme alla definizione di cui al punto 2.3 deve soddisfare le prescrizioni di cui ai punti da 5.2. a 5.7. del presente regolamento.
- 5.2. Condizioni generali
- 5.2.1. L'efficienza del BSIS non deve essere compromessa da campi magnetici o elettrici. Ciò deve essere dimostrato in base alle prescrizioni tecniche e alle disposizioni transitorie del regolamento UNECE n. 10, serie di modifiche 04 o successiva.
- 5.2.2. Ad eccezione degli elementi esterni del BSIS che fanno parte di un altro dispositivo soggetto a requisiti specifici di sporgenza, gli elementi esterni del BSIS possono sporgere fino a 100 mm oltre la larghezza del veicolo.
- 5.3. Requisiti prestazionali
- 5.3.1. Il BSIS deve informare il conducente, tramite un segnale ottico, della prossimità di biciclette che potrebbero essere messe in pericolo durante una manovra di svolta, in modo che sia possibile arrestare il veicolo prima che questo incroci la traiettoria della bicicletta.
- Il sistema deve inoltre informare il conducente in merito alla presenza di biciclette in avvicinamento mentre il veicolo è fermo, prima che la bicicletta in questione raggiunga la parte frontale del veicolo, tenendo conto di un tempo di reazione di 1,4 secondi. La relativa prova è descritta al punto 6.6.
- Il BSIS deve informare il conducente, tramite un segnale ottico, acustico, tattile o una qualsiasi combinazione di questi segnali quando aumenta il rischio di una collisione.
- Un segnale informativo ottico deve rimanere attivo solo per il tempo in cui sono presenti le condizioni di cui al punto 5.3.1.4. Non è ammessa la disattivazione del segnale informativo quando il veicolo svolta nella direzione opposta alla bicicletta fintanto che è ancora possibile una collisione tra il veicolo e la bicicletta, qualora il conducente torni a svoltare in direzione della bicicletta, incrociandone la traiettoria.
- 5.3.1.1. Il segnale informativo deve soddisfare le prescrizioni del punto 5.4.
- 5.3.1.2. Il segnale di avvertimento deve soddisfare le prescrizioni del punto 5.5. Può essere disattivabile manualmente. In caso di disattivazione manuale, il segnale deve riattivarsi ogni volta che viene acceso l'interruttore generale del veicolo.

⁽²⁾ I numeri distintivi delle parti contraenti dell'accordo del 1958 sono riportati nell'allegato 3 della risoluzione consolidata sulla costruzione dei veicoli (R.E.3), documento ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6

5.3.1.3. Il BSIS deve funzionare almeno in tutte le marce avanti del veicolo, a una velocità compresa tra lo stato di veicolo fermo e i 30 km/h e a condizioni di luminosità ambientale superiori a 15 Lux

5.3.1.4. Il BSIS deve emettere un segnale informativo in corrispondenza dell'ultimo punto di informazione quando rileva la presenza di una bicicletta in movimento a una velocità compresa tra 5 e 20 km/h, e a una distanza laterale tra veicolo e bicicletta compresa tra 0,9 e 4,25 m, e quando una normale manovra di svolta effettuata dal conducente del veicolo potrebbe determinare una collisione tra il veicolo e la bicicletta a un punto di impatto compreso tra 0 e 6 m rispetto all'angolo anteriore destro del veicolo. Il segnale informativo non è tuttavia necessario quando la distanza longitudinale relativa tra la bicicletta e l'angolo anteriore destro del veicolo è superiore a 30 m rispetto alla parte posteriore o a 7 m rispetto alla parte anteriore.

Il segnale informativo non deve essere visibile prima del primo punto di informazione. Esso deve essere attivarsi tra il primo e l'ultimo punto di informazione. È possibile calcolare il primo punto di informazione rispetto a un qualsiasi punto di impatto aggiungendo a quest'ultimo la differenza tra 6 m e il punto di impatto.

Il segnale informativo deve attivarsi anche nel caso in cui sia rilevata la presenza di una bicicletta a una distanza laterale longitudinale compresa tra 0,25 e 0,9 m, in una posizione corrispondente almeno alla ruota anteriore più avanzata durante la marcia avanti.

5.3.1.5. Il costruttore del veicolo deve garantire che sia ridotto al minimo il numero di avvertimenti falsi positivi quando viene rilevata la presenza di oggetti diversi dagli utenti vulnerabili della strada, come coni segnaletici, segnali stradali, siepi o automobili in sosta. Può tuttavia attivarsi un segnale informativo quando una collisione è imminente.

5.3.1.6. Il BSIS deve disattivarsi automaticamente se non è in grado di funzionare adeguatamente quando i sensori sono contaminati da ghiaccio, neve, fango, sporco o altro materiale analogo, oppure in presenza di condizioni di luminosità inferiori a quelle indicate al punto 5.3.1.3. Lo stato di disattivazione deve essere segnalato come indicato al punto 5.6.2. Il BSIS deve riattivarsi automaticamente quando cessano le condizioni di contaminazione sopra indicate ed è stato verificato il normale funzionamento effettuando la prova descritta al punto 6.9.

5.3.1.7. Il BSIS deve inoltre fornire al conducente un segnale di avvertimento in presenza di una sua avaria che impedisce il rispetto delle prescrizioni del presente regolamento. Tale segnale deve essere conforme a quanto indicato al punto 5.6.1. La conformità deve essere verificata secondo le disposizioni del punto 6.8 (prova di rilevamento di avarie).

5.3.2. Il costruttore deve dimostrare al servizio tecnico e all'autorità di omologazione, servendosi di documentazione, di una simulazione o di qualsiasi altro metodo, che il BSIS funziona nel modo indicato anche con biciclette e ciclisti più piccoli, i cui valori non si discostino di oltre il 36% da quelli indicati nella norma ISO [CD] 19206-4:2018.

5.4. Segnale informativo

5.4.1. Il segnale informativo del monitoraggio degli angoli morti di cui al punto 5.3.1.1 deve essere un segnale che il conducente può notare e verificare agevolmente dal suo posto di guida. Tale segnale informativo deve essere visibile alla luce del giorno e di notte.

5.4.2. Il dispositivo che emette il segnale informativo deve essere situato sul lato vicino, a un angolo orizzontale superiore a 30° rispetto a un asse parallelo al piano longitudinale mediano del veicolo e che attraversa il punto di riferimento oculare. Se il posto di guida del conducente si trova sul lato vicino del veicolo, tale valore può essere ridotto.

5.5. Segnale di avvertimento

5.5.1. Il segnale di avvertimento di cui al punto 5.3.1.2 deve essere un segnale diverso, p. es. per quanto riguarda la modalità o la strategia di attivazione, dal segnale informativo di cui al punto 5.4.

5.5.2. Il segnale deve essere facilmente comprensibile, per permettere al conducente di associare il segnale di avvertimento alla possibile collisione. Se è un segnale ottico, il segnale di avvertimento deve essere visibile alla luce del giorno e di notte.

- 5.5.3. Il segnale di avvertimento deve attivarsi al più presto quando il sistema rileva la possibilità di una collisione, ovvero quando rileva l'intenzione del conducente di svoltare in direzione della bicicletta, p. es. valutando la distanza tra il veicolo e la bicicletta o il punto di intersezione delle rispettive traiettorie, quando rileva l'azionamento di un indicatore di direzione, ecc. La strategia di attivazione deve essere spiegata nelle informazioni di cui al punto 6.1. Essa non deve dipendere unicamente dall'azionamento dell'indicatore di direzione.

Il servizio tecnico deve verificare il funzionamento del sistema secondo la strategia indicata.

5.6. Segnali di avaria

- 5.6.1. Il segnale di avaria di cui al punto 5.3.1.7 deve essere un segnale ottico di avvertimento giallo, e deve essere diverso o chiaramente distinguibile dal segnale informativo. Il segnale di avaria deve essere visibile alla luce del giorno e di notte e deve poter essere verificato agevolmente dal posto di guida del conducente.

- 5.6.2. Il segnale ottico di avvertimento di cui al punto 5.3.1.6 deve indicare che il BSIS è temporaneamente non disponibile. Esso deve rimanere attivo per tutto il tempo in cui il BSIS non è disponibile. A questo scopo può essere utilizzato il segnale di avaria di cui al punto 5.3.1.7.

- 5.6.3. I segnali ottici di avaria del BSIS devono attivarsi ogni volta che viene acceso l'interruttore generale del veicolo. Questa prescrizione non si applica ai segnali di avvertimento visualizzati in uno spazio comune.

5.7. Disposizioni per i controlli tecnici

- 5.7.1. Deve essere possibile confermare il corretto funzionamento del BSIS tramite l'osservazione dello stato del segnale di avaria.

6. PROCEDURA DI PROVA

- 6.1. Il costruttore deve fornire un fascicolo di documentazione che illustri le principali caratteristiche progettuali del sistema e, se del caso, il modo in cui esso è collegato agli altri sistemi del veicolo. In esso deve essere spiegato il funzionamento del sistema, compresi i sensori e la strategia di avvertimento, e la documentazione deve descrivere il modo in cui viene controllato lo stato di funzionamento del sistema, se vengono influenzati altri sistemi del veicolo, e i metodi utilizzati per stabilire quali situazioni innescano la visualizzazione di un segnale di avaria. Il fascicolo di documentazione deve fornire informazioni sufficienti per permettere all'autorità di omologazione di stabilire quali siano le condizioni peggiori di funzionamento e agevolare il processo decisionale relativo alla loro selezione.

6.2. Condizioni di prova

- 6.2.1. La prova deve essere effettuata su una superficie piatta e asciutta di cemento o asfalto.

- 6.2.2. La temperatura ambiente deve essere compresa tra 0 °C e 45 °C.

- 6.2.3. La prova deve essere eseguita in condizioni di visibilità che consentano una guida sicura alla velocità di prova prescritta.

6.3. Condizioni del veicolo

6.3.1. Peso durante le prove

Il veicolo può essere sottoposto a prova in qualsiasi condizione di carico. La distribuzione della massa tra gli assi deve essere quella indicata dal costruttore del veicolo, senza che sia superata la massa massima consentita per ciascun asse. Una volta iniziata la procedura di prova non deve essere effettuata alcuna modifica. Il costruttore del veicolo deve dimostrare, servendosi di documentazione, che il sistema funziona in tutte le condizioni di carico.

- 6.3.2. Il veicolo deve essere sottoposto a prova con gli pneumatici a una pressione corrispondente alle normali condizioni di marcia.

- 6.3.3. Se il BSIS è dotato di un timer per l'emissione delle informazioni regolabile dall'utente, le prove indicate ai punti 6.5 e 6.6 devono essere eseguite, per ciascun caso di prova, impostando la soglia di emissione delle informazioni in modo tale che il segnale informativo sia generato in corrispondenza del punto più prossimo al punto di collisione, quindi con le impostazioni del caso più sfavorevole. Una volta iniziata la prova non deve essere effettuata alcuna modifica.
- 6.4. Prova di verifica dei segnali ottici di avaria
- 6.4.1. A veicolo fermo, verificare che i segnali di avvertimento siano conformi alle prescrizioni di cui al punto 5.6.
- 6.4.2. A veicolo fermo, attivare i segnali informativi e di avvertimento nel modo indicato ai punti 5.4 e 5.5 e verificare che siano conformi alle prescrizioni ivi riportate.
- 6.5. Prova dinamica di monitoraggio degli angoli morti
- 6.5.1. Servendosi di dispositivi di demarcazione e di un manichino di prova su bicicletta, disegnare un corridoio come da figura 1 dell'appendice 1 del presente regolamento considerando le dimensioni supplementari indicate nella tabella 1 della medesima appendice 1.
- 6.5.2. Collocare la bicicletta target nella posizione di partenza appropriata indicata nella figura 1 dell'appendice 1 del presente regolamento.
- 6.5.3. Posizionare su un palo posto all'ingresso del corridoio di cui alla figura 1 dell'appendice 1 del presente regolamento un segnale stradale locale corrispondente al segnale C14 quale definito nella convenzione di Vienna sulla segnaletica stradale ^(*) (limite di velocità 50 km/h), o un segnale stradale locale dal significato più simile a quello indicato. Il punto più basso del segnale stradale deve trovarsi a 2 m di altezza dalla superficie della pista di prova.
- 6.5.4. Guidare il veicolo lungo il corridoio alla velocità indicata nella tabella 1 dell'appendice 1 del presente regolamento con una tolleranza di ± 2 km/h.
- 6.5.5. Non azionare gli indicatori di direzione durante la prova.
- 6.5.6. Posizionare il manichino di prova in corrispondenza del punto di partenza come indicato nella figura 1 dell'appendice 1 del presente regolamento. Il manichino di prova deve essere spostato su una retta nel modo indicato nella figura 1 dell'appendice 1. L'accelerazione del manichino di prova deve far raggiungere al manichino la velocità necessaria per il rispettivo caso di prova, indicata nella tabella 1, dopo aver percorso una distanza non superiore a 5,66 m; in seguito all'accelerazione il manichino deve spostarsi a velocità costante per almeno 8 secondi, con una tolleranza di $\pm 0,5$ km/h. Il manichino deve attraversare la linea A (figura 1 dell'appendice 1), con una tolleranza di $\pm 0,5$ m, nello stesso momento in cui il veicolo attraversa la linea B (figura 1 dell'appendice 1), con una tolleranza di $\pm 0,5$ m.
- Se non è possibile rispettare la distanza di accelerazione, correggere la posizione di partenza della bicicletta e aggiungere la stessa distanza alla lunghezza del corridoio del veicolo.
- La deviazione laterale del manichino di prova rispetto alla linea retta che collega la posizione di partenza iniziale e il punto teorico di collisione (quale definito alla figura 1 dell'appendice 1) deve essere al massimo di $\pm 0,2$ m.
- 6.5.7. Verificare che il segnale informativo del sistema di monitoraggio degli angoli morti si sia attivato prima che il veicolo attraversi la linea C indicata nella figura 1 dell'appendice 1 del presente regolamento e che lo stesso segnale non si sia attivato prima che il veicolo attraversi la linea D di cui alla medesima figura 1.
- 6.5.8. Verificare che il segnale informativo del sistema di monitoraggio degli angoli morti non sia attivo nel momento in cui il veicolo oltrepassa il segnale stradale e i dispositivi di demarcazione, mentre il manichino di prova su bicicletta è ancora fermo.
- 6.5.9. Ripetere quanto indicato ai punti da 6.5.1 a 6.5.8 per tutti i casi di prova indicati nella tabella 1 dell'appendice 1 del presente regolamento.
- Se lo ritiene giustificato, il servizio tecnico può selezionare ulteriori casi di prova, diversi da quelli indicati nella tabella 1 dell'appendice 1, all'interno della fascia di velocità del veicolo e della bicicletta ed entro l'intervallo della distanza laterale indicata ai punti 5.3.1.3 e 5.3.1.4.

^(*) Cfr. ECE/TRANS/196, punto 91, relativo alla convenzione sulla segnaletica stradale, all'accordo europeo del 1968 completante la convenzione e al protocollo sulla segnaletica stradale aggiuntivo all'accordo europeo completante la convenzione sulla segnaletica stradale.

Il servizio tecnico deve verificare che la combinazione dei parametri nei casi di prova selezionati comporti una collisione tra la bicicletta e il veicolo con il punto di impatto compreso nell'intervallo indicato al punto 5.3.1.4 e deve accertarsi che il veicolo si muova alla velocità selezionata nel momento in cui attraversa la linea C indicata nella figura 1 dell'allegato 1, correggendo in modo appropriato le distanze di partenza e la lunghezza del corridoio destinato al veicolo e di quello destinato alla bicicletta.

Quando si effettuano prove diverse da quelle indicate nella tabella 1 dell'appendice 1 del presente regolamento, si ritiene che il criterio «primo punto di informazione» sia stato soddisfatto.

- 6.5.10. La prova è superata se il segnale informativo del sistema di monitoraggio degli angoli morti si è attivato in tutti i casi di prova nel modo indicato nella tabella 1 dell'appendice 1 del presente regolamento prima che il punto più avanzato del veicolo raggiungesse la linea D (cfr. punto 6.5.7, considerando che la linea D è di interesse solo per le prove indicate nella tabella 1 dell'appendice 1) e il segnale informativo del sistema di monitoraggio degli angoli morti non si è attivato in nessuno dei casi di prova al superamento del segnale stradale (cfr. punto 6.5.8). Il segnale informativo non è tuttavia necessario se la distanza longitudinale relativa tra la bicicletta e l'angolo anteriore destro del veicolo è superiore a 30 m rispetto alla parte posteriore o a 7 m rispetto alla parte anteriore.

Se il veicolo viaggia a una velocità non superiore a 5 km/h, è sufficiente che il segnale informativo sia attivato 1,4 secondi prima che la bicicletta abbia raggiunto il punto teorico di collisione indicato nella figura 1 dell'appendice 1.

Se il veicolo viaggia a una velocità superiore a 25 km/h e la distanza di arresto è superiore a 15 m, il valore d_c indicato nella figura 1 dell'appendice 1 deve corrispondere a quello specificato nella tabella 2 della medesima appendice 1.

6.6. Prove statiche di monitoraggio degli angoli morti

6.6.1. Prova statica di tipo 1

Lasciare fermo il veicolo sottoposto a prova. Muovere quindi il manichino di prova su bicicletta perpendicolarmente al piano longitudinale mediano del veicolo con un punto di impatto di 1,15 m rispetto al punto più avanzato del veicolo, a una velocità di $5 \pm 0,5$ km/h e con un tolleranza laterale di 0,2 m, come indicato nella figura 2 dell'appendice 1.

La prova è superata se il segnale informativo del sistema di monitoraggio degli angoli morti si è attivato al più tardi quando la distanza tra la bicicletta e il veicolo corrisponde a 2 m.

6.6.2. Prova statica di tipo 2

Lasciare fermo il veicolo sottoposto a prova. Muovere quindi il manichino di prova su bicicletta parallelamente al piano longitudinale mediano del veicolo con una distanza laterale di $2,75 \pm 0,2$ m e a una velocità di $20 \pm 0,5$ km/h, come indicato nella figura 2 dell'appendice 1. La bicicletta deve viaggiare a velocità costante per almeno 44 m prima di superare il punto più avanzato del veicolo.

La prova è superata se il segnale informativo del sistema di monitoraggio degli angoli morti si è attivato al più tardi quando la bicicletta è venuta a trovarsi a 7,77 m di distanza dalla proiezione del punto più avanzato del veicolo sulla sua linea di movimento.

- 6.7. Il costruttore deve dimostrare al servizio tecnico e all'autorità di omologazione, servendosi di documentazione, simulazioni o qualsiasi altro mezzo, che il segnale informativo del sistema di monitoraggio degli angoli morti non si attiva, come descritto al punto 6.5.10, quando il veicolo supera un qualsiasi altro oggetto fermo che non sia il segnale stradale. In particolare devono essere considerati i veicoli in sosta e i con segnaletici.

6.8. Prova di rilevamento di avarie

- 6.8.1. Simulare un guasto del BSIS, ad esempio scollegando la fonte di alimentazione di uno dei suoi componenti o interrompendo il collegamento elettrico tra componenti del BSIS. I collegamenti elettrici del segnale di avaria di cui al punto 5.6.1 non devono essere interrotti durante la simulazione di un'avaria del BSIS.

- 6.8.2. Il segnale di avaria menzionato al punto 5.3.1.7 e specificato al punto 5.6.1 deve attivarsi e rimanere attivo mentre il veicolo è in marcia e riattivarsi ogni volta che si riavvia l'interruttore generale del veicolo finché permane l'avaria simulata.

6.9. Prova di disattivazione automatica

6.9.1. Contaminare completamente uno qualsiasi dei sensori del sistema con una sostanza paragonabile a neve, ghiaccio o fango (per esempio a base di acqua). Il BSIS deve disattivarsi automaticamente, segnalando tale stato di disattivazione come indicato al punto 5.6.2.

6.9.2. Rimuovere completamente la contaminazione dai sensori del sistema e riavviare l'interruttore generale del veicolo. Il BSIS deve riattivarsi automaticamente dopo un periodo di marcia non superiore a 60 secondi.

7. MODIFICA DEL TIPO DI VEICOLO ED ESTENSIONE DELL'OMOLOGAZIONE

7.1. Ogni modifica del tipo di veicolo di cui al punto 2.2 del presente regolamento deve essere notificata all'autorità di omologazione che ha omologato il tipo di veicolo in questione. Tale autorità può quindi:

7.1.1. ritenere che le modifiche apportate non abbiano effetti negativi sulle condizioni di rilascio dell'omologazione e accordare l'estensione di quest'ultima; oppure

7.1.2. ritenere che le modifiche apportate alterino le condizioni di rilascio dell'omologazione e chiedere ulteriori prove o controlli prima di accordare l'estensione.

7.2. La conferma o il rifiuto dell'omologazione, con indicazione delle modifiche, devono essere comunicati alle parti contraenti dell'accordo che applicano il presente regolamento secondo la procedura di cui al punto 4.4.

7.3. L'autorità di omologazione deve informare le altre parti contraenti in merito all'estensione mediante la scheda di notifica di cui all'allegato 1 del presente regolamento. L'autorità deve assegnare a ogni estensione un numero di serie, denominato numero dell'estensione.

8. CONFORMITÀ DELLA PRODUZIONE

8.1. Le procedure per garantire la conformità della produzione devono essere conformi alle disposizioni generali definite nell'articolo 2 e nella scheda 1 dell'accordo (E/ECE/TRANS/505/Rev.3) e rispettare le seguenti prescrizioni:

8.2. un veicolo omologato ai sensi del presente regolamento deve essere costruito in modo da risultare conforme al tipo omologato, rispettando cioè le prescrizioni del punto 5;

8.3. l'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione può verificare in qualsiasi momento la conformità dei metodi di controllo applicabili ad ogni unità di produzione. La frequenza normale di tali ispezioni deve essere di una ogni due anni.

9. SANZIONI IN CASO DI NON CONFORMITÀ DELLA PRODUZIONE

9.1. L'omologazione rilasciata per un tipo di veicolo a norma del presente regolamento può essere revocata se non sono rispettate le prescrizioni di cui al punto 8.

9.2. Se una parte contraente revoca un'omologazione da essa in precedenza rilasciata, deve informarne immediatamente le altre parti contraenti che applicano il presente regolamento mediante una scheda di notifica conforme al modello di cui all'allegato 1 del presente regolamento.

10. CESSAZIONE DEFINITIVA DELLA PRODUZIONE

Se il titolare di un'omologazione cessa definitivamente la produzione di un tipo di veicolo omologato a norma del presente regolamento, deve informarne l'autorità che ha rilasciato l'omologazione, la quale, a sua volta, deve informare le altre parti contraenti dell'accordo che applicano il presente regolamento mediante una scheda di notifica conforme al modello di cui all'allegato 1 del presente regolamento.

11. NOMI E INDIRIZZI DEI SERVIZI TECNICI RESPONSABILI DELLE PROVE DI OMOLOGAZIONE E DELLE AUTORITÀ DI OMOLOGAZIONE

Le parti contraenti che applicano il presente regolamento devono comunicare al segretariato delle Nazioni Unite i nomi e gli indirizzi dei servizi tecnici responsabili delle prove di omologazione e delle autorità di omologazione che rilasciano l'omologazione e alle quali vanno inviate le schede che certificano il rilascio, l'estensione, il rifiuto o la revoca dell'omologazione.

Appendice 1

Figura 1

Prove dinamiche

Tracciare il corridoio utilizzando dispositivi di demarcazione* posti a intervalli non superiori a 5 m

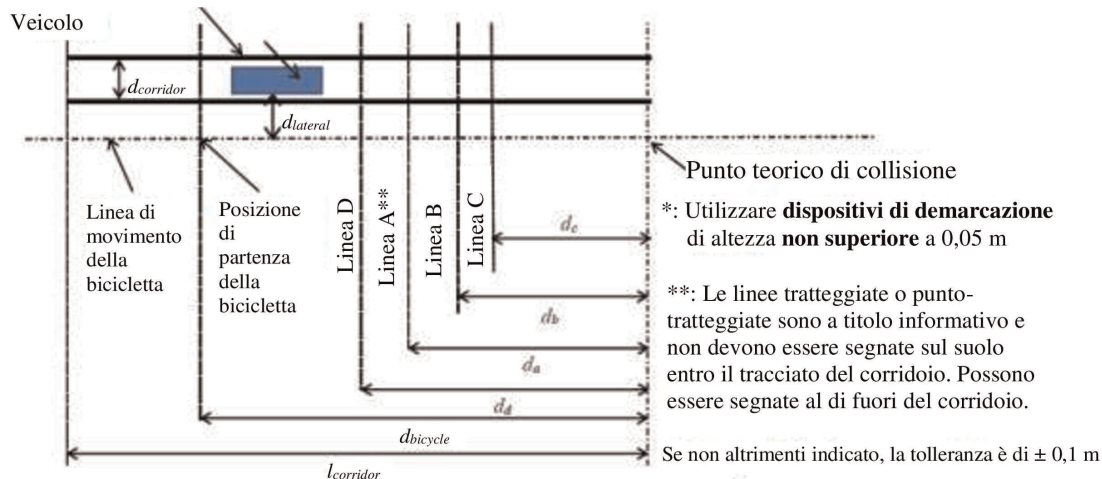


Figura 2

Prove statiche

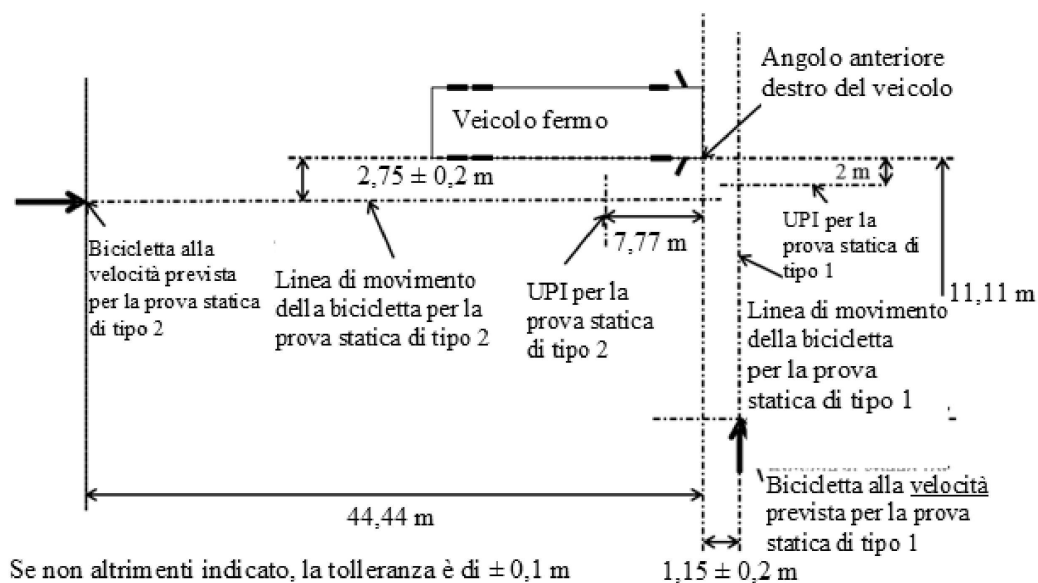


Figura 3

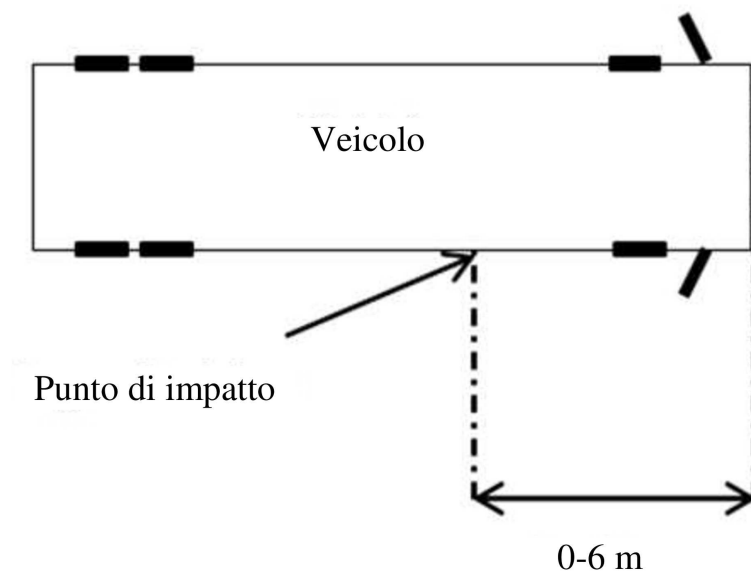
Punto di impatto

Tabella 1

Casi di prova

La tabella seguente fornisce dettagli dei casi di prova utilizzando le seguenti variabili:

v_{vehicle}	velocità costante del veicolo
v_{bicycle}	velocità costante della bicicletta
d_a	posizione della bicicletta nel momento in cui il veicolo attraversa la linea B
d_b	posizione del veicolo nel momento in cui la bicicletta attraversa la linea A
d_c	posizione del veicolo in corrispondenza dell'ultimo punto di informazione
d_d	posizione del veicolo in corrispondenza del primo punto di informazione [$d_c + (6 \text{ m-punto di impatto}) + 11,11 \text{ m}$ se la velocità del veicolo è di 10 km/h e $d_c + (6 \text{ m-punto di impatto}) + 22,22 \text{ m}$ se la velocità del veicolo è di 20 km/h]
d_{bicycle}	posizione di partenza della bicicletta
l_{corridor}	lunghezza del corridoio del veicolo
d_{corridor}	larghezza del corridoio del veicolo
d_{lateral}	distanza laterale tra bicicletta e veicolo

Le seguenti variabili non specificano i casi di prova ma sono fornite solo a titolo informativo (e non condizionano i parametri di prova):

- Punto di impatto [m], questa variabile indica la posizione di impatto per la quale sono stati calcolati i valori d_a e d_b della tabella 1 (il valore d_d è sempre calcolato per una posizione di impatto di 6 m oppure per l'inizio del movimento sincronizzato, qualora il veicolo e la bicicletta viaggino alla stessa velocità);

b) Raggio di sterzata [m], questa variabile indica il raggio di sterzata per il quale sono stati calcolati i valori d_a e d_b della tabella 1.

Caso di prova	V _{bicycle} [km/h]	V _{vehicle} [km/h]	d _{lateral} [m]	d _a [m]	d _b [m]	d _c [m]	d _d [m]	d _{bicycle} cle[m]	l _{corridor} [m]	d _{corridor} [m]	A titolo informativo (non condizionano i parametri di prova)	
											Punto di impatto [m]	Raggio di sterzata [m]
1	20	10	1,25	44,4	15,8	15	26,1	65	80	Larghezza del veicolo + 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

Tabella 2

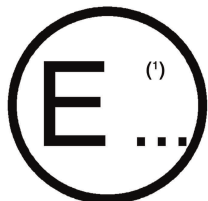
d_c per velocità superiori a 25 km/h

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

ALLEGATO 1

Notifica

[formato massimo: A4 (210 x 297 mm)]



Emessa da: Nome dell'amministrazione:

.....
.....

Relativa a ⁽²⁾: rilascio dell'omologazione
 estensione dell'omologazione
 rifiuto dell'omologazione
 revoca dell'omologazione
 cessazione definitiva della produzione

di un tipo di veicolo per quanto riguarda il sistema di monitoraggio degli angoli morti (BSIS) a norma del regolamento UNECE n. 151

Omologazione n.:

1. Marchio:
2. Tipo e denominazione/i commerciale/i:
3. Nome e indirizzo del costruttore:
4. Nome e indirizzo dell'eventuale mandatario del costruttore:
5. Breve descrizione del veicolo:
6. Veicolo presentato per l'omologazione in data:
7. Servizio tecnico che effettua le prove di omologazione:
8. Data del verbale rilasciato da tale servizio:
9. Numero del verbale rilasciato da tale servizio:
10. Motivi dell'eventuale estensione:
11. L'omologazione per quanto riguarda il BSIS è rilasciata/rifiutata:²
12. Luogo:
13. Data:
14. Firma:
15. Alla presente notifica sono allegati i seguenti documenti, contrassegnati dal numero di omologazione sopra indicato:
16. Eventuali osservazioni:

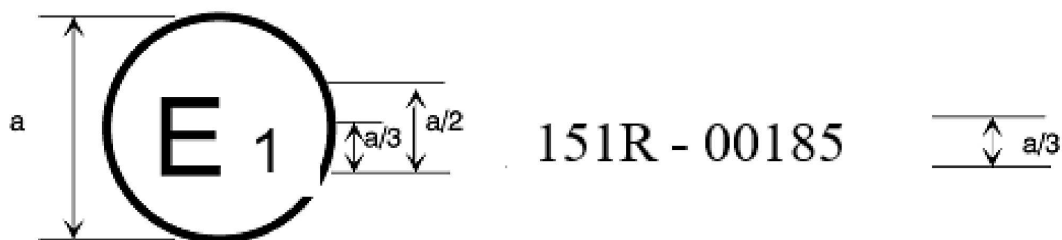
⁽¹⁾ Numero distintivo del paese che ha rilasciato/esteso/rifiutato/revocato l'omologazione (cfr. disposizioni sull'omologazione contenute nel regolamento).

⁽²⁾ Cancellare quanto non pertinente.

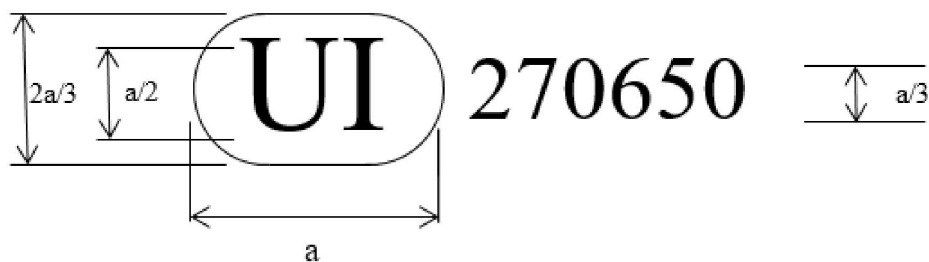
ALLEGATO 2

Esempi di marchi di omologazione

(cfr. punti da 4.5 a 4.5.2 del presente regolamento)

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

Questo marchio di omologazione apposto su un veicolo indica che il tipo di veicolo in questione è stato omologato in Germania (E1) per quanto riguarda il BSIS ai sensi del regolamento UNECE n. 151. Le prime due cifre indicano che l'omologazione è stata rilasciata conformemente alle prescrizioni della versione originale del regolamento UNECE n. 151.

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

L'identificatore unico indica che il tipo in questione è stato omologato e che le informazioni relative a tale omologazione sono reperibili nella banca dati UNECE protetta accessibile via Internet utilizzando l'identificatore unico 270650. Nel marchio di omologazione possono essere omessi gli zeri non significativi in testa all'identificatore unico.

ALLEGATO 3

Procedura per la definizione dei requisiti prestazionali per le prove diverse da quelle contemplate nella tabella delle prove

Conformemente al punto 6.5.9 il servizio tecnico può selezionare casi di prova diversi da quelli indicati nella tabella 1 dell'appendice 1. In tal caso il servizio tecnico è tenuto a verificare che la combinazione dei parametri selezionati comporti una situazione critica. La procedura descritta di seguito serve da orientamento per specificare i requisiti prestazionali.

d_a – il valore d_a è utilizzato per la sincronizzazione del movimento di veicolo e bicicletta. Esso è calcolato moltiplicando il periodo di 8 secondi di movimento a velocità costante per la velocità della bicicletta indicata nella tabella.

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

d_b – il valore d_b è utilizzato per la sincronizzazione del movimento di veicolo e bicicletta e si compone di tre elementi. Il primo elemento corrisponde a un periodo di 8 secondi di movimento a velocità costante dell'autocarro:

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

Il secondo elemento sposta la sincronizzazione tenendo conto del punto di impatto della bicicletta. Il suo valore corrisponde al punto di impatto L :

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

Il terzo elemento tiene quindi in considerazione la maggiore distanza coperta dall'autocarro per raggiungere il punto di collisione compiendo una sterzata a raggio costante piuttosto che proseguendo su un rettilineo come fa la bicicletta.

Il segmento della sterzata è approssimato da un cerchio a raggio costante che termina non appena viene raggiunto lo spostamento laterale desiderato. Per questo d_b deve essere spostato di una distanza pari alla differenza tra la linea retta e la sterzata.

Tale differenza può essere calcolata utilizzando il raggio di sterzata R , lo spostamento laterale $Y = d_{\text{lateral}} + 0,25$ m (distanza tra la linea mediana della bicicletta e l'estremità del veicolo) e il punto di impatto L .

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

Il valore finale d_b corrisponde a $d_{b,1}$ a cui sono sottratti gli altri due elementi $d_{b,2}$ e $d_{b,3}$:

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

Il valore d_c determina l'ultimo punto di informazione. Se la velocità del veicolo è pari o superiore a 10 km/h, si sceglie il più elevato tra due valori:

il primo valore è stato ricavato da prove fisiche e corrisponde alla distanza minima dal punto di collisione alla quale ha inizio, con una controcurva, la sterzata dell'autocarro:

15 m.

Il secondo valore corrisponde alla distanza di arresto, calcolata tenendo conto del tempo di reazione e della decelerazione a secondo i relativi parametri (cui sono attribuiti, rispettivamente, i valori di 1,4 secondi e 5 m/s²):

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

Pertanto d_c è definito come segue:

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

Se la velocità del veicolo è inferiore a 5 km/h è sufficiente che il segnale informativo sia emesso a una distanza corrispondente a un valore TTC (*time to collision*, tempo mancante alla collisione) pari a 1,4 secondi, come per le prove statiche.

Infine, d_d corrisponde al primo punto di informazione. Questo valore può essere calcolato aggiungendo a d_c la distanza corrispondente a 4 secondi di tempo di percorrenza del veicolo e correggendolo poi con il valore del punto di impatto se questo non corrisponde a 6 m.

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

Queste formule permettono di completare la tabella 1 dell'appendice 1 con i valori riferiti a casi di prova diversi da quelli ivi definiti.

Solo i testi originali UN/ECE hanno efficacia giuridica ai sensi del diritto internazionale pubblico. Lo status e la data di entrata in vigore del presente regolamento devono essere controllati nell'ultima versione del documento UN/ECE TRANS/WP.29/343, reperibile al seguente indirizzo: <http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29docstts.html>

Regolamento ONU n. 152 relativo a disposizioni uniformi sull'omologazione dei veicoli a motore per quanto riguarda i dispositivi avanzati di frenata d'emergenza (AEBS) per i veicoli di categoria M₁ e N₁ [2020/1597]

Comprendente tutti i testi in vigore fino al:

Supplemento 1 della serie di modifiche 01 — Data di entrata in vigore: 3 gennaio 2021

Il presente documento è un semplice strumento di documentazione. I testi facenti fede e giuridicamente vincolanti sono i seguenti:

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

INDICE

REGOLAMENTO

1. Ambito di applicazione
2. Definizioni
3. Domanda di omologazione
4. Omologazione
5. Specifiche
6. Procedura di prova
7. Modifica del tipo di veicolo ed estensione dell'omologazione
8. Conformità della produzione
9. Sanzioni in caso di non conformità della produzione
10. Cessazione definitiva della produzione
11. Nomi e indirizzi dei servizi tecnici responsabili delle prove di omologazione e delle autorità di omologazione

ALLEGATI

- 1 Notifica
- 2 Esempi di marchi di omologazione
- 3 Requisiti speciali riguardanti gli aspetti connessi alla sicurezza dei sistemi di controllo elettronico

Introduzione

Il presente regolamento ha lo scopo di stabilire disposizioni uniformi relative ai dispositivi avanzati di frenata d'emergenza (AEBS) montati sui veicoli a motore delle categorie M₁ e N₁, utilizzati principalmente in condizioni di guida urbana.

Il sistema deve automaticamente rilevare il rischio di collisione frontale, fornire al conducente un avvertimento adeguato e attivare il sistema di frenata del veicolo per farlo rallentare al fine di evitare o di attenuare la gravità di una collisione qualora il conducente non reagisca all'avvertimento.

In caso di avaria del sistema non deve essere messo a rischio il funzionamento sicuro del veicolo.

Nel corso di ogni azione del sistema, il conducente può intervenire in qualsiasi momento sullo stesso e prenderne il controllo, ad esempio sterzando o premendo a fondo l'acceleratore («kick-down»).

Il presente regolamento non può includere nella procedura di omologazione tutte le condizioni di traffico e tutte le caratteristiche dell'infrastruttura; il presente regolamento riconosce che le prestazioni richieste nel presente regolamento non possono essere realizzate in tutte le condizioni (le prestazioni del sistema possono essere influenzate da condizioni del veicolo, aderenza alla strada, condizioni meteorologiche, deterioramento delle infrastrutture stradali e situazioni del traffico ecc.). Le condizioni effettive e le caratteristiche reali di guida non devono provocare falsi allarmi o frenate inutili che possano incoraggiare il conducente a disattivare il sistema.

Il presente regolamento si applica ai veicoli dotati del dispositivo in oggetto. Esso non deve impedire alle parti contraenti di rendere obbligatoria l'installazione di un dispositivo avanzato di frenata d'emergenza (AEBS) conformemente al presente regolamento.

1. AMBITO DI APPLICAZIONE

Il presente regolamento si applica all'omologazione di veicoli delle categorie M₁ e N₁ ⁽¹⁾ per quanto riguarda il sistema di bordo per

- a) evitare un tamponamento con un'autovettura in una corsia di marcia, o attenuarne la gravità;
- b) evitare un impatto con un pedone, o attenuarne la gravità.

2. DEFINIZIONI

Ai fini del presente regolamento si intende per:

- 2.1. «dispositivo avanzato di frenata d'emergenza (AEBS)»: un dispositivo in grado di rilevare automaticamente un'imminente collisione frontale e di attivare il sistema di frenata del veicolo per farlo rallentare, al fine di evitare o di attenuare una collisione;
- 2.2. «frenata di emergenza»: una richiesta di frenata inviata dall'AEBS al sistema di frenata di servizio del veicolo;
- 2.3. «avvertimento di collisione»: un avvertimento che l'AEBS invia al conducente quando rileva una potenziale collisione frontale;
- 2.4. «tipo di veicolo relativamente al suo dispositivo avanzato di frenata d'emergenza»: una categoria di veicoli che non differiscono in aspetti essenziali quali:
 - a) le caratteristiche del veicolo che influiscono in modo significativo sulle prestazioni del dispositivo avanzato di frenata d'emergenza;
 - b) il tipo e le caratteristiche progettuali del dispositivo avanzato di frenata d'emergenza;
- 2.5. «veicolo di prova»: il veicolo sottoposto alla prova;
- 2.6. «bersaglio morbido»: un bersaglio che, in caso di collisione, subisce danni minimi e causa danni minimi al veicolo di prova;
- 2.7. «veicolobersaglio»: un bersaglio che rappresenta un veicolo;
- 2.8. «pedone bersaglio»: un bersaglio morbido che rappresenta un pedone;
- 2.9. «spazio comune»: un campo in cui possono comparire, ma non contemporaneamente, due o più funzioni di informazione (ad esempio, simboli);
- 2.10. «autocontrollo»: una funzione integrata che rileva eventuali avarie del sistema in maniera continua, almeno quando il sistema è attivo;
- 2.11. «tempo mancante alla collisione (TTC)»: il valore temporale ottenuto dividendo la distanza longitudinale (rispetto alla direzione di marcia del veicolo di prova) tra il veicolo di prova e il bersaglio per la velocità relativa longitudinale del veicolo di prova e del bersaglio in un dato istante;
- 2.12. «strada asciutta»: strada con un coefficiente della forza frenante massima nominale di 0,9;
- 2.13. «coefficiente della forza frenante massima (PBC)»: misura dell'attrito tra lo pneumatico e la superficie della strada in base alla decelerazione massima di uno pneumatico che gira;
- 2.14. «taratura»: processo di regolazione della risposta del sistema di misurazione finalizzato a fare in modo che il risultato si situi all'interno di una gamma di segnali di riferimento;
- 2.15. «massa di un veicolo in ordine di marcia»: la massa di un veicolo scarico carrozzato, comprendente il liquido refrigerante, gli oli, il 90 % di carburante, il 100 % di altri liquidi, il conducente (75 kg), ma non le acque di scarico, gli attrezzi e la ruota di scorta;

⁽¹⁾ Secondo la definizione contenuta nella risoluzione consolidata sulla costruzione dei veicoli (R.E.3.), documento ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6, paragrafo 2 — www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html.

- 2.16. «veicolo a vuoto»: la massa in ordine di marcia con una massa aggiuntiva non superiore a 125 kg; detta massa aggiuntiva comprende l'apparecchiatura di misurazione e un'eventuale seconda persona sul sedile anteriore, che è responsabile della rilevazione dei risultati;
- 2.17. «veicolo a pieno carico»: salvo altrimenti specificato, un veicolo caricato fino alla «massa massima»;
- 2.18. «massa massima»: la massa massima tecnicamente ammissibile dichiarata dal costruttore del veicolo (detta massa può essere superiore alla «massa massima ammissibile» stabilita dall'amministrazione nazionale).
3. DOMANDA DI OMOLOGAZIONE
- 3.1. La domanda di omologazione di un tipo di veicolo per quanto concerne il suo dispositivo avanzato di frenata d'emergenza deve essere presentata dal costruttore del veicolo o da un suo mandatario.
- 3.2. La domanda deve essere corredata dei documenti seguenti in triplice copia:
- 3.2.1. una descrizione del tipo di veicolo in relazione alle caratteristiche di cui al punto 2.4, corredata di un fascicolo di documentazione che illustri le caratteristiche progettuali di base dell'AEBS e il modo in cui esso è collegato agli altri sistemi del veicolo o in cui controlla direttamente le variabili di uscita. Devono essere specificati i numeri e/o i simboli che identificano il tipo di veicolo.
- 3.3. Al servizio tecnico che effettua le prove di omologazione deve essere presentato un veicolo rappresentativo del tipo di veicolo da omologare.
4. OMOLOGAZIONE
- 4.1. Se il tipo di veicolo presentato per l'omologazione a norma del presente regolamento rispetta i requisiti di cui al punto 5, per tale veicolo deve essere rilasciata l'omologazione.
- 4.2. Ad ogni tipo omologato deve essere assegnato un numero di omologazione; le prime due cifre di tale numero (attualmente 00, corrispondenti alla serie di modifiche 00) devono indicare la serie di modifiche comprendente le più recenti modifiche tecniche di rilievo apportate al regolamento alla data di rilascio dell'omologazione. La stessa parte contraente non deve assegnare il medesimo numero allo stesso tipo di veicolo dotato di un altro tipo di AEBS o a un altro tipo di veicolo.
- 4.3. La notifica del rilascio, del rifiuto o della revoca dell'omologazione a norma del presente regolamento deve essere comunicata alle parti contraenti dell'accordo che applicano il presente regolamento mediante una scheda conforme al modello di cui all'allegato 1 del presente regolamento, corredata della documentazione fornita dal richiedente in un formato non superiore ad A4 (210 × 297 mm), o piegata in quel formato, e in scala adeguata, oppure in formato elettronico.
- 4.4. Su tutti i veicoli conformi al tipo di veicolo omologato a norma del presente regolamento deve essere apposto, in un punto ben visibile e facilmente accessibile indicato sulla scheda di omologazione, un marchio di omologazione internazionale, conforme al modello di cui all'allegato 2 e costituito da:
- 4.4.1. un cerchio al cui interno è iscritta la lettera «E» seguita dal numero distintivo del paese che ha rilasciato l'omologazione ⁽²⁾;
- 4.4.2. il numero del presente regolamento, seguito dalla lettera «R», da un trattino e dal numero di omologazione, posti a destra del cerchio di cui al precedente punto 4.4.1.
- 4.5. Se il veicolo è conforme a un tipo di veicolo omologato a norma di uno o più altri regolamenti allegati all'accordo, nel paese che ha rilasciato l'omologazione a norma del presente regolamento, non è necessario ripetere il simbolo di cui al punto 4.4.1; in tale caso, i numeri del regolamento e di omologazione e gli altri simboli supplementari devono essere posti in colonne verticali a destra del simbolo prescritto al punto 4.4.1.

⁽²⁾ I numeri distintivi delle parti contraenti dell'accordo del 1958 sono riportati nell'allegato 3 della risoluzione consolidata sulla costruzione dei veicoli (R.E.3), documento ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6.

- 4.6. Il marchio di omologazione deve essere chiaramente leggibile e indelebile.
- 4.7. Il marchio di omologazione deve essere apposto sulla targhetta dei dati del veicolo o in prossimità della stessa.
5. SPECIFICHE
- 5.1. Requisiti generali
- 5.1.1. Ogni veicolo dotato di AEBS conforme alla definizione di cui al punto 2.1 deve soddisfare i requisiti di prestazione di cui ai punti da 5.1 a 5.6.2 del presente regolamento, i requisiti del regolamento ONU n. 13-H, nella serie di modifiche 01, per i veicoli della categoria M₁ e N₁, oppure del regolamento ONU n. 13, nella serie di modifiche 11, per i veicoli della categoria N₁, e deve essere munito di una funzione di frenatura antibloccaggio conformemente ai requisiti di prestazione dell'allegato 6 del regolamento ONU n. 13-H, nella serie di modifiche 01, oppure dell'allegato 13 al regolamento n. 13, nella serie di modifiche 11.
- 5.1.2. L'efficienza dell'AEBS non deve essere compromessa da campi magnetici o elettrici. Ciò deve essere dimostrato ottemperando ai requisiti tecnici e rispettando le disposizioni transitorie del regolamento ONU n. 10, serie di modifiche 05.
- 5.1.3. La conformità agli aspetti legati alla sicurezza dei sistemi di controllo elettronico deve essere comprovata dal rispetto dei requisiti di cui all'allegato 3.
- 5.1.4. Avvertimenti
- Oltre agli avvertimenti di collisione descritti ai punti 5.2.1.1 e 5.2.2.1, il sistema deve fornire al conducente avvertimenti adeguati, secondo quanto indicato di seguito:
- 5.1.4.1. un avvertimento di avaria nel caso in cui un malfunzionamento dell'AEBS impedisca di soddisfare i requisiti del presente regolamento. L'avvertimento deve essere conforme a quanto specificato al punto 5.5.4;
- 5.1.4.1.1. gli intervalli di tempo tra un autocontrollo dell'AEBS e l'altro non devono essere apprezzabili: pertanto, in caso di avaria rilevabile elettricamente, il segnale di avvertimento non deve illuminarsi in ritardo;
- 5.1.4.1.2. se il sistema non è stato tarato dopo un tempo cumulativo di 15 secondi durante il quale il veicolo aveva una velocità di marcia superiore a 10 km/h, le informazioni relative a tale stato devono essere segnalate al conducente; tali informazioni devono essere segnalate fino a quando il sistema non viene tarato correttamente;
- 5.1.4.2. se il veicolo è dotato di un dispositivo manuale per disattivare l'AEBS, quando il dispositivo viene disattivato deve comparire un segnale di avvertimento, conformemente a quanto specificato al punto 5.4.2;
- 5.1.4.3. al rilevamento di qualsiasi condizione di avaria non elettrica (ad esempio, sensore «cieco» o disallineato), deve illuminarsi il segnale di avvertimento definito al punto 5.1.4.1.
- 5.1.5. Frenata d'emergenza
- Fatte salve le disposizioni di cui ai punti 5.3.1 e 5.3.2, il sistema deve fornire gli interventi di frenata di emergenza descritti ai punti 5.2.1.2 e 5.2.2.2, al fine di ridurre in modo significativo la velocità del veicolo di prova.
- 5.1.6. Prevenzione delle reazioni errate
- Il sistema deve essere progettato in modo da ridurre al minimo la generazione di segnali di avvertimento di collisione e da evitare frenate autonome in situazioni in cui il conducente non riconoscerebbe l'imminenza di una collisione. Ciò deve essere dimostrato nella valutazione effettuata a norma dell'allegato 3 del presente regolamento per gli scenari elencati nell'appendice 2 del regolamento stesso.
- 5.2. Requisiti specifici
- 5.2.1. Scenario «collisione tra autovetture»

5.2.1.1. Avvertimento di collisione

Se è possibile prevedere, con un anticipo di 0,8 secondi rispetto alla frenata di emergenza, una collisione con un veicolo che precede della categoria M₁, in marcia nella stessa corsia e con una velocità relativa superiore a quella a cui il veicolo di prova è in grado di evitare la collisione, l'avvertimento di collisione deve essere quello specificato al punto 5.5.1 e deve essere fornito al più tardi 0,8 secondi prima dell'avvio della frenata di emergenza.

Tuttavia, nel caso in cui la collisione non possa essere prevista 0,8 secondi prima di una frenata di emergenza, l'avvertimento di collisione deve essere emesso immediatamente dopo il rilevamento.

L'avvertimento di collisione può essere interrotto se le condizioni che caratterizzano una collisione non sussistono più.

5.2.1.2. Frenata d'emergenza

Se il sistema ha rilevato la possibilità di una collisione imminente, deve essere inviata al sistema di frenata di servizio del veicolo una richiesta di frenata di almeno 5,0 m/s².

La frenata d'emergenza può essere interrotta se le condizioni che caratterizzano una collisione non sussistono più.

Le prove corrispondenti devono essere conformi ai punti 6.4 e 6.5 del presente regolamento.

5.2.1.3. Velocità

Il sistema deve essere attivo almeno entro la gamma di velocità del veicolo compresa tra 10 km/h e 60 km/h e in tutte le condizioni di carico del veicolo, a meno che non sia stato disattivato manualmente come previsto al punto 5.4.

5.2.1.4. Riduzione della velocità dopo la richiesta di frenata

Quando il sistema è attivato, l'AEBS deve essere in grado di raggiungere la velocità massima relativa d'impatto indicata nella tabella seguente:

- a) per collisioni con bersagli fermi o in costante movimento;
- b) su strade asciutte;
- c) in condizioni di veicolo a pieno carico e a vuoto;
- d) in situazioni in cui i piani longitudinali mediani del veicolo sono spostati di non più di 0,2 m; e/o
- e) in condizioni di illuminazione dell'ambiente di almeno 1 000 lux.

Si riconosce il fatto che le prestazioni richieste nella presente tabella non possono essere pienamente realizzate in condizioni diverse da quelle elencate sopra. Tuttavia, il sistema non deve disattivare o modificare radicalmente la strategia di controllo in tali altre condizioni. Ciò deve essere dimostrato conformemente all'allegato 3 del presente regolamento.

Velocità massima relativa d'impatto (km/h) per veicoli M₁

Velocità relativa (km/h)	Fermo		In movimento	
	A pieno carico	A vuoto	A pieno carico	A vuoto
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

Velocità relativa (km/h)	Fermo		In movimento	
	A pieno carico	A vuoto	A pieno carico	A vuoto
45	15,00	15,00	-	-
50	25,00	25,00	-	-
55	30,00	30,00	-	-
60	35,00	35,00	-	-

Velocità massima relativa d'impatto (km/h) per veicoli N₁ (*)

Velocità relativa (km/h)	Fermo/In movimento	
	Massa massima	Massa in ordine di marcia
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

(*) Per le velocità relative comprese tra i valori elencati (ad esempio 53 km/h), si applica la velocità massima relativa d'impatto (ossia 35/30 km/h) assegnata alla velocità relativa immediatamente superiore (ossia 55 km/h).

Per le masse superiori alla massa in ordine di marcia, si applica la velocità massima relativa d'impatto assegnata alla massa massima.

5.2.2. Scenario «collisione tra autovettura e pedone»

5.2.2.1. Avvertimento di collisione

Se l'AEBS ha rilevato la possibilità di una collisione con un pedone che attraversa la strada, a una velocità costante di 5 km/h, deve essere fornito un avvertimento di collisione come specificato al punto 5.5.1, al più tardi all'inizio dell'intervento della frenata di emergenza.

L'avvertimento di collisione può essere interrotto se le condizioni che caratterizzano una collisione non sussistono più.

5.2.2.2. Frenata d'emergenza

Se il sistema ha rilevato la possibilità di una collisione imminente, deve essere inviata una richiesta di frenata al sistema di frenata di servizio del veicolo pari ad almeno 5,0 m/s².

La frenata d'emergenza può essere interrotta se le condizioni che caratterizzano una collisione non sussistono più.

Le prove corrispondenti devono essere conformi al punto 6.6 del presente regolamento.

5.2.2.3. Velocità

Il sistema deve essere attivo almeno entro la gamma di velocità del veicolo compresa tra 20 km/h e 60 km/h e in tutte le condizioni di carico del veicolo, a meno che non sia stato disattivato manualmente come previsto al punto 5.4.

5.2.2.4. Riduzione della velocità dopo la richiesta di frenata

Quando il sistema è attivato, l'AEBS deve essere in grado di raggiungere la velocità massima relativa d'impatto indicata nella tabella seguente:

- a) con pedoni che attraversano la strada con una componente di velocità laterale non superiore a 5 km/h;
- b) su strade asciutte;
- c) in condizioni di veicolo a pieno carico e a vuoto;
- d) in situazioni in cui i piani longitudinali mediani del veicolo sono spostati di non più di 0,2 m; e/o
- e) in condizioni di illuminazione dell'ambiente di almeno 2 000 lux.

Si riconosce il fatto che le prestazioni richieste nella presente tabella non possono essere pienamente realizzate in condizioni diverse da quelle elencate sopra. Tuttavia, il sistema non deve disattivare o modificare radicalmente la strategia di controllo in tali altre condizioni. Ciò deve essere dimostrato conformemente all'allegato 3 del presente regolamento.

Velocità d'impatto massima (km/h) per veicoli M₁ (*)

Velocità del veicolo di prova (km/h)	Massa massima	Massa in ordine di marcia
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

(*) Per le velocità relative comprese tra i valori elencati (ad esempio 53 km/h), si applica la velocità massima relativa d'impatto (ossia 30/30 km/h) assegnata alla velocità relativa immediatamente superiore (ossia 55 km/h).

Per le masse superiori alla massa in ordine di marcia, si applica la velocità massima relativa d'impatto assegnata alla massa massima.

Velocità d'impatto massima (km/h) per veicoli N₁ (*)

Velocità del veicolo di prova (km/h)	Massa massima	Massa in ordine di marcia
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

(*) Per le velocità del veicolo di prova comprese tra i valori elencati (ad esempio 53 km/h), si applica la velocità massima d'impatto (ossia 35/30 km/h) assegnata alla velocità immediatamente superiore del veicolo di prova (ossia 55 km/h).

Per le masse superiori alla massa in ordine di marcia, si applica la velocità massima relativa d'impatto assegnata alla massa massima.

5.3. Interruzione da parte del conducente

5.3.1. L'AEBS deve permettere al conducente di interrompere l'avvertimento di collisione e la frenata di emergenza.

5.3.2. In entrambi i casi di cui sopra l'interruzione può essere operata per mezzo di azioni positive («kick-down», azionamento del comando degli indicatori di direzione) indicanti che il conducente è a conoscenza della situazione di emergenza. Il costruttore del veicolo deve fornire al servizio tecnico un elenco di tali azioni positive all'atto dell'omologazione, che viene allegato al verbale di collaudo.

5.4. Disattivazione manuale

5.4.1. Se un veicolo è munito di un dispositivo per disattivare manualmente l'AEBS, si applicano a seconda dei casi le condizioni seguenti:

5.4.1.1 l'AEBS deve riattivarsi automaticamente all'inizio di ogni nuovo ciclo di accensione;

5.4.1.2. il controllo dell'AEBS deve essere progettato in modo tale che la disattivazione manuale non sia possibile con meno di due azioni volontarie;

5.4.1.3. il controllo dell'AEBS deve essere installato in modo da soddisfare i requisiti pertinenti e le disposizioni transitorie del regolamento ONU n. 121, nella serie di modifiche 01 o in una delle serie di modifiche successive;

5.4.1.4. non deve essere possibile disattivare l'AEBS a una velocità superiore a 10 km/h.

5.4.2. Se il veicolo è dotato di un dispositivo per disattivare automaticamente la funzione AEBS, ad esempio in situazioni quali l'uso fuoristrada, il traino, il funzionamento su un banco dinamometrico o in un impianto di lavaggio, in caso di disallineamento dei sensori non rilevabile, si applicano, se del caso, le condizioni seguenti:

- 5.4.2.1. al momento dell'omologazione, il costruttore del veicolo deve fornire al servizio tecnico un elenco delle situazioni e dei relativi criteri per i quali l'AEBS viene automaticamente disattivato, da allegare al verbale di collaudo;
- 5.4.2.2. l'AEBS deve riattivarsi automaticamente non appena le condizioni che hanno portato alla disattivazione automatica non sussistono più.
- 5.4.3. Un segnale ottico di avvertimento continuo deve informare il conducente che il dispositivo è stato disattivato. A questo scopo può essere utilizzato il segnale di avvertimento giallo di cui al punto 5.5.4.
- 5.5. Segnale di avvertimento
 - 5.5.1. L'avvertimento di collisione di cui ai punti 5.2.1.1 e 5.2.2.1 deve essere fornito in almeno due modi, a scelta tra segnali acustici, ottici o tattili.
 - 5.5.2. Una descrizione del segnale di avvertimento e la sequenza in cui i segnali di avvertimento di collisione si presentano al conducente devono essere fornite dal costruttore del veicolo all'atto dell'omologazione e registrate nel verbale di collaudo.
 - 5.5.3. Se per l'avvertimento di collisione è utilizzato un dispositivo ottico, il segnale ottico può essere il lampeggiamento del segnale di avvertimento di avaria di cui al punto 5.5.4.
 - 5.5.4. Per l'avvertimento di avaria di cui al punto 5.1.4.1, il segnale deve essere ottico, costante e di colore giallo.
 - 5.5.5. Tutti i segnali ottici di avvertimento dell'AEBS si devono attivare quando l'interruttore di accensione è in posizione «on» o si trova in una posizione intermedia tra «on» e «start» indicata dal costruttore come posizione di controllo [inizializzazione del sistema (contatto)]. Questo requisito non si applica ai segnali di avvertimento visualizzati in uno spazio comune.
 - 5.5.6. I segnali di avvertimento ottici devono essere visibili anche in pieno giorno; dal posto di guida, il conducente deve poterne controllare agevolmente il buono stato di funzionamento.
 - 5.5.7. Quando, per indicare al conducente che l'AEBS è temporaneamente fuori servizio, ad esempio a causa di cattive condizioni meteorologiche, è utilizzato un segnale di avvertimento ottico, il segnale deve essere fisso e di colore giallo. A questo scopo può essere utilizzato il segnale di avvertimento di avaria di cui al punto 5.5.4.
- 5.6. Disposizioni per l'ispezione tecnica periodica
 - 5.6.1. In un'ispezione tecnica periodica deve essere possibile verificare lo stato di funzionamento corretto dell'AEBS osservando visivamente lo stato del segnale di avvertimento di avaria dopo il contatto e il controllo della lampadina.

Nel caso in cui il segnale di avvertimento di avaria compaia in uno spazio comune, occorre verificare che quest'ultimo sia funzionante prima di controllare lo stato di tale segnale.
 - 5.6.2. All'atto dell'omologazione, devono essere descritte sommariamente, sotto vincolo di riservatezza, le soluzioni attuate per proteggere da semplici modifiche non autorizzate il funzionamento del segnale di avvertimento di avaria scelto dal costruttore.

In alternativa, questo requisito relativo alla protezione è soddisfatto quando esiste un sistema secondario per verificare lo stato di funzionamento corretto dell'AEBS.
- 6. PROCEDURA DI PROVA
 - 6.1. Condizioni di prova
 - 6.1.1. La prova deve essere effettuata su una superficie piana e asciutta di cemento o asfalto che garantisca una buona aderenza.

- 6.1.1.1. Se non diversamente specificato, la superficie adatta alla prova su strada deve avere un coefficiente della forza frenante massima (PBC) nominale ⁽³⁾ di 0,9 misurato utilizzando:
 - 6.1.1.2. lo pneumatico di prova di riferimento della norma E1136 dell'American Society for Testing and Materials (ASTM), secondo il metodo E1337-90 dell'ASTM, a una velocità di 40 mph; o
 - 6.1.1.3. il metodo di prova k di cui all'allegato 6, appendice 2, del regolamento ONU n. 13-H.
 - 6.1.1.4. La superficie di prova deve avere una pendenza omogenea compresa tra lo 0 % e l'1 %.
- 6.1.2. La temperatura ambiente deve essere compresa tra 0 °C e 45 °C.
- 6.1.3. Il raggio di visibilità orizzontale deve consentire l'osservazione del bersaglio per tutta la durata della prova.
- 6.1.4. Le prove devono essere effettuate in condizioni di vento tali da non influenzare i risultati.
- 6.1.5. L'illuminazione naturale dell'ambiente deve essere omogenea nella zona di prova e superiore a 1 000 lux nel caso dello scenario «collisione tra autovetture», come previsto al punto 5.2.1. e di 2 000 lux nel caso dello scenario «collisione tra autovettura e pedone», come previsto al punto 5.2.2. Occorre garantire che la prova non sia effettuata guidando contro sole o con il sole alle spalle ad angolo basso.
- 6.2. Condizioni del veicolo
 - 6.2.1. Peso durante la prova

Il veicolo deve essere sottoposto a prova almeno a vuoto e a pieno carico.

La distribuzione del carico deve essere conforme alle raccomandazioni del costruttore. Una volta iniziata la prova non devono essere effettuate modifiche.
 - 6.2.2. Condizionamento prima della prova
 - 6.2.2.1. Se richiesto dal costruttore del veicolo.

Il veicolo può percorrere una distanza massima di 100 km su una combinazione di strade urbane e rurali, trafficate e con arredo urbano, al fine di tarare il sistema di sensori.

Il veicolo può essere sottoposto a una sequenza di interventi sul freno per garantire che il sistema di frenatura di servizio sia assestato prima della prova.
 - 6.2.2.2. I particolari della strategia per il condizionamento prima della prova richiesto dal costruttore del veicolo devono essere identificati e registrati nella documentazione di omologazione del veicolo.
- 6.3. Bersagli di prova
 - 6.3.1. Il bersaglio utilizzato per le prove di rilevazione del veicolo deve essere un'autovettura della categoria M₁ AA berlina, prodotta in serie in grandi quantità o, in alternativa, un «bersaglio morbido» rappresentativo di tale veicolo dal punto di vista delle sue caratteristiche di identificazione applicabili al sistema di sensori dell'AEBS sottoposto a prova, ai sensi della norma ISO 19206-1:2018. Il punto di riferimento per l'ubicazione del veicolo deve essere il punto più arretrato sull'asse del veicolo.
 - 6.3.2. I bersagli utilizzati per le prove di rilevamento dei pedoni devono essere «bersagli morbidi» rappresentativi delle caratteristiche umane applicabili al sistema di sensori dell'AEBS sottoposto a prova, conformemente alla norma ISO 19206-2:2018.
 - 6.3.3. I dettagli che consentono ai bersagli di essere specificamente identificati e riprodotti devono essere registrati nella documentazione di omologazione del veicolo.

⁽³⁾ Per valore «nominale» si intende il valore teorico da raggiungere.

6.4. Prova di avvertimento e attivazione con veicolo bersaglio fermo

- 6.4.1. Il veicolo di prova deve avvicinarsi al bersaglio fermo procedendo in linea retta per almeno due secondi prima della parte funzionale della prova, con uno scostamento del veicolo di prova rispetto all'asse del punto di impatto non superiore a 0,2 m.

Le prove devono essere effettuate con un veicolo che viaggia a 20, 42 e 60 km/h (con una tolleranza di + 0/-2 km/h). Il servizio tecnico può eseguire la prova a qualsiasi altra velocità compresa nella gamma di velocità definita al punto 5.2.1.3, se lo ritiene giustificato.

La parte funzionale della prova deve avere inizio quando il veicolo di prova viaggia a velocità costante e si trova a una distanza dal bersaglio corrispondente a un tempo mancante alla collisione (TTC) di almeno 4 secondi.

Tra l'inizio della parte funzionale della prova e il punto di collisione, il conducente non deve azionare in alcun modo i comandi del veicolo di prova, se non per correggere leggermente, agendo sul comando dello sterzo, eventuali deviazioni dalla traiettoria.

- 6.4.2. I tempi di attivazione degli avvertimenti di collisione di cui al punto 5.5.1 devono essere conformi alle disposizioni del punto 5.2.1.1.

6.5. Prova di avvertimento e di attivazione con un veicolo bersaglio in movimento

- 6.5.1. Il veicolo di prova e il bersaglio in movimento devono avanzare in linea retta, nella stessa direzione, per almeno due secondi prima della parte funzionale della prova; lo scostamento del veicolo di prova rispetto all'asse del bersaglio non deve essere superiore a 0,2 m.

Le prove devono essere effettuate con un veicolo che viaggia a 30 e 60 km/h e un bersaglio che viaggia a 20 km/h (con una tolleranza di + 0/-2 km/h sia per il veicolo di prova, sia per il veicolo bersaglio). Il servizio tecnico può eseguire la prova a qualsiasi altra velocità del veicolo di prova e del veicolo bersaglio compresa nella gamma di velocità definita al punto 5.2.1.3, se lo ritiene giustificato.

La parte funzionale della prova deve avere inizio quando il veicolo di prova viaggia a velocità costante e si trova a una distanza dal bersaglio corrispondente a un TTC di almeno 4 secondi.

Tra l'inizio della parte funzionale della prova e il momento in cui il veicolo di prova raggiunge una velocità uguale a quella del bersaglio, il conducente non deve azionare in alcun modo i comandi del veicolo di prova, se non per correggere leggermente, agendo sul comando dello sterzo, eventuali deviazioni dalla traiettoria.

- 6.5.2. I tempi di attivazione degli avvertimenti di collisione di cui al punto 5.5.1 devono essere conformi alle disposizioni del punto 5.2.1.1.

6.6. Prova di avvertimento e di attivazione con un pedone bersaglio

- 6.6.1. Il veicolo di prova deve avvicinarsi al punto di impatto con il pedone bersaglio procedendo in linea retta per almeno due secondi prima della parte funzionale della prova, con uno scostamento del veicolo di prova rispetto all'asse del punto di impatto non superiore a 0,1 m.

La parte funzionale della prova deve avere inizio quando il veicolo di prova viaggia a velocità costante e si trova a una distanza dal punto di collisione corrispondente a un TTC di almeno 4 secondi.

Il pedone bersaglio deve avanzare in linea retta perpendicolarmente alla direzione di marcia del veicolo di prova, a una velocità costante di 5 km/h $\pm$ 0,2 km/h, iniziando a muoversi non prima dell'inizio della parte funzionale della prova. La posizione del pedone bersaglio deve essere coordinata con il veicolo di prova, in modo tale che il punto d'impatto del pedone bersaglio sulla parte anteriore del veicolo di prova si trovi sull'asse longitudinale del veicolo di prova, con una tolleranza non superiore a 0,1 m se il veicolo di prova mantenesse la velocità di prova prescritta per tutta la parte funzionale della prova senza frenare.

Le prove devono essere effettuate con un veicolo che viaggia a 20, 30 e 60 km/h (con una tolleranza di + 0/-2 km/h). Il servizio tecnico può eseguire la prova a qualsiasi altra velocità compresa nella gamma di velocità definita ai punti 5.2.2.3 e 5.2.2.4.

Tra l'inizio della parte funzionale e il momento in cui il veicolo di prova evita la collisione o supera il punto d'impatto con il pedone bersaglio, il conducente non deve azionare in alcun modo i comandi del veicolo di prova, se non per correggere leggermente, agendo sul comando dello sterzo, eventuali deviazioni dalla traiettoria.

La prova di cui sopra deve essere effettuata con un pedone «bersaglio morbido» di 6 anni, definito al punto 6.3.2.

6.6.2. I tempi di attivazione degli avvertimenti di collisione di cui al punto 5.5.1 devono essere conformi alle disposizioni del punto 5.2.2.1.

6.7. (riservato)

6.8. Prova di rilevamento di avaria

6.8.1 Simulare un'avaria elettrica, per esempio disinserendo la fonte di alimentazione di uno dei componenti dell'AEBS o interrompendo il collegamento elettrico tra di essi. Durante la simulazione di un'avaria dell'AEBS non devono essere disinseriti né i collegamenti elettrici del segnale di avvertimento di cui al punto 5.5.4, né il comando manuale opzionale di disattivazione dell'AEBS di cui al punto 5.4.

6.8.2. Il segnale di avvertimento di avaria di cui al punto 5.5.4 deve attivarsi, e restare attivato, al più tardi 10 secondi dopo che il veicolo ha superato la velocità di 10 km/h e si deve riattivare immediatamente dopo un successivo ciclo di spegnimento/accensione a veicolo fermo, fintanto che sussiste l'avaria simulata.

6.9. Prova di disattivazione

6.9.1. Se il veicolo è dotato di un dispositivo di disattivazione dell'AEBS, si porta l'interruttore di accensione in posizione «on» e si disattiva l'AEBS. Il segnale di avvertimento di cui al punto 5.4.2 deve essere attivato. Si porta l'interruttore di accensione in posizione «off». Si riporta l'interruttore di accensione in posizione «on» e si verifica che il segnale di avvertimento (in precedenza attivato) non sia riattivato (questo indica che l'AEBS è stato rimesso in funzione, come specificato al punto 5.4.1). Se il sistema di accensione è azionato mediante una chiave, l'operazione di cui sopra deve essere effettuata senza estrarre la chiave.

6.10. Solidità del sistema

6.10.1. Gli scenari di prova di cui sopra, in cui uno scenario descrive una configurazione di prova a una velocità del veicolo di prova e a una condizione di carico di una categoria (collisione tra autovetture o tra autovettura e pedone), devono essere eseguiti due volte. Se una delle due prove non soddisfa le prestazioni richieste, la prova può essere ripetuta una volta. Lo scenario di prova si considera superato se le prestazioni richieste sono soddisfatte nel corso di due prove. Il numero di prove non superate in una categoria non deve superare:

a) il 10 % delle prove eseguite per le prove da veicolo a veicolo; e

b) il 10 % delle prove eseguite per le prove da veicolo a pedone.

6.10.2. La causa principale del mancato superamento di una qualsiasi prova deve essere analizzata insieme al servizio tecnico e allegata al verbale di prova. Se la causa principale non può essere collegata a una deviazione dalla configurazione di prova, il servizio tecnico può sottoporre a prova qualsiasi altra velocità entro l'intervallo di velocità definito ai punti 5.2.1.3, 5.2.1.4, 5.2.2.3 o 5.2.2.4, a seconda dei casi.

6.10.3. Durante la valutazione di cui all'allegato 3, il fabbricante deve dimostrare, mediante la documentazione appropriata, che il sistema è in grado di fornire in modo affidabile le prestazioni richieste.

7. MODIFICA DEL TIPO DI VEICOLO ED ESTENSIONE DELL'OMOLOGAZIONE

7.1. Ogni modifica del tipo di veicolo di cui al punto 2.4 deve essere notificata all'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione. Tale autorità può quindi:

- 7.1.1. ritenere che le modifiche apportate non abbiano effetti negativi sulle condizioni di rilascio dell'omologazione e accordare l'estensione di quest'ultima;
- 7.1.2. ritenere che le modifiche apportate alterino le condizioni di rilascio dell'omologazione e chiedere ulteriori prove o controlli prima di accordare l'estensione.
- 7.2. La conferma o il rifiuto dell'omologazione deve essere comunicato, con l'indicazione delle modifiche, alle parti contraenti dell'accordo che applicano il presente regolamento secondo la procedura di cui al punto 4.3.
- 7.3. L'autorità competente deve informare le altre parti contraenti dell'estensione con la scheda di notifica (di cui all'allegato 1 del presente regolamento). Essa deve assegnare a ogni estensione un numero di serie, denominato numero di estensione.
8. CONFORMITÀ DELLA PRODUZIONE
- 8.1. Le procedure relative alla conformità della produzione devono essere conformi a quelle definite nell'accordo del 1958, scheda 1 (E/ECE/TRANS/505/Rev.3) e soddisfare i requisiti seguenti:
- 8.2. un veicolo omologato a norma del presente regolamento deve essere fabbricato in modo da risultare conforme al tipo omologato, rispettando i requisiti di cui al precedente punto 5;
- 8.3. l'autorità di omologazione che ha concesso l'omologazione deve poter verificare in ogni momento la conformità dei metodi di controllo applicabili a ciascuna unità produttiva. La frequenza normale di tali ispezioni deve essere di una ogni due anni.
9. SANZIONI IN CASO DI NON CONFORMITÀ DELLA PRODUZIONE
- 9.1. L'omologazione concessa per un tipo di veicolo a norma del presente regolamento può essere revocata qualora non vengano rispettati i requisiti definiti al punto 8.
- 9.2. Se una parte contraente revoca un'omologazione da essa in precedenza rilasciata, deve informarne immediatamente le altre parti contraenti che applicano il presente regolamento mediante una scheda di notifica conforme al modello di cui all'allegato 1 del presente regolamento.
10. CESSAZIONE DEFINITIVA DELLA PRODUZIONE
- Se il titolare di un'omologazione cessa definitivamente la produzione di un tipo di veicolo omologato a norma del presente regolamento, ne deve informare l'autorità che ha rilasciato l'omologazione, che a sua volta deve informare le altre parti contraenti dell'accordo che applicano il presente regolamento mediante una scheda di notifica conforme al modello di cui all'allegato 1 del presente regolamento.
11. NOMI E INDIRIZZI DEI SERVIZI TECNICI RESPONSABILI DELLE PROVE DI OMOLOGAZIONE E DELLE AUTORITÀ DI OMOLOGAZIONE
- Le parti dell'accordo che applicano il presente regolamento devono comunicare al segretariato delle Nazioni Unite (*) i nomi e gli indirizzi dei servizi tecnici responsabili delle prove di omologazione nonché delle autorità che rilasciano le omologazioni e alle quali devono essere inviate le schede attestanti il rilascio, l'estensione, il rifiuto o la revoca dell'omologazione.
12. DISPOSIZIONI TRANSITORIE
- 12.1. A decorrere dalla data ufficiale di entrata in vigore della serie di modifiche 01, nessuna parte contraente che applica il presente regolamento può rifiutarsi di rilasciare o di accettare un'omologazione a norma del presente regolamento quale modificato dalla serie di modifiche 01.

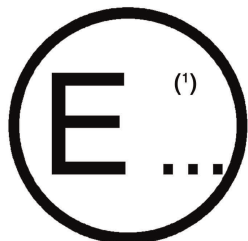
(*) Il segretariato dell'UNECE fornisce la piattaforma online («/343 Application») per lo scambio di tali informazioni con il segretariato: <https://www.unece.org/trans/main/wp29/datasharing.html>.

- 12.2. A decorrere dal 1° maggio 2024, le parti contraenti che applicano il presente regolamento non sono tenute ad accettare omologazioni a norma della versione originale del presente regolamento, rilasciate per la prima volta dopo il 1° maggio 2024.
 - 12.3. Fino al 1° maggio 2026, le parti contraenti che applicano il presente regolamento devono accettare omologazioni a norma della versione originale del presente regolamento, rilasciate per la prima volta prima del 1° maggio 2024.
 - 12.4. A decorrere dal 1° maggio 2026, le parti contraenti che applicano il presente regolamento non sono tenute ad accettare le omologazioni rilasciate a norma della versione originale del presente regolamento.
 - 12.5. In deroga al punto 12.4, le parti contraenti che applicano il presente regolamento devono continuare ad accettare le omologazioni rilasciate a norma della versione originale del presente regolamento per i veicoli che non sono interessati dalle modifiche introdotte dalla serie di modifiche 01.
 - 12.6. Le parti contraenti che applicano il presente regolamento non possono rifiutarsi di rilasciare o estendere omologazioni a norma di serie di modifiche precedenti del presente regolamento.
-

ALLEGATO 1

Notifica

[formato massimo: A4 (210 × 297 mm)]



Emessa da: Nome dell'amministrazione:

.....

.....

Relativa a ⁽²⁾:

rilascio dell'omologazione
estensione dell'omologazione
rifiuto dell'omologazione
revoca dell'omologazione
cessazione definitiva della produzione

di un tipo di veicolo in relazione al dispositivo avanzato di frenata d'emergenza a norma del regolamento ONU n. 152

Omologazione n.:

1. Marchio:
2. Tipo e denominazioni commerciali:
3. Nome e indirizzo del costruttore:
4. Nome e indirizzo dell'eventuale mandatario del costruttore:
5. Breve descrizione del veicolo:
6. Veicolo presentato per l'omologazione in data:
7. Servizio tecnico incaricato di eseguire le prove di omologazione:
8. Data del verbale rilasciato da tale servizio:
9. Numero del verbale rilasciato da tale servizio:
10. Rilascio/rifiuto/estensione/revoca dell'omologazione: ⁽²⁾
11. Luogo:
12. Data:
13. Firma:
14. Alla presente notifica sono allegati i documenti seguenti, contrassegnati dal numero di omologazione sopra indicato:
15. Eventuali osservazioni:

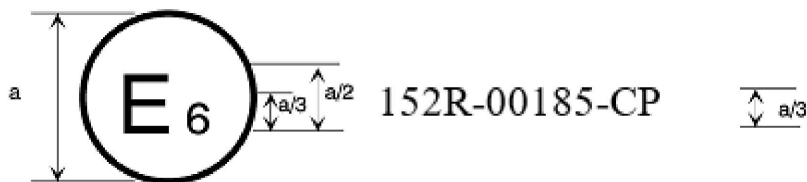
⁽¹⁾ Numero distintivo del paese che ha rilasciato/esteso/rifiutato/revocato l'omologazione (cfr. disposizioni sull'omologazione contenute nel regolamento).

⁽²⁾ Cancellare quanto non pertinente.

ALLEGATO 2

Esempi di marchi di omologazione

(cfr. punti da 4.4 a 4.4.2 del presente regolamento)

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

Il marchio di omologazione sopra riportato, apposto su un veicolo, indica che il tipo di veicolo interessato è stato omologato in Belgio (E6) per quanto riguarda i dispositivi avanzati di frenata d'emergenza (AEBS) a norma del regolamento ONU n. 152 (contrassegnato con «C» per le collisioni tra autovetture e con «P» per le collisioni tra automobile e pedone). Le prime due cifre indicano che l'omologazione è stata rilasciata conformemente ai requisiti della versione originale del regolamento ONU n. 152.

ALLEGATO 3

Requisiti speciali riguardanti gli aspetti connessi alla sicurezza dei sistemi di controllo elettronico

1. Generalità

Il presente allegato contiene i requisiti speciali riguardanti la documentazione, la strategia di gestione dei guasti e le verifiche relative agli aspetti connessi alla sicurezza dei sistemi complessi di controllo elettronico del veicolo (cfr. il punto 2.4 successivo), per quanto concerne il presente regolamento.

Il presente allegato si applica anche alle funzioni connesse alla sicurezza individuate nel presente regolamento che sono controllate da un sistema o da sistemi elettronici (punto 2.3), per quanto concerne il presente regolamento.

Il presente allegato non specifica criteri di efficienza del «sistema», ma descrive la metodologia utilizzata nel processo di progettazione e le informazioni che devono essere portate a conoscenza del servizio tecnico per l'omologazione.

Tali informazioni devono dimostrare che il «sistema» rispetta, sia in condizioni normali che in condizioni di avaria, tutti i requisiti di prestazione specificati in altri punti del presente regolamento, e che è concepito per funzionare in modo da non arrecare rischi di rilievo per la sicurezza.

2. Definizioni

Ai fini del presente allegato si applicano le definizioni seguenti:

- 2.1. «*sistema*»: sistema di controllo elettronico, anche complesso, che trasmette il comando di una funzione alla quale si applica il presente regolamento oppure contribuisce a trasmetterlo insieme ad altri componenti. Sono compresi anche tutti gli altri sistemi che rientrano nell'ambito di applicazione del presente regolamento, così come i collegamenti di trasmissione da e verso altri sistemi che non rientrano nell'ambito di applicazione del presente regolamento ma che agiscono su una funzione cui si applica il presente regolamento;
- 2.2. «*principio di sicurezza*»: descrizione delle misure incorporate nel sistema, ad esempio nelle unità elettroniche, per assicurarne l'integrità e quindi il funzionamento sicuro sia in condizioni normali che in condizioni di avaria, anche in caso di guasti elettrici. La possibilità di ripiegare su un funzionamento parziale o su un sistema di riserva per le funzioni vitali del veicolo può far parte del principio di sicurezza;
- 2.3. «*sistema di controllo elettronico*»: combinazione di unità progettate per cooperare al fine di assicurare la funzione di controllo del veicolo mediante elaborazione elettronica dei dati. I sistemi di controllo elettronico, spesso controllati via software, sono costruiti con componenti funzionali discreti quali sensori, unità elettroniche di controllo e attuatori e collegati tramite collegamenti di trasmissione. Possono comprendere elementi meccanici, elettropneumatici o elettroidraulici;
- 2.4. «*sistemi complessi di controllo elettronico del veicolo*»: sistemi di controllo elettronico aventi una funzione, controllata da un sistema elettronico o dal conducente, che può essere annullata dall'intervento di un sistema/una funzione di controllo elettronico di livello superiore. Le funzioni annullate divengono parte del sistema complesso come tutte le funzioni o i sistemi che le annullano (prioritari) rientranti nell'ambito di applicazione del presente regolamento. Lo stesso vale per i collegamenti di trasmissione da e verso le funzioni e i sistemi prioritari che non rientrano nell'ambito di applicazione del presente regolamento;
- 2.5. sistemi/funzioni di «*controllo elettronico di livello superiore*»: sistemi o funzioni che utilizzano soluzioni di elaborazione e/o rilevamento aggiuntive per modificare il comportamento del veicolo ordinando variazioni della funzione o delle funzioni del sistema di controllo del veicolo. Questo permette ai sistemi complessi di modificare automaticamente i propri obiettivi in base a un ordine di priorità che dipende dalle condizioni rilevate;
- 2.6. «*unità*»: le suddivisioni più piccole dei componenti del sistema che saranno prese in considerazione nel presente allegato, visto che tali combinazioni di componenti saranno considerate entità singole ai fini della loro identificazione, analisi o sostituzione;
- 2.7. «*collegamenti di trasmissione*»: mezzi utilizzati per collegare tra loro unità distribuite ai fini della trasmissione di segnali e dati operativi o della fornitura di energia. Questi dispositivi di norma sono elettrici, ma possono essere in alcune parti meccanici, pneumatici o idraulici;

- 2.8. «*intervallo di controllo*»: si riferisce a una variabile di uscita che definisce l'intervallo in cui è probabile che il sistema eserciti il proprio controllo;
- 2.9. «*limiti di funzionamento*»: limiti fisici esterni, all'interno dei quali il sistema è in grado di mantenere il controllo;
- 2.10. «*funzione connessa alla sicurezza*»: funzione del «sistema» in grado di modificare il comportamento dinamico del veicolo. Il «sistema» può essere in grado di eseguire più funzioni connesse alla sicurezza.

3. Documentazione

3.1. Requisiti

Il costruttore deve fornire un fascicolo di documentazione che illustri le caratteristiche progettuali di base del «sistema» e il modo in cui esso è collegato agli altri sistemi del veicolo o con cui controlla direttamente le variabili di uscita. La documentazione deve spiegare la funzione o le funzioni del «sistema» e il principio di sicurezza definiti dal costruttore. La documentazione deve essere sintetica, ma deve contenere dati oggettivi che dimostrino che nella progettazione e nello sviluppo sono state applicate le conoscenze tecniche specialistiche esistenti in tutti gli ambiti interessati. Per i controlli tecnici periodici, la documentazione deve descrivere le modalità di controllo dello stato di funzionamento corrente del «sistema».

Il servizio tecnico deve valutare il fascicolo di documentazione per accertarsi che il «sistema»:

- a) sia concepito per funzionare, sia in condizioni normali che in condizioni di avaria, in modo da non arrecare rischi di rilievo per la sicurezza;
- b) rispetti tutti i requisiti di prestazione specificati in altri punti del presente regolamento, sia in condizioni normali che in condizioni di avaria; e,
- c) sia stato realizzato conformemente al processo o al metodo dichiarato dal costruttore.

3.1.1. La documentazione deve messa a disposizione in due parti:

- a) il fascicolo di documentazione ufficiale per l'omologazione, contenente il materiale indicato al punto 3 (ad eccezione di quello di cui al punto 3.4.4), che deve essere fornito al servizio tecnico all'atto della presentazione della domanda di omologazione. Tale fascicolo deve costituire, per il servizio tecnico, il riferimento per le verifiche di cui al punto 4 del presente allegato. Il servizio tecnico deve garantire che il fascicolo di documentazione resti disponibile per un determinato periodo di tempo, stabilito d'intesa con l'autorità di omologazione. Tale periodo deve essere di almeno 10 anni a partire dalla data di cessazione definitiva della produzione del veicolo;
- b) materiale supplementare e dati analitici, di cui al punto 3.4.4, che devono essere conservati dal costruttore e messi a disposizione per i controlli del caso al momento dell'omologazione. Il costruttore deve garantire che il materiale e i dati analitici in questione restino disponibili per un periodo di 10 anni a partire dalla data di cessazione definitiva della produzione del veicolo.

3.2. Descrizione delle funzioni del «sistema»

Deve essere fornita una descrizione che spieghi in modo semplice tutte le funzioni di controllo del «sistema» e i metodi utilizzati per raggiungere gli obiettivi e che indichi anche il meccanismo o i meccanismi con i quali vengono esercitate tali funzioni.

Devono essere indicate tutte le funzioni che possono essere annullate da funzioni prioritarie. Di esse va inoltre descritta la ragione della modifica del funzionamento.

- 3.2.1. Deve essere fornito l'elenco di tutte le variabili di entrata e delle variabili rilevate, con l'indicazione del relativo campo di lavoro.
- 3.2.2. Deve essere fornito l'elenco di tutte le variabili di uscita controllate dal «sistema», indicando per ogni variabile se il controllo si attua direttamente o attraverso un altro sistema del veicolo. Per ognuna di queste variabili deve essere stabilito il campo di controllo (punto 2.8).
- 3.2.3. Devono essere indicati i limiti di funzionamento (punto 2.9) che hanno rilevanza ai fini dell'efficienza del sistema.

3.3. Layout e schema del sistema

3.3.1. Inventario dei componenti

Deve essere fornito un elenco di tutte le unità del «sistema», con l'indicazione degli altri sistemi del veicolo necessari per realizzare la funzione di controllo in questione.

Deve essere presentato uno schema che mostri la combinazione delle varie unità e spieghi chiaramente la distribuzione dei componenti e le interconnessioni tra di essi.

3.3.2. Funzioni delle unità

Deve essere indicata la funzione di ciascuna unità del «sistema» e devono essere illustrati i segnali che la collegano ad altre unità o a ad altri sistemi del veicolo. Queste informazioni possono essere fornite mediante un diagramma a blocchi o di altro tipo con l'indicazione dei vari elementi, oppure per mezzo di una descrizione accompagnata da un diagramma.

3.3.3. Interconnessioni

Le interconnessioni all'interno del «sistema» devono essere indicate per mezzo di uno schema elettrico per i collegamenti di trasmissione elettrici, uno schema idraulico per i collegamenti di trasmissione pneumatici o idraulici e una rappresentazione schematica semplificata per i collegamenti meccanici. Devono essere visibili anche i collegamenti di trasmissione da e verso altri sistemi.

3.3.4. Flusso dei segnali, dati operativi e priorità

Deve esserci una corrispondenza chiara tra i collegamenti di trasmissione e i segnali e/o i dati operativi veicolati tra le unità. Le priorità dei segnali e/o dei dati operativi su percorsi dati con moltiplicazione devono essere indicate ogni volta che l'ordine di priorità può influire sulle prestazioni o sulla sicurezza, per quanto concerne il presente regolamento.

3.3.5. Identificazione delle unità

Ciascuna unità deve poter essere identificata in modo chiaro e univoco (ad esempio con una marcatura per l'hardware e una marcatura o un segnale software di uscita per il contenuto software) in modo da associare l'hardware alla relativa documentazione.

Quando in un'unica unità o in un unico computer sono combinate più funzioni che però, per maggior chiarezza e facilità di spiegazione, sono indicate in blocchi diversi, si deve utilizzare un'unica marcatura di identificazione dell'hardware. Il costruttore, utilizzando queste marcature di identificazione, deve indicare che gli elementi forniti sono conformi al documento corrispondente.

3.3.5.1. La marcatura di identificazione definisce la versione dell'hardware e del software; se la versione cambia e di conseguenza si modifica la funzione dell'unità ai fini dell'applicazione del presente regolamento, anche la marcatura di identificazione deve essere modificata.

3.4. Principio di sicurezza del costruttore

3.4.1. Il costruttore deve fornire una dichiarazione in cui conferma che la strategia scelta per conseguire gli obiettivi del «sistema» non compromette, in assenza di condizioni di avaria, la sicurezza di funzionamento del veicolo.

3.4.2. Per il software utilizzato nel «sistema», il costruttore deve spiegare l'architettura di massima e definire i metodi e gli strumenti di progettazione utilizzati. Il costruttore deve indicare, fornendo dati oggettivi, in che modo è stata realizzata la logica del sistema in fase di progettazione e sviluppo.

3.4.3. Il costruttore deve fornire al servizio tecnico una spiegazione dei criteri progettuali applicati nel «sistema» per garantire la sicurezza di funzionamento in caso di condizioni di avaria. Tali criteri possono essere ad esempio:

- a) ripiego su un funzionamento basato su un sistema parziale;
- b) passaggio a un sistema di riserva distinto;
- c) eliminazione della funzione di livello superiore.

In caso di avaria, il conducente deve essere avvertito mediante la visualizzazione di un segnale o di un messaggio di avvertimento o altro. Se non è il conducente a disattivare il sistema, ad esempio ponendo l'interruttore di accensione in posizione «off» o disattivando la funzione specifica per mezzo dell'apposito interruttore, se previsto, l'avvertimento deve essere presente fintantoché persiste la condizione di avaria.

- 3.4.3.1. Se il criterio scelto prevede una modalità di funzionamento parziale in presenza di determinate condizioni di avaria, tali condizioni devono essere indicate, e devono essere definiti i limiti di efficienza risultanti.
- 3.4.3.2. Se il criterio scelto prevede il passaggio a un secondo sistema (di riserva) per conseguire l'obiettivo del sistema di controllo del veicolo, i principi del meccanismo di passaggio al sistema di riserva, la logica e il livello di ridondanza e tutti gli eventuali elementi di controllo di riserva devono essere spiegati e i limiti di efficienza che ne risultano devono essere definiti.
- 3.4.3.3. Se il criterio scelto consiste nella neutralizzazione della funzione di livello superiore, tutti i corrispondenti segnali di controllo in uscita associati a tale funzione devono essere inibiti in modo da limitare le perturbazioni in fase di transizione.

- 3.4.4. La documentazione deve essere accompagnata da un'analisi che illustri, in termini generali, il comportamento del sistema di fronte a pericoli o guasti che si ripercuotono sul controllo o sulla sicurezza del veicolo.

Il metodo o i metodi scelti per l'analisi devono essere stabiliti e aggiornati dal costruttore e messi a disposizione del servizio tecnico per i controlli del caso al momento dell'omologazione.

Il servizio tecnico deve effettuare una valutazione dell'applicazione degli approcci analitici. La valutazione deve comprendere:

- a) un esame dell'approccio alla sicurezza a livello di concetto (veicolo), con la conferma che sono prese in considerazione le interazioni con altri sistemi del veicolo. Tale approccio deve basarsi su un'analisi adeguata dei rischi/pericoli per la sicurezza del sistema;
- b) un esame dell'approccio alla sicurezza a livello di sistema. Tale approccio deve basarsi su un'analisi FMEA (*Failure Mode and Effect Analysis*) o FTA (*Fault Tree Analysis*), oppure su un procedimento simile appropriato per quanto concerne gli aspetti connessi alla sicurezza del sistema;
- c) un esame dei piani di convalida e dei relativi risultati. Per tale convalida devono essere utilizzate, ad esempio, prove secondo il metodo HIL (*Hardware in the Loop*), prove di funzionamento su strada del veicolo o qualsiasi metodo adeguato.

La valutazione deve consistere in controlli dei pericoli e dei guasti scelti dal servizio tecnico per dimostrare che la spiegazione del principio di sicurezza fornita dal costruttore è comprensibile e logica, e che i piani di convalida sono idonei e completi.

Il servizio tecnico può eseguire o far eseguire prove, di cui al punto 4, tese a verificare il principio di sicurezza adottato.

- 3.4.4.1. La documentazione deve indicare in modo particolareggiato i parametri monitorati e definire, per ciascuna condizione di avaria di cui al punto 3.4.4 del presente allegato, il segnale di avvertimento per il conducente e/o per il personale incaricato della manutenzione o dei controlli tecnici periodici.
- 3.4.4.2. Nella documentazione devono essere descritte le misure attuate per garantire che il «sistema» non pregiudichi il funzionamento sicuro del veicolo quando l'efficienza di tale sistema è influenzata da fattori ambientali come il clima, la temperatura, la penetrazione di polvere, le infiltrazioni d'acqua, la presenza di ghiaccio ecc.

4. Verifiche e prove

- 4.1. Il funzionamento del «sistema», definito nei documenti prescritti ai sensi del punto 3, deve essere sottoposto alle prove seguenti:

4.1.1. verifica del funzionamento del «sistema»:

il servizio tecnico deve verificare il «sistema» in assenza di condizioni di avaria, testando una serie di funzioni selezionate fra quelle dichiarate dal costruttore in conformità al punto 3.2.

Per i sistemi elettronici complessi, le prove devono comprendere situazioni in cui le funzioni dichiarate sono annullate da altre funzioni prioritarie;

4.1.2. verifica del principio di sicurezza di cui al punto 3.4:

la reazione del «sistema» deve essere controllata in condizioni di avaria di una qualsiasi unità singola, inviando alle unità elettriche o agli elementi meccanici i segnali di uscita corrispondenti, in modo da simulare gli effetti di guasti all'interno dell'unità. Il servizio tecnico deve effettuare questo controllo per almeno un'unità singola, ma non deve controllare la reazione del «sistema» a avarie multiple simultanee di unità singole.

Il servizio tecnico deve verificare che queste prove riguardino aspetti che possono avere un influsso sulla manovrabilità del veicolo, oltre alle informazioni per l'utente (interfaccia uomo-macchina).

- 4.1.2.1. I risultati della verifica devono corrispondere al riassunto documentato dell'analisi delle avarie, a un livello di effetto generale che permetta di confermare l'adeguatezza del principio di sicurezza e della relativa attuazione.

5. Verbalizzazione da parte del servizio tecnico

La verbalizzazione della valutazione da parte del servizio tecnico deve consentire la tracciabilità dei dati (ad esempio nei registri del servizio tecnico devono essere riportate, in forma codificata, le versioni dei documenti controllati).

Per un esempio di come potrebbe configurarsi il modulo per la valutazione del servizio tecnico a beneficio dell'autorità di omologazione si veda l'appendice 1 del presente allegato.

Appendice 1 dell'Allegato 3

Modello di modulo di valutazione per i sistemi elettronici

Verbale di collaudo n.:

1. Identificazione

1.1. Marca del veicolo:

1.2. Tipo:

1.3. Mezzi d'identificazione del tipo, se marcati sul veicolo:

1.4. Posizione dell'eventuale marcatura:

1.5. Nome e indirizzo del costruttore:

1.6. Nome e indirizzo dell'eventuale mandatario del costruttore:

1.7. Fascicolo di documentazione ufficiale del costruttore:

N. di riferimento della documentazione:

Data del primo rilascio:

Data dell'ultimo aggiornamento:

2. Descrizione del sistema o dei sistemi/del veicolo o dei veicoli di prova

2.1. Descrizione generale:

2.2. Descrizione di tutte le funzioni di controllo del «sistema» e dei metodi di intervento:

2.3. Descrizione dei componenti e dei diagrammi delle interconnessioni interne del «sistema»:

3. Principio di sicurezza del costruttore

3.1. Descrizione del flusso dei segnali e dei dati operativi e delle relative priorità:

3.2. Dichiarazione del costruttore:

Il costruttore/i costruttoridichiara/dichiarano che la strategia scelta per conseguire gli obiettivi del«sistema»non pregiudica, in assenza di condizioni di avaria, il funzionamento sicuro del veicolo.

3.3. Schema dell'architettura software e metodi e strumenti di progettazione utilizzati:

3.4. Indicazione dei criteri progettuali integrati nel «sistema» in caso di condizioni di avaria:

3.5. Analisi documentate del comportamento del «sistema» in caso di singoli pericoli o condizioni di avaria:

3.6. Descrizione delle misure attuate per i fattori ambientali:

3.7. Disposizioni relative al controllo tecnico periodico del «sistema»:

3.8. Risultati della prova di verifica del «sistema» conformemente all'allegato 3, punto 4.1.1, del regolamento ONU n. 152:

3.9. Risultati della prova di verifica del principio di sicurezza conformemente all'allegato 3, punto 4.1.2, del regolamento ONU n. 152:

- 3.10. Data della prova:
- 3.11. L'esecuzione della prova e la verbalizzazione dei risultati hanno avuto luogo conformemente a ... del regolamento ONU n. 152 come modificato con la serie di modifiche ...
Servizio tecnico ⁽¹⁾ che ha eseguito la prova
Firmato: Data:
- 3.12. Autorità di omologazione ⁽¹⁾
Firmato: Data:
- 3.13. Osservazioni:
- _____

⁽¹⁾ La firma deve essere apposta da persone diverse anche quando il servizio tecnico e l'autorità di omologazione coincidono oppure quando con il verbale viene rilasciata un'autorizzazione distinta dell'autorità di omologazione.

*Appendice 2 dell'Allegato 3***Scenari di reazioni errate****1. Veicolo bersaglio****1.1. Due veicoli fermi, di categoria M₁ AA berlina, devono essere posizionati:**

- a) in modo da essere orientati verso la stessa direzione di marcia del veicolo di prova;
- b) a una distanza di 4,5 m l'uno dall'altro;
- c) con le parti posteriori allineate tra loro.

1.2. Il veicolo di prova deve avanzare per almeno 60 m a una velocità costante rientrante nella gamma di velocità elencate nella tabella di cui al punto 5.2.1.4 del presente regolamento per passare centralmente tra i due veicoli fermi.

Durante la prova non devono essere azionati in alcun modo i comandi del veicolo di prova, se non per correggere leggermente, intervenendo sullo sterzo, eventuali deviazioni dalla traiettoria.

1.3. L'AEBS non deve emettere un avvertimento di collisione e non deve dare inizio alla frenata di emergenza.**2. Pedone bersaglio****2.1. Un pedone bersaglio, come prescritto al punto 6.3.2, deve essere posizionato:**

- a) in modo da essere orientato verso la stessa direzione di marcia del veicolo di prova;
- b) ad una distanza di 1 m dal lato del veicolo di prova più vicino al bersaglio secondo il senso di circolazione.

2.2. Il veicolo di prova deve avanzare in linea retta per almeno 60 m a una velocità costante rientrante nella gamma di velocità elencate nella tabella di cui al punto 5.2.2.4, per superare il pedone bersaglio fermo.

Durante la prova non devono essere azionati in alcun modo i comandi del veicolo di prova, se non per correggere leggermente, intervenendo sullo sterzo, eventuali deviazioni dalla traiettoria.

2.3. L'AEBS non deve emettere un avvertimento di collisione e non deve dare inizio alla frenata di emergenza.

ISSN 1977-0707 (edizione elettronica)
ISSN 1725-258X (edizione cartacea)



■ Ufficio delle pubblicazioni
dell'Unione europea
L-2985 Lussemburgo
LUSSEMBURGO

IT