

Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis

L 360



Izdevums
latviešu valodā

Tiesību akti

63. gadagājums

2020. gada 30. oktobris

Saturs

II Nelegislatīvi akti

REGULAS

- ★ Komisijas Deleģētā regula (ES) 2020/1588 (2020. gada 25. jūnijs), ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2017/821 I pielikumu, nosakot apjoma robežvērtības tantala vai niobija rūdām un koncentrātiem, zelta rūdām un koncentrātiem, alvas oksīdiem un hidroksīdiem, tantalātiem un tantala karbīdiem 1
- ★ Komisijas Deleģētā regula (ES) 2020/1589 (2020. gada 22. jūlijs), ar ko Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2018/956 I pielikumu groza attiecībā uz datiem, kas dalībvalstīm un ražotājiem jāmonitorē un jāziņo par jauniem lielas noslodzes transportlīdzekļiem ⁽¹⁾ 4
- ★ Komisijas Deleģētā regula (ES) 2020/1590 (2020. gada 19. augusts), ar ko Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2019/631 I pielikumu groza, lai ņemtu vērā izmaiņas to jauno vieglo komerciālo transportlīdzekļu masā, kas reģistrēti 2016., 2017. un 2018. gadā ⁽¹⁾ 8
- ★ Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2020/1591 (2020. gada 23. oktobris), ar kuru attiecībā uz nosaukumu, kas reģistrēts Aizsargāto cilmes vietas nosaukumu un aizsargāto ģeogrāfiskās izcelsmes norāžu reģistrā, apstiprina specifikācijas grozījumu, kurš nav maznozīmīgs ("Suska sechlońska" (AGIN)) 10
- ★ Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2020/1592 (2020. gada 28. oktobris), ar ko Regulu (EK) Nr. 1484/95 groza attiecībā uz reprezentatīvo cenu noteikšanu mājputnu gaļas un olu nozarē, kā arī ovalbumīnam 11
- ★ Komisijas Regula (ES) 2020/1593 (2020. gada 29. oktobris), ar ko attiecībā uz pozitīvu transmisīvās sūkņveida encefalopātijas gadījumu aitām un kazām tālāku pārbaudi groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 999/2001 X pielikumu ⁽¹⁾ 13

⁽¹⁾ Dokuments attiecas uz EEZ.

Tiesību akti, kuru virsraksti ir gaišajā drukā, attiecas uz kārtējiem jautājumiem lauksaimniecības jomā un parasti ir spēkā tikai ierobežotu laika posmā.

Visu citu tiesību aktu virsraksti ir tumšajā drukā, un pirms tiem ir zvaigznīte.

LV

LĒMUMI

- ★ Komisijas Īstenošanas lēmums (ES) 2020/1594 (2020. gada 29. oktobris), ar ko groza pielikumu Īstenošanas lēmumam 2014/709/ES par dzīvnieku veselības kontroles pasākumiem saistībā ar Āfrikas cūku mēri dažās dalībvalstīs (izziņots ar dokumenta numuru C(2020) 7607) ⁽¹⁾ 16

IETEIKUMI

- ★ Komisijas Ieteikums (ES) 2020/1595 (2020. gada 28. oktobris) par Covid-19 testēšanas stratēģijām, tai skaitā ātro antigēna testu izmantošanu 43

TIESĪBU AKTI, KO PIEŅĒM STRUKTŪRAS, KURAS IZVEIDOTAS AR STARPTAUTISKIEM NOLĪGUMIEM

- ★ ANO noteikumi Nr. 151 – Vienoti noteikumi par transportlīdzekļu apstiprināšanu attiecībā uz aklās zonas informācijas sistēmu velosipēdu konstatēšanai [2020/1596] 48
- ★ ANO Noteikumi Nr. 152 – Vienoti noteikumi par mehānisko transportlīdzekļu apstiprināšanu attiecībā uz uzlabotu avārijas bremzēšanas sistēmu (AEBS) M₁ un N₁ transportlīdzekļiem [2020/1597] 66

⁽¹⁾ Dokuments attiecas uz EEZ.

II

(Deleģislatīvi akti)

REGULAS

KOMISIJAS DELEĢĒTĀ REGULA (ES) 2020/1588

(2020. gada 25. jūnijs),

ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2017/821 I pielikumu, nosakot apjoma robežvērtības tantala vai niobija rūdām un koncentrātiem, zelta rūdām un koncentrātiem, alvas oksīdiem un hidroksīdiem, tantalātiem un tantala karbīdiem

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2017/821 (2017. gada 17. maijs), ar ko paredz piegādes ķēdes pienācīgas pārbaudes pienākumus Savienības importētājiem, kuri importē konfliktu skartu un augsta riska teritoriju izcelsmes alvu, tantalu un volframu, to rūdas un zeltu ⁽¹⁾, un jo īpaši tās 1. panta 4. punktu,

tā kā:

- (1) Regulas (ES) 2017/821 I pielikumā ir iekļauts minētās regulas darbības jomā ietilpstošo izrakteņu un metālu saraksts un noteiktas konkrētas gada importa apjoma robežvērtības attiecībā uz minētajiem izrakteņiem un metāliem.
- (2) Saskaņā ar Regulas (ES) 2017/821 1. panta 3. punktu minēto regulu nepiemēro tiem Savienības importētājiem, kuru gada importa apjoms katram attiecīgajam izraktenim vai metālam ir mazāks par minētās regulas I pielikumā noteiktajām robežvērtībām. Minētās robežvērtības ir noteiktas līmenī, ar kuru nodrošina, ka minētajā regulā paredzētos Savienības importētāju pienākumus piemēro ne mazāk kā 95 % kopējā Savienībā importētā apjoma katram izraktenim un metālam.
- (3) 2017. gadā, kad tika pieņemta regula, nebija pietiekami sadalīti kombinētās nomenklatūras kodi attiecībā uz pieciem konkrētiem izrakteņiem un metāliem, kas uzskaitīti I pielikumā. Tādējādi nebija pieejami importa dati par minētajiem izrakteņiem un metāliem, un I pielikumā tādēļ vēl ir jānosaka piecas apjoma robežvērtības.
- (4) Pildot Regulas (ES) 2017/821 1. panta 4. punktu, Komisijai ir jānosaka apjoma robežvērtības, kas vēl jānosaka I pielikumā, pieņemot deleģēto aktu saskaņā ar Regulas (ES) 2017/821 18. un 19. pantu, lai grozītu I pielikumu. Ja iespējams, deleģētais akts būtu jāpieņem līdz 2020. gada 1. aprīlim, bet ne vēlāk kā 2020. gada 1. jūlijā.
- (5) Ar Regulu (ES) 2017/821 tika izveidoti pieci jauni Eiropas Kopienas integrētā muitas tarifa ("Taric") nodalījumi, kas atbilst pieciem izrakteņiem un metāliem, kuru robežvērtības vēl nav noteiktas, un par kuriem dalībvalstu muitas dienesti ir savākuši muitas datus kopš 2017. gada jūnija, kad stājās spēkā regula.
- (6) Saskaņā ar Regulas (ES) 2017/821 18. pantu Komisijai jāizmanto divu iepriekšējo gadu dalībvalstu importa informācija par katru Savienības importētāju, tātad par 2018. un 2019. gadu.
- (7) Tāpēc būtu attiecīgi jāgroza Regulas (ES) 2017/821 I pielikums,

⁽¹⁾ OV L 130, 19.5.2017., 1. lpp.

IR PIEŅĒMUSI ŠO REGULU.

1. pants

Regulas (ES) 2017/821 I pielikumu groza saskaņā ar šīs deleģētās regulas pielikumu.

2. pants

Šī deleģētā regula stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

Šī deleģētā regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Briselē, 2020. gada 25. jūnijā

Komisijas vārdā –
priekšsēdētāja
Ursula VON DER LEYEN

PIELIKUMS

Regulas (ES) 2017/821 I pielikumu groza šādi:

1) A daļā "Izrakteņi" tabulu groza šādi:

a) tabulas trešo rindu aizstāj ar šādu:

"Tantala vai niobija rūdas un koncentrāti	ex 2615 90 00	10	100 000";
---	---------------	----	-----------

b) tabulas ceturto rindu aizstāj ar šādu:

"Zelta rūdas un koncentrāti	ex 2616 90 00	10	4 000 000";
-----------------------------	---------------	----	-------------

2) B daļā "Metāli" tabulu groza šādi:

a) tabulas otro rindu aizstāj ar šādu:

"Alvas oksīdi un hidroksīdi	ex 2825 90 85	10	3 600";
-----------------------------	---------------	----	---------

b) tabulas piekto rindu aizstāj ar šādu:

"Tantalāti	ex 2841 90 85	30	30";
------------	---------------	----	------

c) tabulas septīto rindu aizstāj ar šādu:

"Tantala karbīdi	ex 2849 90 50	10	770".
------------------	---------------	----	-------

KOMISIJAS DELEĢĒTĀ REGULA (ES) 2020/1589**(2020. gada 22. jūlijs),****ar ko Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2018/956 I pielikumu groza attiecībā uz datiem, kas dalībvalstīm un ražotājiem jāmonitorē un jāziņo par jauniem lielas noslodzes transportlīdzekļiem****(Dokuments attiecas uz EEZ)**

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2018/956 (2018. gada 28. jūnijs) par jaunu lielas noslodzes transportlīdzekļu CO₂ emisiju un degvielas patēriņa monitoringu un ziņošanu ⁽¹⁾ un jo īpaši tās 11. panta 1. punkta a) un b) apakšpunktu,

tā kā:

- (1) Regulas (ES) 2018/956 I pielikuma A daļā noteikts, kādi dati dalībvalstīm jāmonitorē un jāziņo par jauniem lielas noslodzes transportlīdzekļiem, kas pirmo reizi reģistrēti Savienībā.
- (2) Lai atvieglotu to datu salīdzinošās pārbaudes, kurus par katru transportlīdzekli ziņo dalībvalstis un lielas noslodzes transportlīdzekļu ražotāji, dalībvalstīm būtu jāziņo papildu parametri, kas saistīti ar transportlīdzekļu tehniskajām specifikācijām.
- (3) Lai varētu verificēt lielas noslodzes transportlīdzekļu ražotāju paziņoto datu kvalitāti, dalībvalstīm būtu jāziņo arī ražotāja uzskaites datnes kriptogrāfiskās kontrolsummas norāde, kas iekļauta transportlīdzekļa atbilstības sertifikātā.
- (4) Regulas (ES) 2018/956 I pielikuma B daļas 2. punktā noteikts, kādi dati lielas noslodzes transportlīdzekļu ražotājiem jāmonitorē un jāziņo par katru jaunu lielas noslodzes transportlīdzekli.
- (5) Lai nodrošinātu vienotu informācijas ziņošanu par sastāvdaļu, atsevišķu tehnisku vienību vai sistēmu ražotājiem, būtu jāpievieno atsauces uz Komisijas Regulu (ES) 2017/2400 ⁽²⁾.
- (6) Lai Komisija varētu verificēt to datu kvalitāti, kurus ražotāji paziņojuši par motora CO₂ emisijām un degvielas patēriņu, ražotājiem būtu jāpaziņo arī motora tipa apstiprinājuma numurs.
- (7) Tāpēc būtu attiecīgi jāgroza Regulas (ES) 2018/956 I pielikums,

IR PIEŅĒMUSI ŠO REGULU.

1. pants

Regulas (ES) 2018/956 I pielikumu groza saskaņā ar šīs regulas pielikumu.

2. pants

Šī regula stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī.

⁽¹⁾ OV L 173, 9.7.2018., 1. lpp.⁽²⁾ Komisijas Regula (ES) 2017/2400 (2017. gada 12. decembris), ar ko Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 595/2009 īsteno attiecībā uz lielas noslodzes transportlīdzekļu CO₂ emisiju un degvielas patēriņa noteikšanu un groza Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2007/46/EK un Komisijas Regulu (ES) Nr. 582/2011 (OV L 349, 29.12.2017., 1. lpp.).

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Briselē, 2020. gada 22. jūlijā

*Komisijas vārdā –
priekšsēdētāja*
Ursula VON DER LEYEN

PIELIKUMS

Regulas (ES) 2018/956 I pielikumu groza šādi:

1) pielikuma A daļu groza šādi:

a) pievieno šādu g) līdz n) punktu:

- “g) līdz 2021. gada 30. jūnijam reģistrētiem transportlīdzekļiem, ja pieejams, un visos gadījumos transportlīdzekļiem, kas reģistrēti no 2021. gada 1. jūlija, – pabeigtības posms, kā norādīts izraudzītajā atbilstības sertifikāta paraugā saskaņā ar Direktīvas 2007/46/EK IX pielikuma 2. punktu;
- h) transportlīdzekļa kategorija, kā norādīts atbilstības sertifikāta 0.4. ierakstā;
- i) līdz 2020. gada 31. decembrim reģistrētiem transportlīdzekļiem, ja pieejams, un visos gadījumos transportlīdzekļiem, kas reģistrēti no 2021. gada 1. janvāra, – asu skaits, kā norādīts atbilstības sertifikāta 1. ierakstā;
- j) tehniski pieļaujamā maksimālā pilnā masa, kā norādīts atbilstības sertifikāta 16.1. ierakstā;
- k) līdz 2021. gada 31. decembrim reģistrētiem transportlīdzekļiem, ja pieejams, un visos gadījumos transportlīdzekļiem, kas reģistrēti no 2022. gada 1. janvāra, – ražotāja uzskaites datnes kriptogrāfiskās kontrolsummas norāde, kā norādīts atbilstības sertifikāta 49.1. ierakstā; par transportlīdzekļiem, kas reģistrēti līdz 2025. gada 30. jūnijam, dalībvalstis drīkst ziņot tikai kriptogrāfiskās kontrolsummas pirmās 8 rakstzīmes;
- l) līdz 2021. gada 30. jūnijam reģistrētiem transportlīdzekļiem, ja pieejams, un visos gadījumos transportlīdzekļiem, kas reģistrēti no 2021. gada 1. jūlija, – īpatnējās CO₂ emisijas, kā norādīts atbilstības sertifikāta 49.5. ierakstā;
- m) līdz 2021. gada 30. jūnijam reģistrētiem transportlīdzekļiem, ja pieejams, un visos gadījumos transportlīdzekļiem, kas reģistrēti no 2021. gada 1. jūlija, – lietderīgās slodzes vidējā vērtība, kā norādīts atbilstības sertifikāta 49.6. ierakstā;
- n) reģistrācijas datums.”;

2) pielikuma B daļas 2. punktu attiecībā uz transportlīdzekļiem, par kuriem ziņo, sākot ar 2021. gadu, groza šādi:

a) tabulas 24. un 25. ierakstu aizstāj ar šādiem ierakstiem:

N. p. k.	Monitoringa parametri	Avots: Regulas (ES) 2017/2400 IV pielikuma I daļa, ja nav norādīts citādi	Apraksts
“24.	Pārnesumu kārbas ražotāja nosaukums un adrese	0.4. punkts sastāvdaļas, atsevišķas tehniskās vienības vai sistēmas sertifikāta paraugā Regulas (ES) 2017/2400 VI pielikuma 1. papildinājumā	Pārnesumu kārbas galvenās specifikācijas”;
25.	Marka (pārnesumu kārbas ražotāja tirdzniecības nosaukums)	0.1. punkts sastāvdaļas, atsevišķas tehniskās vienības vai sistēmas sertifikāta paraugā Regulas (ES) 2017/2400 VI pielikuma 1. papildinājumā	

b) tabulas 32. un 33. ierakstu aizstāj ar šādiem ierakstiem:

N. p. k.	Monitoringa parametri	Avots: Regulas (ES) 2017/2400 IV pielikuma I daļa, ja nav norādīts citādi	Apraksts
“32.	Asu ražotāja nosaukums un adrese	0.4. punkts sastāvdaļas, atsevišķas tehniskās vienības vai sistēmas sertifikāta paraugā Regulas (ES) 2017/2400 VII pielikuma 1. papildinājumā	Galvenās asu specifikācijas”;
33.	Marka (asu ražotāja tirdzniecības nosaukums)	0.1. punkts sastāvdaļas, atsevišķas tehniskās vienības vai sistēmas sertifikāta paraugā Regulas (ES) 2017/2400 VII pielikuma 1. papildinājumā	

c) tabulas 39. un 40. ierakstu aizstāj ar šādiem ierakstiem:

N. p. k.	Monitoringa parametri	Avots: Regulas (ES) 2017/2400 IV pielikuma I daļa, ja nav norādīts citādi	Apraksts
“39.	Riepu ražotāja nosaukums un adrese	1. punkts sastāvdaļas, atsevišķas tehniskās vienības vai sistēmas sertifikāta paraugā Regulas (ES) 2017/2400 X pielikuma 1. papildinājumā	Riepu galvenās specifikācijas”;
40.	Marka (rieļu ražotāja tirdzniecības nosaukums)	3. punkts sastāvdaļas, atsevišķas tehniskās vienības vai sistēmas sertifikāta paraugā Regulas (ES) 2017/2400 X pielikuma 1. papildinājumā	

d) pievieno šādu 101. ierakstu:

N. p. k.	Monitoringa parametri	Avots: Regulas (ES) 2017/2400 IV pielikuma I daļa, ja nav norādīts citādi	Apraksts
“101.	Transportlīdzekļiem, kuru simulācijas datums ir, sākot ar 2020. gada 1. jūliju, – motora tipa apstiprinājuma numurs	Regulas (ES) Nr. 582/2011 I pielikuma 5., 6. vai 7. papildinājuma papildpielikuma 1.2.1. punkts.	Motora specifikācijas”.

KOMISIJAS DELEĢĒTĀ REGULA (ES) 2020/1590**(2020. gada 19. augusts),****ar ko Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2019/631 I pielikumu groza, lai ņemtu vērā izmaiņas to jauno vieglo komerciālo transportlīdzekļu masā, kas reģistrēti 2016., 2017. un 2018. gadā****(Dokuments attiecas uz EEZ)**

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2019/631 (2019. gada 17. aprīlis) par CO₂ emisiju standartu noteikšanu jauniem vieglajiem pasažieru automobiļiem un jauniem vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem un ar kuru atceļ Regulu (EK) Nr. 443/2009 un Regulu (ES) Nr. 510/2011 ⁽¹⁾, un jo īpaši tās 14. panta 2. punktu,

tā kā:

- (1) ES autoparka vidējo masu nokomplektētā stāvoklī, ko izmanto, lai aprēķinātu īpatnējo CO₂ emisiju mērķrādītājus katram jaunu vieglo komerciālo transportlīdzekļu ražotājam, t. i., M₀ vērtību, regulāri pielāgo, lai ņemtu vērā Savienībā reģistrēto jauno vieglo komerciālo transportlīdzekļu vidējās masas izmaiņas.
- (2) Pamatojoties uz Komisijas Īstenošanas lēmumu (ES) 2018/143 ⁽²⁾, (ES) 2019/582 ⁽³⁾ un (ES) 2020/1035 ⁽⁴⁾, jaunu vieglo komerciālo transportlīdzekļu vidējā masa nokomplektētā stāvoklī, kas svēta atkarībā no jauno reģistrēto transportlīdzekļu skaita 2016., 2017. un 2018. kalendārā gadā, attiecīgajos gados bija 1 825,23 kg. Tāpēc 2021., 2022. un 2023. kalendārā gada M₀ vērtībai, kas minēta Regulas (ES) 2019/631 I pielikuma B daļas 4. punktā, vajadzētu atspoguļot minēto masu.
- (3) Tāpēc Regula (ES) 2019/631 būtu attiecīgi jāgroza,

IR PIEŅĒMUSI ŠO REGULU.

1. pantsRegulas (ES) 2019/631 I pielikuma B daļas 4. punktā ierakstu par M₀ aizstāj ar šādu:

“M₀ ir 1 766,4 2020. gadā, 1 825,23 2021., 2022. un 2023. gadā, savukārt 2024. gada vērtību pieņem saskaņā 14. panta 1. punkta b) apakšpunktu;”.

⁽¹⁾ OV L 111, 25.4.2019., 13. lpp.

⁽²⁾ Komisijas Īstenošanas lēmums (ES) 2018/143 (2018. gada 19. janvāris), ar kuru atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (ES) Nr. 510/2011 apstiprina vai groza vidējo īpatnējo CO₂ emisiju un īpatnējo emisiju mērķrādītāju provizoriskos aprēķinus jaunu vieglo kravas automobiļu ražotājiem attiecībā uz 2016. kalendāro gadu (OV L 25, 30.1.2018., 49. lpp.).

⁽³⁾ Komisijas Īstenošanas lēmums (ES) 2019/582 (2019. gada 3. aprīlis), ar kuru atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (ES) Nr. 510/2011 apstiprina vai groza vidējo īpatnējo CO₂ emisiju un īpatnējo emisiju mērķrādītāju provizoriskos aprēķinus jaunu vieglo komerciālo transportlīdzekļu ražotājiem attiecībā uz 2017. kalendāro gadu un Volkswagen grupai, tostarp tās dalībniekiem, attiecībā uz 2014., 2015. un 2016. kalendāro gadu (OV L 100, 11.4.2019., 47. lpp.).

⁽⁴⁾ Komisijas Īstenošanas lēmums (ES) 2020/1035 (2020. gada 3. jūnijs), ar kuru atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (ES) 2019/631 apstiprina vai groza vidējo īpatnējo CO₂ emisiju un īpatnējo emisiju mērķrādītāju provizorisko aprēķinu vieglo pasažieru automobiļu un vieglo komerciālo transportlīdzekļu ražotājiem attiecībā uz 2018. kalendāro gadu (OV L 227, 16.7.2020., 37. lpp.).

2. pants

Šī regula stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Briselē, 2020. gada 19. augustā

*Komisijas vārdā –
priekšsēdētāja*
Ursula VON DER LEYEN

KOMISIJAS ĪSTENOŠANAS REGULA (ES) 2020/1591**(2020. gada 23. oktobris),****ar kuru attiecībā uz nosaukumu, kas reģistrēts Aizsargāto cilmes vietas nosaukumu un aizsargāto ģeogrāfiskās izcelsmes norāžu reģistrā, apstiprina specifikācijas grozījumu, kurš nav maznozīmīgs (“Suska sechlońska” (AĢIN))**

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 1151/2012 (2012. gada 21. novembris) par lauksaimniecības produktu un pārtikas produktu kvalitātes shēmām ⁽¹⁾ un jo īpaši tās 52. panta 2. punktu,

tā kā:

- (1) Saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 1151/2012 53. panta 1. punkta pirmo daļu Komisija ir izskatījusi Polijas pieteikumu specifikācijas grozījuma apstiprināšanai attiecībā uz aizsargāto ģeogrāfiskās izcelsmes norādi “Suska sechlońska”, kas reģistrēta saskaņā ar Komisijas Regulu (ES) Nr. 897/2010 ⁽²⁾.
- (2) Attiecīgais grozījums nav maznozīmīgs Regulas (ES) Nr. 1151/2012 53. panta 2. punkta nozīmē, tāpēc Komisija, piemērojot minētās regulas 50. panta 2. punkta a) apakšpunktu, grozījuma pieteikumu ir publicējusi *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* ⁽³⁾.
- (3) Komisijai nav iesniegts neviens paziņojums par iebildumiem saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 1151/2012 51. pantu, tāpēc šis specifikācijas grozījums būtu jāapstiprina,

IR PIEŅĒMUSI ŠO REGULU.

1. pantsAr šo tiek apstiprināts *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* publicētais specifikācijas grozījums attiecībā uz nosaukumu “Suska sechlońska” (AĢIN).**2. pants**Šī regula stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Briselē, 2020. gada 23. oktobrī

Komisijas un tās priekšsēdētājas vārdā –
Komisijas loceklis
Janusz WOJCIECHOWSKI

⁽¹⁾ OV L 343, 14.12.2012., 1. lpp.⁽²⁾ Komisijas Regula (ES) Nr. 897/2010 (2010. gada 8. oktobris) par nosaukuma ierakstīšanu Aizsargāto cilmes vietas nosaukumu un aizsargāto ģeogrāfiskās izcelsmes norāžu reģistrā (“Suska sechlońska” (AĢIN)) (OV L 266, 9.10.2010., 46. lpp.).⁽³⁾ OV C 208, 22.6.2020., 5. lpp.

KOMISIJAS ĪSTENOŠANAS REGULA (ES) 2020/1592**(2020. gada 28. oktobris),****ar ko Regulu (EK) Nr. 1484/95 groza attiecībā uz reprezentatīvo cenu noteikšanu mājputnu gaļas un olu nozarē, kā arī ovalbumīnam**

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 1308/2013 (2013. gada 17. decembris), ar ko izveido lauksaimniecības produktu tirgu kopīgu organizāciju un atceļ Padomes Regulas (EEK) Nr. 922/72, (EEK) Nr. 234/79, (EK) Nr. 1037/2001 un (EK) Nr. 1234/2007 ⁽¹⁾, un jo īpaši tās 183. panta b) punktu,ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 510/2014 (2014. gada 16. aprīlis), ar kuru nosaka tirdzniecības režīmu, kas piemērojams dažām lauksaimniecības produktu pārstrādē iegūtām precēm un atceļ Padomes Regulas (EK) Nr. 1216/2009 un (EK) Nr. 614/2009 ⁽²⁾, un jo īpaši tās 5. panta 6. punkta a) apakšpunktu,

tā kā:

- (1) Ar Komisijas Regulu (EK) Nr. 1484/95 ⁽³⁾ ir paredzēti sīki izstrādāti noteikumi par to, kā piemērojama papildu ievadmuītas nodokļu sistēma, un ir noteiktas reprezentatīvās cenas mājputnu gaļas un olu nozarē, kā arī ovalbumīnam.
- (2) Regulāri pārbaudot datus, uz kuriem balstīta reprezentatīvo cenu noteikšana mājputnu gaļas un olu nozarē, kā arī ovalbumīnam, kļuvis skaidrs, ka reprezentatīvās cenas konkrētu produktu importam ir jāgroza, ņemot vērā cenu svārstības atkarībā no produktu izcelsmes.
- (3) Tādēļ Regula (EK) Nr. 1484/95 ir attiecīgi jāgroza.
- (4) Ņemot vērā to, ka ir jānodrošina šā pasākuma piemērošana iespējami drīz pēc atjaunināto datu nosūtīšanas, šai regulai būtu jāstājas spēkā tās publicēšanas dienā,

IR PIEŅĒMUSI ŠO REGULU.

1. pants

Regulas (EK) Nr. 1484/95 I pielikumu aizstāj ar šīs regulas pielikuma tekstu.

2. pants

Šī regula stājas spēkā dienā, kad to publicē Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Briselē, 2020. gada 28. oktobrī

Komisijas
un tās priekšsēdētājas vārdā –
Lauksaimniecības un lauku attīstības ģenerāldirektorāta
Ģenerāldirektors
Wolfgang BURTSCHER

⁽¹⁾ OV L 347, 20.12.2013., 671. lpp.⁽²⁾ OV L 150, 20.5.2014., 1. lpp.⁽³⁾ Komisijas Regula (EK) Nr. 1484/95 (1995. gada 28. jūnijs), ar ko nosaka sīki izstrādātus noteikumus par papildu ievadmuītas sistēmas ieviešanu un reprezentatīvo cenu noteikšanu mājputnu gaļas un olu nozarē, kā arī ovalbumīnam, un atceļ Regulu Nr. 163/67/EEK (OV L 145, 29.6.1995., 47. lpp.).

PIELIKUMS

"I PIELIKUMS

KN kods	Preču apraksts	Reprezentatīvā cena (EUR/100 kg)	Nodrošinājums, kas minēts 3. pantā (EUR/100 kg)	Izcelsme ⁽¹⁾
0207 12 90	Saldēti <i>Gallus domesticus</i> sugas mājputnu gaļas liemeņi, t. s. 65 % cāļi	138,5	0	AR
0207 14 10	Atkauloti, saldēti <i>Gallus domesticus</i> sugas mājputnu gaļas gabali	173,3	43	AR
		145,8	57	BR
		245	17	CL
		194,7	33	TH
1602 32 11	Termiski neapstrādāti <i>Gallus domesticus</i> sugas mājputnu gaļas izstrādājumi	168,5	40	BR"

(¹) Valstu nomenklatūra ir noteikta Komisijas Regulā (ES) Nr. 1106/2012 (2012. gada 27. novembris), ar ko attiecībā uz valstu un teritoriju nomenklatūras atjaunināšanu īsteno Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 471/2009 par Kopienas statistiku attiecībā uz ārējo tirdzniecību ar ārpuskopienas valstīm (OV L 328, 28.11.2012., 7. lpp.).

KOMISIJAS REGULA (ES) 2020/1593**(2020. gada 29. oktobris),****ar ko attiecībā uz pozitīvu transmisīvās sūkļveida encefalopātijas gadījumu aitām un kazām tālāku pārbaudi groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 999/2001 X pielikumu****(Dokuments attiecas uz EEZ)**

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 999/2001 (2001. gada 22. maijs), ar ko paredz noteikumus dažu transmisīvo sūkļveida encefalopātiju profilaksei, kontrolei un apkarošanai ⁽¹⁾, un jo īpaši tās 23. panta pirmo daļu un 23.a panta m) punktu,

tā kā:

- (1) Regulā (EK) Nr. 999/2001 ir izklāstīti noteikumi par dzīvnieku transmisīvo sūkļveida encefalopātiju (TSE) profilaksi, kontroli un apkarošanu. Regula attiecas uz dzīvu dzīvnieku un dzīvnieku izcelsmes produktu ražošanu un laišanu tirgū un atsevišķos gadījumos uz to eksportu.
- (2) Regulas (EK) Nr. 999/2001 X pielikumā ir noteiktas paraugu ņemšanas un laboratorijas metodes TSE noteikšanai.
- (3) Regulas (EK) Nr. 999/2001 X pielikuma C nodaļas 3.2. punkta a) un b) apakšpunktā ir teikts, ka no aizdomīgajiem gadījumiem paņemtajiem paraugiem un TSE uzraudzības gaitā paņemtajiem paraugiem, kam apstiprinošajā pārbaudē iegūts pozitīvs rezultāts, jāveic turpmāka pārbaude. Šī prasība tika ieviesta ar Komisijas Regulu (EK) Nr. 36/2005 ⁽²⁾, lai izpētītu GSE iespējamo klātbūtni mazajiem atgremotājiem.
- (4) 2005. gada 28. janvārī kādai Francijā nokautai kazai tika apstiprināts pirmais GSE gadījums mazajam atgremotājam dabiskos apstākļos. Rezultātā ar Komisijas Regulu (EK) Nr. 214/2005 ⁽³⁾ tika palielinātas testēšanas prasības kazām.
- (5) 2006. gadā iespējami GSE līdzīgas slimības gadījumi aitām ir konstatēti divreiz Francijā un vienreiz Kiprā, tāpēc, lai noteiktu GSE iespējamo izplatību aitū vidū, ar Komisijas Regulu (EK) Nr. 1041/2006 ⁽⁴⁾ aitām tika papildzināta uzraudzības programma, kuras pamatā ir statistiski derīgs apsekojums. Vēlāk apstiprinājās, ka šie gadījumi bija skrepi slimība, nevis GSE.
- (6) Ar Komisijas Regulu (EK) Nr. 727/2007 ⁽⁵⁾ šīs uzraudzības programmas tika pārskatītas, ņemot vērā divu gadu pastiprinātas pārbaudes, kurās ne aitām, ne kazām nevienu citu GSE gadījumu neatklāja.
- (7) Kopš 2005. gada aitām un kazām sistemātiski veicot pozitīvo TSE gadījumu turpmāku pārbaudi, vairs neviens pozitīvs vai aizdomīgs GSE gadījums nav atklāts.

⁽¹⁾ OV L 147, 31.5.2001., 1. lpp.

⁽²⁾ Komisijas Regula (EK) Nr. 36/2005 (2005. gada 12. janvāris), ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 999/2001 III un X pielikumu saistībā ar liellopu, aitū un kazu epidemioloģisko uzraudzību attiecībā uz transmisīvajām sūkļveida encefalopātijām (OV L 10, 13.1.2005., 9. lpp.).

⁽³⁾ Komisijas Regula (EK) Nr. 214/2005 (2005. gada 9. februāris), ar ko groza III pielikumu Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr. 999/2001 attiecībā uz transmisīvās sūkļveida encefalopātijas uzraudzību kazām (OV L 37, 10.2.2005., 9. lpp.).

⁽⁴⁾ Komisijas Regula (EK) Nr. 1041/2006 (2006. gada 7. jūlijs), ar ko groza III pielikumu Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr. 999/2001 attiecībā uz transmisīvās sūkļveida encefalopātijas uzraudzību aitām (OV L 187, 8.7.2006., 10. lpp.).

⁽⁵⁾ Komisijas Regula (EK) Nr. 727/2007 (2007. gada 26. jūnijs), ar kuru groza I, III, VII un X pielikumu Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr. 999/2001, ar ko paredz noteikumus dažu transmisīvo sūkļveida encefalopātiju profilaksei, kontrolei un apkarošanai (OV L 165, 27.6.2007., 8. lpp.).

- (8) Ņemot vērā to, ka kopš 2005. gada aitām un kazām vairs nav atklāts neviens pozitīvs vai aizdomīgs GSE gadījums, ir lietderīgi noteikt, ka diskriminējošās pārbaudes pozitīviem aitām un kazām TSE gadījumiem jāveic tikai references gadījumam, kura definīcija dota Regulas (EK) Nr. 999/2001 I pielikuma 2. punkta c) apakšpunktā.
- (9) Turklāt Regulas (EK) Nr. 999/2001 X pielikuma C nodaļas 3.2. punkta c) apakšpunkta ii) punktā ir noteikts, ka tādos TSE gadījumos, kuriem nevar izslēgt GSE klātbūtni ar primāro molekulāro testēšanu, kādā no minētajā punktā norādītajām trīs laboratorijām būtu jāveic sekundārais molekulārais tests.
- (10) Šis saraksts tika izveidots ar Regulu (EK) Nr. 36/2005, pamatojoties uz 2005. gadā pieejamajām metodēm un speciālās laboratoriskās zināšanas. Kopš tā laika saraksts nekad nav atjaunināts.
- (11) Ir lietderīgi nodrošināt lielāku elastību attiecībā uz sekundārās molekulārās testēšanas metodi, kuras plāns būtu jāapstiprina ES references laboratorijai katrā atsevišķā gadījumā, ņemot vērā visjaunākās zinātnes atziņas. Jābūt arī lielākai elastībai, izvēloties, kura laboratorija veiks testēšanu, lai varētu lieti izmantot visjaunākās zinātnes atziņas un speciālās laboratoriskās zināšanas.
- (12) Tādēļ attiecīgi būtu jāgroza Regulas (EK) Nr. 999/2001 X pielikuma C nodaļas 3.2. punkta a), b) un c) apakšpunkts.
- (13) Šajā regulā paredzētie pasākumi ir saskaņā ar Augu, dzīvnieku, pārtikas aprites un dzīvnieku barības pastāvīgās komitejas atzinumu,

IR PIEŅĒMUSI ŠO REGULU.

1. pants

Regulas (EK) Nr. 999/2001 X pielikumu groza saskaņā ar šīs regulas pielikumu.

2. pants

Šī regula stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Briselē, 2020. gada 29. oktobrī

*Komisijas vārdā –
priekšsēdētāja*
Ursula VON DER LEYEN

PIELIKUMS

Regulas (EK) Nr. 999/2001 X pielikuma C nodaļas 3.2. punktu groza šādi:

- 1) punkta a) apakšpunkta pēdējo daļu aizstāj ar šādu:

“Ja kādā no pirmās daļas i) līdz iv) punktā minētajām apstiprinošajām pārbaudēm iegūst pozitīvu rezultātu, tad uzskata, ka dzīvnieks ir TSE pozitīvs.”;

- 2) punkta b) apakšpunkta trešo daļu aizstāj ar šādu:

“Ja kādā no apstiprinošajām pārbaudēm iegūst pozitīvu rezultātu, tad uzskata, ka dzīvnieks ir TSE pozitīvs.”;

- 3) punkta c) apakšpunktu groza šādi:

- a) pēc virsraksta iekļauj šādu daļu:

“Paraugus, kuri pēc a) vai b) apakšpunktā minētajām pārbaudēm tiek uzskatīti par TSE pozitīviem, bet kurus neuzskata par atipiskiem gadījumiem, GSE klātbūtnes izslēgšanai pārbauda tikai tad, ja tie ir ņemti no references gadījuma. GSE klātbūtnes izslēgšanai pārbauda arī citus gadījumus, kuriem ir novērotas pazīmes, ko, pēc testējošās laboratorijas domām, būtu vērts izmeklēt.”;

- b) apakšpunkta i) punktu aizstāj ar šādu:

“i) Primārā molekulārā testēšana ar diskriminējošo *Western blot* metodi.

GSE klātbūtnes izslēgšanai paraugus pārbauda ar diskriminējošo *Western blot* metodi, kas minēta ES references laboratorijas pamatnostādņēs. Diskriminējošo pārbaudi veic oficiāla, kompetentās iestādes izraudzīta laboratorija, kura sekmīgi piedalījies pēdējā prasmes pārbaudē, ko attiecībā uz minētās metodes izmantošanu organizējusi ES references laboratorija.”;

- c) apakšpunkta ii) punktu aizstāj ar šādu:

“ii) Sekundārā molekulārā testēšana ar papildu molekulārajām testēšanas metodēm

Tādus TSE gadījumus, kuros saskaņā ar ES references laboratorijas pamatnostādņēm ar i) punktā minēto primāro molekulāro testēšanu nevar izslēgt GSE klātbūtni, nekavējoties nodod ES references laboratorijai, pievienojot visu attiecīgo informāciju, kāda pieejama. Paraugiem veic turpmāku izmeklēšanu un apstiprināšanu vismaz ar vienu alternatīvu metodi, kas imūnķīmiski atšķiras no sākotnējās primārās molekulārās metodes. ES references laboratorija katrā atsevišķā gadījumā, kā aprakstīts ES references laboratorijas pamatnostādņēs, apstiprina sekundārās molekulārās testēšanas plānu, ņemot vērā visjaunākās zinātnes atziņas un speciālās laboratoriskās zināšanas. ES references laboratorijai palīdz ekspertu panelis *Strain Typing Expert Group (STEG)*, kā arī attiecīgās valsts references laboratorijas pārstāvis.

Rezultātus interpretē ES references laboratorija, kam palīdz *STEG*, kā arī attiecīgās valsts references laboratorijas pārstāvis. Par minētās interpretācijas iznākumu nekavējoties informē Komisiju.”

LĒMUMI

KOMISIJAS ĪSTENOŠANAS LĒMUMS (ES) 2020/1594

(2020. gada 29. oktobris),

ar ko groza pielikumu Īstenošanas lēmumam 2014/709/ES par dzīvnieku veselības kontroles pasākumiem saistībā ar Āfrikas cūku mēri dažās dalībvalstīs

(izziņots ar dokumenta numuru C(2020) 7607)

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

ņemot vērā Padomes Direktīvu 89/662/EEK (1989. gada 11. decembris) par veterinārajām pārbaudēm Kopienas iekšējā tirdzniecībā, lai izveidotu iekšējo tirgu ⁽¹⁾, un jo īpaši tās 9. panta 4. punktu,

ņemot vērā Padomes Direktīvu 90/425/EEK (1990. gada 26. jūnijs) par veterinārajām pārbaudēm, kas piemērojamas Savienībā iekšējā tirdzniecībā ar noteiktiem dzīvniekiem un produktiem, lai izveidotu iekšējo tirgu ⁽²⁾, un jo īpaši tās 10. panta 4. punktu,

ņemot vērā Padomes Direktīvu 2002/99/EK (2002. gada 16. decembris), ar ko paredz dzīvnieku veselības noteikumus, kuri reglamentē tādu dzīvnieku izcelsmes produktu ražošanu, pārstrādi, izplatīšanu un ieviešanu, kas paredzēti lietošanai pārtikā ⁽³⁾, un jo īpaši tās 4. panta 3. punktu,

tā kā:

- (1) Komisijas Īstenošanas lēmums 2014/709/ES ⁽⁴⁾ nosaka dzīvnieku veselības kontroles pasākumus attiecībā uz Āfrikas cūku mēri dažās dalībvalstīs, kurās apstiprināti minētās slimības gadījumi savvaļas cūku vai mājas cūku populācijā (attiecīgās dalībvalstīs). Minētā īstenošanas lēmuma pielikuma I–IV daļā ir precizēti un norādīti konkrēti attiecīgo dalībvalstu apgabali, kuri atkarībā no minētās slimības epidemioloģiskās situācijas ir diferencēti pēc riska līmeņa. Īstenošanas lēmuma 2014/709/ES pielikums ir vairākkārt grozīts, lai ņemtu vērā Āfrikas cūku mēra epidemioloģiskās situācijas izmaiņas Savienībā, kuras jāatspoguļo minētajā pielikumā. Pēdējoreiz Īstenošanas lēmuma 2014/709/ES pielikums tika grozīts ar Komisijas Īstenošanas lēmumu (ES) 2020/1568 ⁽⁵⁾ pēc tam, kad bija mainījusies minētās slimības epidemioloģiskā situācija Polijā.
- (2) Kopš Īstenošanas lēmuma (ES) 2020/1568 pieņemšanas dienas ir konstatēts jauns Āfrikas cūku mēra gadījums mājas cūku populācijā Rumānijā.
- (3) 2020. gada oktobrī viens Āfrikas cūku mēra uzliesmojums tika novērots mājas cūku populācijā Sučavas žudecā Rumānijā, proti, apgabalā, kurš patlaban norādīts Īstenošanas lēmuma 2014/709/ES pielikuma II daļā. Šis Āfrikas cūku mēra uzliesmojums mājas cūku populācijā paaugstina riska līmeni, un tas būtu jāatspoguļo minētajā pielikumā. Tāpēc šis patlaban minētā pielikuma II daļā norādītais Rumānijas apgabals, ko skāris nesen konstatētais Āfrikas cūku mēra uzliesmojums, tagad būtu jānorāda minētā pielikuma III daļā, nevis tā II daļā.

⁽¹⁾ OV L 395, 30.12.1989., 13. lpp.

⁽²⁾ OV L 224, 18.8.1990., 29. lpp.

⁽³⁾ OV L 18, 23.1.2003., 11. lpp.

⁽⁴⁾ Komisijas Īstenošanas lēmums 2014/709/ES (2014. gada 9. oktobris) par dzīvnieku veselības kontroles pasākumiem saistībā ar Āfrikas cūku mēri dažās dalībvalstīs un ar ko atceļ Īstenošanas lēmumu 2014/178/ES (OV L 295, 11.10.2014., 63. lpp.).

⁽⁵⁾ Komisijas Īstenošanas lēmums (ES) 2020/1568 (2020. gada 27. oktobris), ar ko groza pielikumu Īstenošanas lēmumam 2014/709/ES par dzīvnieku veselības kontroles pasākumiem saistībā ar Āfrikas cūku mēri dažās dalībvalstīs (OV L 358, 28.10.2020., 69. lpp.).

- (4) Pēc nesen konstatētā Āfrikas cūku mēra uzliesmojuma mājas cūku populācijā Rumānijā un ņemot vērā pašreizējo epidemioloģisko situāciju Savienībā, reģionalizācija šajā dalībvalstī ir atkārtoti novērtēta un atjaunināta. Turklāt atkārtoti novērtēti un atjaunināti ir arī ieviestie riska pārvaldības pasākumi. Šīs pārmaiņas ir jāatspoguļo Īstenošanas lēmuma 2014/709/ES pielikumā.
- (5) Lai ņemtu vērā jaunākās norises Āfrikas cūku mēra epidemioloģiskajā situācijā Savienībā un proaktīvi apkarotu ar šīs slimības izplatīšanos saistītos riskus, Rumānijā būtu jānosaka jauns, pietiekami plašs augsta riska apgabals, un tas būtu pienācīgi jānorāda Īstenošanas lēmuma 2014/709/ES pielikuma III daļā.
- (6) Ņemot vērā epidemioloģiskās situācijas steidzamību Savienībā attiecībā uz Āfrikas cūku mēra izplatīšanos, ir svarīgi, lai ar šo lēmumu izdarītie Īstenošanas lēmuma 2014/709/ES pielikuma grozījumi stātos spēkā pēc iespējas drīzāk.
- (7) Šajā lēmumā paredzētie pasākumi ir saskaņā ar Augu, dzīvnieku, pārtikas aprites un dzīvnieku barības pastāvīgās komitejas atzinumu,

IR PIENĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

Īstenošanas lēmuma 2014/709/ES pielikumu aizstāj ar šā lēmuma pielikuma tekstu.

2. pants

Šis lēmums ir adresēts dalībvalstīm.

Briselē, 2020. gada 29. oktobrī

Komisijas vārdā –
Komisijas locekle
Stella KYRIAKIDES

PIELIKUMS

Īstenošanas lēmuma 2014/709/ES pielikumu aizstāj ar šādu:

“PIELIKUMS

I DAĻA

1. Beļģija

Šādi Beļģijas apgabali:

dans la province de Luxembourg:

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

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

2. Igaunija

Šāds Igaunijas apgabals:

- Hiiu maakond.

3. Ungārija

Šādi Ungārijas apgabali:

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

4. Latvija

Šādi Latvijas apgabali:

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

- Grobiņas novads,
- Rucavas novada Dunikas pagasts.

5. Lietuva

Šādi Lietuvas apgabali:

- 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. Polija

Šādi Polijas apgabali:

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

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

w województwie podkarpackim:

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

w województwie świętokrzyskim:

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

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

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

w województwie łódzkim:

- gminy Łyszkowice, Kocierzew Południowy, Kiernoza, Chąsno, Nieborów, część gminy wiejskiej Łowicz położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 92 biegnącej od granicy miasta Łowicz do zachodniej granicy gminy oraz część gminy wiejskiej Łowicz położona na wschód od granicy miasta Łowicz i na północ od granicy gminy Nieborów w powiecie łowickim,
- gminy Biała Rawska, Cieladz, Rawa Mazowiecka z miastem Rawa Mazowiecka i Regnów w powiecie rawskim,
- powiat skierniewicki,
- powiat miejski Skierniewice,
- gminy Białaczów, Mniszków, Paradyż, Sławno i Żarnów w powiecie opoczyńskim,
- gminy Czerniewice, Inowódz, Lubochnia, Rzeczyca, Tomaszów Mazowiecki z miastem Tomaszów Mazowiecki i Zelechlinek w powiecie tomaszowskim,

w województwie pomorskim:

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

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

w województwie lubuskim:

- gminy Międzyrzecz, Pszczew, część gminy Trzciel położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 92 w powiecie międzyrzeckim,
- część gminy Lubrza położona na północ od linii wyznaczonej przez autostradę A2, część gminy Łagów położona na północ od linii wyznaczonej przez autostradę A2, część gminy Świebodzin położona na północ od linii wyznaczonej przez autostradę A2 w powiecie świebodzińskim,
- gmina Ośno Lubuskie powiecie słubickim,
- gminy Krzeszyce, Sulęcín i część gminy Torzym położona na północ od linii wyznaczonej przez autostradę A2 w powiecie sulcińskim,
- *gminy Bogdaniec, Lubiszyn i część gminy Witnica położona na północny - wschód od drogi biegnącej od zachodniej granicy gminy od miejscowości Krześnica, przez miejscowości Kamień Wielki - Mościce - Witnica - Kłopotowo do południowej granicy gminy w powiecie gorzowskim,*

w województwie dolnośląskim:

- gminy Bolesławiec z miastem Bolesławiec, Gromadka i Osiecznica w powiecie bolesławieckim,
- gmina Węgliniec w powiecie zgorzeleckim,
- gmina Chocianów i część gminy Przemków położona na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr 12 w powiecie polkowickim,
- gmina Jemielno, Niechlów i Góra w powiecie górowskim,
- gmina Rudna i Lubin z miastem Lubin w powiecie lubińskim,

w województwie wielkopolskim:

- gminy Krzemieniewo, Rydzyna, część gminy Świąciechowa położona na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr 12 w powiecie leszczyńskim,
- część gminy Kwilcz położona na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr 24, część gminy Międzychód położona na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr 24 w powiecie międzychodzkiem,
- gminy Lwówek, Kuślin, Opalenica, część gminy Miedzichowo położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 92, część gminy Nowy Tomyśl położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 305 w powiecie nowotomyskim,
- gminy Granowo, Grodzisk Wielkopolski i część gminy Kamieniec położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 308 w powiecie grodziskim,
- gminy Czempin, miasto Kościan, część gminy wiejskiej Kościan położona na północny – zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 5 oraz na wschód od linii wyznaczonej przez kanał Obry, część gminy Krzywiń położona na wschód od linii wyznaczonej przez kanał Obry w powiecie kościańskim,
- powiat miejski Poznań,
- gminy Swarzędz, Pobiedziska, Czerwonak, Mosina, miasto Luboń, miasto Puszczykowo, część gminy Komorniki położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 5, część gminy Stęszew położona na południowy – wschód od linii wyznaczonej przez drogi nr 5 i 32 i część gminy Kórnik położona na zachód od linii wyznaczonych przez drogi: nr S11 biegnącą od północnej granicy gminy do skrzyżowania z drogą nr 434 i drogę nr 434 biegnącą od tego skrzyżowania do południowej granicy gminy, część gminy Rokietnica położona na południowy zachód od linii kolejowej biegnącej od północnej granicy gminy w miejscowości Krzyszkowo do południowej granicy gminy w miejscowości Kiekrz oraz część gminy wiejskiej Murowana Goślina położona na południe od linii kolejowej biegnącej od północnej granicy miasta Murowana Goślina do północno-wschodniej granicy gminy w powiecie poznańskim,
- gmina Kiszkowo i część gminy Kłecko położona na zachód od rzeki Mała Wełna w powiecie gnieźnieńskim,

- gminy Lubasz, Czarnków z miastem Czarnków, część gminy Połajewo na 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. Slovēkija

Šadi Slovēkijas apgabali:

- 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, Filákovské Kováče, Ratka, Filákov, Biskupice, Belina, Radzovce, Čakanovce, Šiatorská Bukovinka, Čamovce, Šurice, Halič, Mašková, Luboreč, Šíd and Prša,*
- in the district of Veľký Krtíš, the whole municipalities of Ipeľské Predmostie, Veľká Ves nad Ipľom, Sečianky, Kleňany, Hrušov, Vinica, Balog nad Ipľom, Dolinka, Kosihy nad Ipľom, Ďurkovce, 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. Grieķija

Šādi Grieķijas apgabali:

- 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).

II DAĻA

1. Beļģija

Šādi Beļģijas apgabali:

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. Bulgārija

Šādi Bulgārijas apgabali:

- 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. Igaunija

Šāds Igaunijas apgabals:

- Eesti Vabariik (välja arvatud Hiiu maakond).

4. Ungārija

Šādi Ungārijas apgabali:

- 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. Latvija

Šādi Latvijas apgabali:

- Ādažu novads,
- Aizputes novada 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. Lietuva

Šādi Lietuvas apgabali:

- 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, Nemaščių, Pajojūčių, 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. Polija

Šadi Polijas apgabali:

w województwie warmińsko-mazurskim:

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

- powiat braniewski,
- powiat kętrzyński,
- gminy Lubomino i Orneta w powiecie lidzbarskim,
- gmina Nidzica i część gminy Kozłowo położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę łączącą miejscowości Rączki – Kownatki – Gardyny w powiecie nidzickim,
- gminy Dźwierzuty, Jedwabno, Pasym, Szczytno i miasto Szczytno i Świętajno w powiecie szczycieńskim,
- powiat mrągowski,
- gmina Zalewo w powiecie iławskim,
- powiat węgorzewski,

w województwie podlaskim:

- powiat bielski,
- gminy Radziłów, Rajgród Wąsosz, część gminy wiejskiej Grajewo położona na południe o linii wyznaczonej przez drogę biegnącą od zachodniej granicy gminy łączącą miejscowości: Mareckie – Łękowo – Kacprowo – Ruda, a następnie od miejscowości Ruda na południe od rzeki Binduga uchodzącej do rzeki Elk i następnie na południe od linii wyznaczonej przez rzekę Elk od ujścia rzeki Binduga do wschodniej granicy gminy w powiecie grajewskim,
- powiat moniecki,
- powiat sejneński,
- gminy Łomża, Piątnica, Jedwabne, Przytuły i Wizna w powiecie łomżyńskim,
- powiat miejski Łomża,
- powiat siemiatycki,
- powiat hajnowski,
- gminy Ciechanowiec, Klukowo, Szepietowo, Kobylin-Borzymy, Nowe Piekuty, Sokoły i część gminy Kulesze Kościelne położona na północ od linii wyznaczonej przez linię kolejową w powiecie wysokomazowieckim,
- gmina Rutki i część gminy Kołaki Kościelne położona na północ od linii wyznaczonej przez linię kolejową w powiecie zambrowskim,
- powiat kolneński z miastem Kolno,
- powiat białostocki,
- gminy Filipów, Jeleniewo, Przerośl, Raczki, Rutka-Tartak, Suwałki, Szypłiszki Wiżajny oraz część gminy Bakalarzewo położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę 653 biegnącej od zachodniej granicy gminy do skrzyżowania z drogą 1122B oraz na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 1122B biegnącą od drogi 653 w kierunku południowym do skrzyżowania z drogą 1124B i następnie na północny - wschód od drogi nr 1124B biegnącej od skrzyżowania z drogą 1122B do granicy z gminą Raczki w powiecie suwalskim,
- powiat miejski Suwałki,
- powiat augustowski,
- powiat sokółski,
- powiat miejski Białystok,

w województwie mazowieckim:

- powiat siedlecki,
- powiat miejski Siedlce,
- gminy Bielany, Ceranów, Jabłonna Lacka, Kosów Lacki, Repki, Sabnie, Sterdyń i gmina wiejska Sokołów Podlaski w powiecie sokołowskim,
- powiat węgrowski,
- powiat łosicki,
- powiat ciechanowski,
- powiat sochaczewski,

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

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

w województwie podkarpackim:

- powiat stalowowolski,
- gminy Oleszyce, Lubaczów z miastem Lubaczów, Wielkie Oczy w powiecie lubaczowskim,
- część gminy Kamień położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 19, część gminy Sokołów Małopolski położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 875 w powiecie rzeszowskim,
- gminy Cmolasy i Majdan Królewski w powiecie kolbuszowskim,
- gminy Grodzisko Dolne, część gminy wiejskiej Leżajsk położona na południe od miasta Leżajsk oraz na zachód od linii wyznaczonej przez rzekę San, w powiecie leżańskim,
- gmina Jarocin, część gminy Harasiuki położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 1048 R, część gminy Ulanów położona na północ od linii wyznaczonej przez rzekę Tanew, część gminy Nisko położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 19 oraz na północ od linii wyznaczonej przez linię kolejową biegnącą od wschodniej granicy gminy do skrzyżowania z drogą nr 19, część gminy Jeżów położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 19 w powiecie niżańskim,
- powiat tarnobrzeski,

w województwie pomorskim:

- gminy Dzierżgoń i Stary Dzierżgoń w powiecie sztumskim,
- gmina Stare Pole w powiecie malborskim,
- gminy Stegny, Sztutowo i część gminy Nowy Dwór Gdański położona na północny - wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 55 biegnącą od południowej granicy gminy do skrzyżowania z drogą nr 7, następnie przez drogę nr 7 i S7 biegnącą do zachodniej granicy gminy w powiecie nowodworskim,

w województwie świętokrzyskim:

- gmina Tarłów i część gminy Ożarów położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 74 w powiecie opatowskim,
- część gminy Brody położona na zachód od linii kolejowej biegnącej od miejscowości Marcule i od północnej granicy gminy przez miejscowości 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 biegnącą od miasta Miocin Dolny do zachodniej granicy gminy, część gminy Bytom Odrzański położona na północny zachód od linii wyznaczonej przez drogi nr 293 i 326, część gminy Nowe Miasteczko położona na zachód od linii wyznaczonych przez drogi 293 i 328, część gminy Siedlisko położona na północny zachód od linii wyznaczonej przez drogę biegnącą od rzeki Odry przy południowe granicy gminy do drogi nr 326 łączącej się z drogą nr 325 biegnącą w kierunku miejscowości Różanówka do skrzyżowania z drogą nr 321 biegnącą od tego skrzyżowania w kierunku miejscowości Bielawy, a następnie przedłużoną przez drogę przeciwpożarową biegnącą od drogi nr 321 w miejscowości Bielawy do granicy gminy w powiecie nowosolskim,
- gminy Nowogród Bobrzański, Trzebiechów część gminy Bojadła położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 278 biegnącą od wschodniej granicy gminy do skrzyżowania z drogą nr 282 i na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 282 biegnącej od miasta Bojadła do zachodniej granicy gminy i część gminy Sulechów położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr S3 w powiecie zielonogórskim,
- powiat żarski,
- gminy Brzeźnica, Iłowa, Małomice, Szprotawa, Wymiarki, Żagań, miasto Żagań, miasto Gozdnicza, część gminy Niegosławice położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 328 w powiecie żagańskim,
- część gminy Lubrza położona na południe od linii wyznaczonej przez autostradę A2, część gminy Łagów położona na południe od linii wyznaczonej przez autostradę A2, część gminy Świebodzin położona na południe od linii wyznaczonej przez autostradę A2 w powiecie świebodzińskim,

w województwie dolnośląskim:

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

w województwie wielkopolskim:

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

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

w województwie łódzkim:

- gminy Drzewica, Opoczno i Poświętne w powiecie opoczyńskim,
- gmina 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. Slovēkija

Šādi Slovēkijas apgabali:

- in the district of Gelnica, the whole municipality of Smolník,
- In the district of Košice-okolie the municipalities of Opátka, Košická Belá, Malá Lodina, Veľká Lodina, Kysak, Sokol, Trebejov, Obišovce, Družstevná pri Hornáde, Kostolany nad Hornádom, Budimír, Vajkovce, Chrastné, Čizatice, Kráľovce, Ploské, Nová Polhora, Boliarov, Kecrovce, Vtáčkovce, Herľany, Rankovce, Mudrovce, Kecrovský 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, Král, 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. Rumānija

Šādi Rumānijas apgabali:

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

III DAĻA

1. Bulgārija

Šādi Bulgārijas apgabali:

- 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. Latvija

Šādi Latvijas apgabali:

- 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. Lietuva

Šādi Lietuvas apgabali:

- 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. Polija

Šādi Polijas apgabali:

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 1328W biegnącej do drogi nr 17, a następnie na południe od linii wyznaczonej przez drogę biegnącą od drogi nr 17 do zachodniej granicy gminy przez miejscowości Józefów i Kobyla 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 Kotla położona na południe od linii wyznaczonej przez rzekę Krzycki Rów, część gminy wiejskiej Głogów położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogi nr 12, 319 oraz 329, część miasta Głogów położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 12 w powiecie głogowskim,
- gminy Gaworzyce, Radwanice i część gminy Przemków położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 12 w powiecie polkowickim,

w województwie świętokrzyskim:

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

5. Rumānija

Šādi Rumānijas apgabali:

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

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

6. Slovākija

- 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, Záhov, Bežovce,
- the whole district of Košice – okolie, except municipalities included in part II,
- In the district Rožnava, the municipalities of Bôrka, Lúčka, Jablonov nad Turňou, Drnava, Kováčová, Hrhov, Ardovo, Bohúňovo, Bretka, Čoltovo, Dlhá Ves, Gemerská Hôrka, Gemerská Panica, Kečovo, Meliata, Plešivec, Silica, Silická Brezová, Slavec, Hrušov, Krásnohorská Dlhá Lúka, Krásnohorské podhradie, Lipovník, Silická Jablonica, Brzotín, Jovice, Kružná, Pača, Rožňava, Rudná, Vidová and Čučma,
- in the district of Gelnica, the whole municipality of Smolník and Úhorná.

IV DAĻA

Itālija

Šāds Itālijas apgabals:

- tutto il territorio della Sardegna.”
-

IETEIKUMI

KOMISIJAS IETEIKUMS (ES) 2020/1595

(2020. gada 28. oktobris)

par Covid-19 testēšanas stratēģijām, tai skaitā ātro antigēna testu izmantošanu

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 292. pantu,

tā kā:

- (1) Covid-19 pandēmija joprojām nopietni apdraud sabiedrības veselību. Kā izklāstīts Komisijas paziņojumā “ES veselības jomas īstermiņa sagatavotība turpmākiem Covid-19 uzliesmojumiem”⁽¹⁾, būtiski svarīgi aspekti sagatavotībā un reaģēšanā uz Covid-19 ir stabilas testēšanas stratēģijas un pietiekamas testēšanas spējas, kas ļauj ātri atklāt potenciāli infekciozas personas un uzzināt par inficēšanās intensitāti un pārnesi kopienās. Turklāt šīs stratēģijas un spējas ir vajadzīgas pienācīgai saskarē ar kontaktpersonu izsekošanai, kuras mērķis ir ar tūlītēju izolēšanu ierobežot infekcijas izplatību.
- (2) Saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību⁽²⁾ 168. panta 7. punktu veselības politikas noteikšana, kā arī veselības aizsardzības pasākumu organizēšana un sniegšana joprojām ir dalībvalstu kompetencē. Tādējādi ES dalībvalstis ir atbildīgas par lēmumu pieņemšanu attiecībā uz Covid-19 testēšanas stratēģiju izstrādi un īstenošanu, ņemot vērā valstu epidemioloģisko un sociālo situāciju.
- (3) 2013. gadā Eiropas Savienība pieņēma Eiropas Parlamenta un Padomes Lēmumu Nr. 1082/2013/ES⁽³⁾, lai uzlabotu sagatavotību un spējas visā Eiropā un stiprinātu ES spēju pārraudzīt, ātri atklāt un koordinēt reaģēšanu uz veselības apdraudējumiem. Kopā ar Lēmumu Nr. 1082/2013/ES tika ieviesti dažādi instrumenti⁽⁴⁾ nolūkā atbalstīt un koordinēt dalībvalstu reaģēšanas plānošanu un darbības, kas veicamas, saskaroties ar pārrobežu veselības apdraudējumiem.
- (4) Būtiski svarīgs elements Savienības nozīmes sabiedrības veselības krīžu koordinēšanā ir Veselības drošības komiteja (HSC). Tās uzdevums ir pastiprināt paraugprakses un informācijas koordināciju un apmaiņu valstu sagatavotības un reaģēšanas plānošanas jomā, veicināt šādu darbību sadarbību un starpnozaru dimensiju un izveidot mehānismu medicīnisko pretlīdzekļu kopīgam iepirkumam.
- (5) 2020. gada 15. jūlijā Komisija pieņēma Komisijas paziņojumu par ES veselības jomas īstermiņa sagatavotību⁽⁵⁾, kura mērķis ir nodrošināt ES veselības jomas īstermiņa sagatavotību turpmāku Covid-19 uzliesmojumu gadījumā Eiropā. Viena no šajā paziņojumā ietvertajām darbības jomām ir ar Veselības drošības komitejas starpniecību panākt ES līmeņa vienošanos par saskaņotām testēšanas stratēģijām un metodiku.
- (6) Padome 30. jūnijā pieņēma ieteikumu par tādu pagaidu ierobežojumu pakāpenisku atcelšanu, kas noteikti nebūtiskiem ceļojumiem uz ES⁽⁶⁾. Tas tika darīts, pamatojoties uz principu un objektīvu kritēriju kopumu, to skaitā situāciju veselības jomā un spēju piemērot ierobežošanas pasākumus ceļošanas laikā, kā arī pamatojoties uz apsvērumiem savstarpīguma jomā, ņemot vērā datus no tādiem nozīmīgiem avotiem kā Eiropas Slimību profilakses un kontroles centrs (ECDC) un Pasaules Veselības organizācija (PVO).

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

⁽²⁾ OV C 326, 26.10.2012., 47. lpp.

⁽³⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Lēmums Nr. 1082/2013/ES (2013. gada 22. oktobris) par nopietniem pārrobežu veselības apdraudējumiem un ar ko atceļ Lēmumu Nr. 2119/98/EK (OV L 293, 5.11.2013., 1. lpp.).

⁽⁴⁾ Piemēram, tas ietver ABRIS, HSC veikto koordinēšanu, kopīgo iepirkumu utt.

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

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

- (7) 2020. gada 17. septembrī Veselības drošības komiteja panāca vienošanos "ES veselības jomas sagatavotība: ieteikumi par vienotu pieeju Covid-19 testēšanai Eiropas Savienībā" ⁽⁷⁾ kurā izklāstītas dažādas darbības, kas valstīm būtu jāņem vērā, atjauninot vai pielāgojot savas testēšanas stratēģijas. Ieteikumu mērķis ir panākt vienošanos par saskaņotu pieeju Covid-19 testēšanai visā Eiropā. Ieteikumi izstrādāti, ņemot vērā situāciju Eiropas valstīs 2020. gada septembra sākumā un attiecīgās tajā laikā īstenotās testēšanas stratēģijas un mērķus.
- (8) Dalībvalstīm būtu jācenšas izvairīties no jebkādiem ceļošanas aizliegumiem. Lai aizsargātu brīvības vienotajā tirgū, jebkādi ierobežojumi būtu jāpiemēro atbilstīgi Savienības tiesību aktu vispārējiem principiem, jo īpaši proporcionalitātes un nediskriminācijas principam, un tiem nevajadzētu pārsniegt to, kas ir absolūti nepieciešams sabiedrības veselības aizsardzībai.
- (9) 2020. gada 13. oktobrī Padome pieņēma ieteikumu par koordinētu pieeju brīvas pārvietošanās ierobežošanai sakarā ar Covid-19 pandēmiju ⁽⁸⁾; tas cita starpā nodrošina lielāku skaidrību par pasākumiem, kas jāpiemēro ceļotājiem no augstāka riska zonām (testēšana un paškarantīna), un aicina savlaicīgi un skaidri informēt sabiedrību.
- (10) Rezultatīvai testēšanai ir būtiska nozīme personu brīvas pārvietošanās un iekšējā tirgus netraucētas darbības nodrošināšanā. Kopš Covid-19 pandēmijas uzliesmojuma diagnostiskās testēšanas joma ir strauji attīstījusies, un tai liela nozīme bijusi slimību uzliesmojumu kontrolē. Atzīstot diagnostisko testu nozīmi, Eiropas Savienība atbalsta to izstrādi ar vairākām ES pētniecības un inovācijas darbībām¹. SARS-CoV-2 izplatības samazināšanai ir svarīgi, lai pareizi tiktu veikts liels skaits Covid-19 testu un tiktu nodrošināts, ka rezultāti ir ātri pieejami tiem, kas testu pieprasa. Pašlaik visuzticamākā metodika gadījumu un kontaktpersonu testēšanai ir uz RT-PCR (reversās transkripcijas polimerāzes ķēdes reakcija) balstīta testēšanas pieeja; pandēmijai sasniedzot Eiropas kontinentu, šādi testi bija vieni no pirmajiem, kas tika izmantoti.
- (11) Lai gan RT-PCR testēšanas rādītāji visā ES ir pieauguši un līdz ar to ir konstatēts vairāk Covid-19 pozitīvu gadījumu, jo īpaši tādu jauniešu vidū, kuri ir ar viegliem simptomiem vai bez simptomiem, tomēr laboratorijām ir grūti nodrošināt pietiekamus resursus un spējas atbilstoši augošajam pieprasījumam. Līdz ar to trūkst RT-PCR testēšanas materiāla un palielinājies laiks starp testa veikšanu un rezultāta iegūšanu, tādējādi ierobežojot iespēju sekmīgi īstenot ietekmes mazināšanas pasākumus un nekavējoties identificēt kontaktpersonas. Šā resursu trūkuma mazināšanai Komisija jau 19. martā organizēja laboratoriju iekārtu, tai skaitā RT-PCR testiem paredzētu testēšanas komplektu un reaģentu, kopīgu iepirkumu, kurā piedalījās 20 dalībvalstis.
- (12) Neraugoties uz šā kopīgā iepirkuma īstenošanu, dalībvalstis atkal saskaras ar problēmām, ko rada ierobežotās testēšanas spējas un pārāk ilga laiks starp testa veikšanu un rezultāta iegūšanu, jo īpaši pašreizējā epidemioloģiskajā situācijā, kad Eiropā atkal pieaug apstiprināto Covid-19 gadījumu skaits. Šajā sakarā dalībvalstis arvien biežāk izvēlas veikt ātrās noteikšanas testus vai testēšanu aprūpes vietās (piemēram, antigēna testus), galvenokārt medicīnas iestādēs, un izpētīt to plašāku izmantošanu. Tirgū parādās arvien lielāks skaits šo ātrāko un lētāko nākamās paaudzes Covid-19 testu, kas testa rezultātus bieži vien ļauj iegūt mazāk nekā 30 minūšu laikā.
- (13) 2020. gada 11. septembrī PVO ir izdevusi pagaidu norādījumus par ātro antigēna testu izmantošanu Covid-19 noteikšanai ⁽⁹⁾, sniedzot konkrētām valstīm adresētus ieteikumus par šo testu iespējamo nozīmi un nepieciešamību rūpīgi veikt testu atlasī. Kā uzsvērusi PVO, lai gan ātrie antigēna testi var noderēt SARS-CoV-2 infekcijas diagnostikai dažādos apstākļos un scenārijos, to klīniskā veikspēja (vēl) nav optimāla, tāpēc tie būtu jāizmanto piesardzīgi.
- (14) No esošajiem modeļiem PVO iesaka izmantot tādus ātros antigēna testus, kas atbilst minimālajām veikspējas prasībām, t. i., ≥ 80 % jutībai un ≥ 97 % specifiskumam, un tie būtu jāizmanto jo īpaši tad, ja RT-PCR testu pieejamība ir uz laiku ierobežota vai ja pārmērīgi ilga laiks starp testa veikšanu un rezultāta saņemšanu padara tos klīniski nelietderīgus. Individuālajā skrīningā ātrie antigēna testi ļauj ātri identificēt personas ar visaugstāko infekcijas izplatīšanas risku, un tas jo īpaši svarīgi ir apstākļos, kad notiek augsta vīrusa pārnese sabiedrībā. Turklāt ātrie antigēna testi būtu jāveic īpaši apmācītam personālam, saskaņā ar ražotāja norādījumiem un pirmajās piecās līdz septiņās dienās pēc simptomu parādīšanās, kad vīrusa slodze sasniegusi maksimumu.

⁽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/lv/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) Vairākas dalībvalstis ⁽¹⁰⁾ ir sākušas praksē izmantot ātros antigēna testus un iekļāvušas tos savās Covid-19 testēšanas stratēģijās. Turklāt lielākā daļa dalībvalstu pašlaik veic validācijas pētījumus vai eksperimentālos pētījumus, kuru mērķis ir novērtēt ātro antigēna testu klīnisko veikspēju konkrētos apstākļos un diagnosticēt SARS-CoV-2 infekciju noteiktās mērķpopulācijās. 2020. gada 19. oktobra sanāksmē Veselības drošības komiteja vienojās, ka tā izstrādās kopēju nostāju attiecībā uz ātro antigēna testu izmantošanu, cita starpā pievēršoties šo testu darbības jomai un to rezultātu izmantošanai.
- (16) ES Vienotajā rīcībā *EU Healthy Gateways* ⁽¹¹⁾ ir izvērtēta ātro antigēna testu izmantošana, jo īpaši saistībā ar ieeļotājiem lidostās. Tajā cita starpā ir analizētas laboratoriskās testēšanas metožu iespējas, ceļotāju testēšanas grafiks, nepieciešamie resursi un praktiskie pasākumi lidostās. Tas var attiekties arī uz ceļotājiem, kas izmanto citus transportlīdzekļus.
- (17) Turklāt Komisija nesen pieprasīja Eiropas Slimību profilakses un kontroles centram (ECDC) un Eiropas Savienības Aviācijas drošības aģentūrai (EASA) izstrādāt protokolu drošākai gaisa satiksmei, tostarp priekšlikumu kopīgam ES veselības drošības pārbaudes protokolam lidostās. Protokolā būtu jāiekļauj tādi elementi kā testēšanas grafiks, mērķpopulācija, testu veidi un iespējamā īstenošana lidostās, un to varētu paplašināt, iekļaujot citus transporta veidus. Pamatojoties uz validētām tehnoloģijām konkrētajam kontekstam un pieejamajām spējām, testēšanas stratēģiju izstrādei vajadzētu kalpot par pamatu arī pieejām attiecībā uz karantīnu vai citiem ierobežojumiem. Piemēram, testu rezultātu savstarpēja atzišana varētu pienācīgi mazināt inficēšanās gadījumu ieviešanas risku līdz līmenim, kas ir līdzvērtīgs galamērķa reģionā dominējošajam riskam vai zemāks par to, un tādējādi varētu atcelt karantīnu vai citus ierobežojumus.
- (18) Testēšanas stratēģiju izstrādei, pamatojoties uz apstiprinātām tehnoloģijām un pieejamajām spējām, vajadzētu būt arī ES karantīnas politikas pamatā. Lai būtu iespējams ierosināt Eiropas pieeju, Komisija ir uzdevusi Eiropas Slimību profilakses un kontroles centram (ECDC) sniegt zinātniskus norādījumus par karantīnu,

IR PIEŅĒMUSI ŠO IETEIKUMU.

NOLŪKS

1. Šajā ieteikumā ir izklāstīti norādījumi valstīm attiecībā uz galvenajiem elementiem, kas jāņem vērā valsts, reģionālajās vai vietējās testēšanas stratēģijās.
2. Jo īpaši ieteikumos galvenā uzmanība ir pievērsta Covid-19 testēšanas stratēģiju darbības jomai, prioritārām grupām un konkrētām situācijām, kas jāņem vērā, un izvērsti galvenie jautājumi, kas saistīti ar testēšanas spējām un resursiem. Visbeidzot, ir izvirzīti arī apsvērumi par ātro antigēnu testu izmantošanu.
3. Ieteikumu mērķis ir arī nodrošināt, lai testēšanas politika veicinātu netraucētu iekšējā tirgus darbību, pārrobežu ceļošanu un personu, pakalpojumu un preču brīvu pārvietošanos Savienībā.

TESTĒŠANAS STRATĒGIJAS

4. Joprojām būtiska ir agrīna atklāšana ar testēšanas palīdzību. Dalībvalstīm būtu jāveic pēc iespējas plašāki testi un jāpiešķir prioritāte personām ar simptomiem, personām, kas saskārušās ar apstiprinātiem saslimšanas gadījumiem, smagiem vietējiem uzliesmojumiem un, ciktāl iespējams, arī asimptomātisku personu testēšanai saskaņā ar pieejamajiem resursiem, testēšanas un kontaktu izsekošanas spējām un ņemot vērā scenārijus, kas izklāstīti ECDC publicētajās testēšanas pamatnostādņēs ⁽¹²⁾.

⁽¹⁰⁾ Kopš 22. oktobra šīs valstis ir Beļģija, Somija, Francija, Vācija, Grieķija, Itālija un Spānija, kā arī Apvienotā Karaliste.

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

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

5. Ja pietiekamas spējas nav pieejamas, dalībvalstīm par prioritāti būtu jānosaka tādu personu testēšana, kurām ir Covid-19 līdzīgi, arī viegli simptomi, un jo īpaši kurām ir akūtas elpceļu infekcijas simptomi. Ja iespējams, tas jāapvieno ar pārbaudēm uz gripu un citām elpceļu infekcijām, piemēram, ar pieejamiem multiplexiem vai citiem attiecīgiem testiem. Testēšanas prioritāšu noteikšanas kritērijiem vajadzētu būt objektīviem, un tie būtu jāpiemēro nediskriminējošā veidā.
6. Dalībvalstīm īpaša uzmanība būtu jāpievērš tam, lai nepieļautu un/vai novērstu Covid-19 pārvešanu veselības aprūpes un ilgtermiņa aprūpes iestādēs, piemēram, veco ļaužu pansionātos un aprūpes iestādēs. Darbinieki, kas strādā šajās nozarēs, būtu regulāri jātestē, un būtu jāievieš testēšanas shēmas. Turklāt pacienti būtu jātestē slimnīcā vai tieši pirms uzņemšanas slimnīcā, un vismaz 14 dienas pēc uzņemšanas būtu jāuzrauga, vai hospitalizētajām personām nav Covid-19 simptomu, un tās būtu regulāri jātestē atbilstoši saskaņotajai shēmai (piemēram, reizi nedēļā).
7. Lokalizētu un skaidri identificētu uzliesmojumu kopu gadījumā dalībvalstīm būtu jāapsver iespēja pārbaudīt attiecīgās kopienas lielāko daļu neatkarīgi no tā, vai tās indivīdiem ir simptomi, jo tas var līdz minimumam samazināt vai pat izvairoties no nepieciešamības ieviest stingrākus sabiedrības veselības aizsardzības pasākumus. Vietējām iestādēm būtu jāizstrādā testēšanas un atbilstības shēma paredzamām kritiskām situācijām, piemēram, skolās vai darba vietās.
8. Dalībvalstīm būtu jānodrošina, ka ir ieviestas testēšanas shēmas attiecībā uz kritiski svarīgiem darbiniekiem (to vidū darbiniekiem veselības aprūpes, ilgtermiņa aprūpes un izglītības jomā) un ka šīm grupām ir piekļuve biežai Covid-19 testēšanai.
9. Dalībvalstīm būtu jānodrošina skaidra saziņa un uz sabiedrības veselību balstītas informācijas sniegšana iedzīvotājiem. Tām būtu arī jānodrošina, ka iedzīvotājiem ir piekļuve testēšanas centriem un ka tie kopumā piedalās Covid-19 testēšanā, jo īpaši to personu testēšanā, kurām nav simptomu, un uzliesmojuma situācijās.

TESTĒŠANAS SPĒJAS UN RESURSI

10. Komisija vēlreiz uzsver, ka dalībvalstīm būtu jānosaka vajadzīgās testēšanas spējas un resursi (paraugu ņemšanai, testu veikšanai un kontaktpersonu izsekošanai), pamatojoties uz testēšanas mērķiem, pieprasījuma un piedāvājuma plānošanu, jaunākajiem zinātniskajiem pierādījumiem par slimības pazīmēm.
11. Dalībvalstīm būtu jānodrošina, ka ir pieejamas spējas un resursi, kas ļauj veikt mērķtiecīgus, savlaicīgus un precīzus testus tā, lai nodrošinātu īsu (ideālā gadījumā līdz 24 stundu ilgu) laikposmu no testa pieprasījuma līdz rezultātam un lai savlaicīgi tiktu veikta kontaktpersonu izsekošana, tādējādi atvieglojot infekcijas gadījumu un kopu ātru identificēšanu un ierobežošanu un neskartajām grupām pēc iespējas ātrāku atgriešanos pie ikdienas.
12. Turklāt SARS-CoV-2 klātbūtnes izsekošanu notekūdeņos var izmantot kā papildu līdzekli vīrusa izplatības izsekošanai populācijā un arī kā agrīnās brīdināšanas sistēmu. Dažās dalībvalstīs šāda uzraudzība jau ir ieviesta, un tā būtu pēc iespējas jāpaplašina.
13. Dalībvalstis tiek mudinātas saskaņā ar pašreizējiem ECDC norādījumiem veikt RT-PCR testus vai validētus ekvivalentus testus kontaktpersonām pēc eksponētības, lai saīsinātu karantīnas laiku. Dalībvalstis tiek aicinātas uzraudzīt un atjaunināt valsts karantīnas noteikumus saskaņā ar gaidāmajiem zinātniskajiem pierādījumiem.
14. Dalībvalstīm būtu jāveic uz scenārijiem balstīti stresa testi, kas vērsti uz testēšanas spējām un testēšanas izvēršanu, kā arī uz kontaktpersonu izsekošanas sistēmām. Šādi stresa testi būtu jāveic ne tikai valsts līmenī, bet arī jākoncentrē uz lokalizētiem uzliesmojumiem, un to pamatā vajadzētu būt konkrētiem scenārijiem, piemēram, pasākumiem, kuros ir īpaši augsts slimības izplatīšanās potenciāls, uzliesmojumiem konkrētās rūpniecības nozarēs, izglītības iestādēs un pansionātos. Pēc šiem testiem dalībvalstīm, piemēram, ar Veselības drošības komitejas starpniecību, būtu jāapmainās ar gūto pieredzi un paraugpraksi.
15. Dalībvalstīm būtu jāizpēta pārrobežu sadarbības iespējas, lai nodrošinātu pietiekamas RT-PCR un ātrās testēšanas spējas visā ES, piemēram, valstīm savstarpēji nodrošinot mobilās laboratorijas vai testu tehnisku veikšanu.

ĀTRIE ANTIGĒNA TESTI

16. Dalībvalstīm būtu jāvienojas par kritērijiem, kas jāizmanto, izvēloties ātros antigēna testus, jo īpaši par tiem kritērijiem, kas saistīti ar testu klīnisko veikspēju, piemēram, jutību un specifiskumu, kā arī jāpanāk vienošanās par scenārijiem un apstākļiem, kuros ir lietderīgi izmantot ātros antigēna testus, piemēram, apstākļos, kuros ir augsta infekcijas pārnese sabiedrībā.
17. Dalībvalstīm būtu aktīvi jāapmainās ar informāciju un jāapspriežas, jo īpaši Veselības drošības komitejā, kā arī citās zināšanu apmaiņas platformās, piemēram, Padomes integrētajos krīzes situāciju politiskās reaģēšanas (IPCR) mehānismos, par rezultātiem, kas gūti validācijas pētījumos, kuri veikti attiecībā uz ātrajiem antigēna testiem ES valstīs neatkarīgi no šāda veida pētījumiem, kurus veikuši uzņēmumi, kas šos testus izstrādājuši.
18. Komisija sadarbosies ar dalībvalstīm, lai steidzami izveidotu ātrās noteikšanas testu izvērtēšanas, apstiprināšanas un savstarpējas atzišanas, kā arī testu rezultātu savstarpējas atzišanas satvaru. Turklāt Komisija pārraudzīs jaunu ātro antigēna testu tirgu un pieejamību, ņemot vērā to klīnisko veikspēju un apstiprinātos kritērijus, un, pamatojoties uz Covid-19 *in vitro* diagnostikas iekārtu un testēšanas metožu datubāzi, izveidos repozitoriju, kurā glabās informāciju par ātrajiem antigēna testiem un validācijas pētījumu rezultātiem, lai tie būtu pieejami visā ES. Komisija sāks testu iepirkuma iniciatīvas, lai nodrošinātu taisnīgu piekļuvi ātrajiem antigēna testiem, kā arī to ātru ieviešanu visā ES.

Briselē, 2020. gada 28. oktobrī

Komisijas vārdā –
Komisijas locekle
Stella KYRIAKIDES

TIESĪBU AKTI, KO PIENĒM STRUKTŪRAS, KURAS IZVEIDOTAS AR STARPTAUTISKIEM NOLĪGUMIEM

Saskaņā ar starptautisko publisko tiesību normām juridisks spēks ir tikai ANO EEK dokumentu oriģināliem. Šo noteikumu statuss un spēkā stāšanās datums būtu jāpārbauda ANO EEK statusa dokumenta TRANS/WP.29/343 jaunākajā redakcijā, kas pieejama tīmekļa vietnē: <http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29docsts.html>

ANO noteikumi Nr. 151 – Vienoti noteikumi par transportlīdzekļu apstiprināšanu attiecībā uz aklās zonas informācijas sistēmu velosipēdu konstatēšanai [2020/1596]

Ar visiem grozījumiem līdz

noteikumu sākotnējās redakcijas 1. papildinājumam – Spēkā stāšanās datums: 2020. gada 25. septembris

Šis dokuments ir domāts tikai kā dokumentēšanas rīks. Autentiski un juridiski saistoši dokumenti ir: ECE/TRANS/WP.29/2019/28 un

ECE/TRANS/WP.29/2020/18

SATURS

NOTEIKUMI

0. Ievads (informācijai)
1. Darbības joma
2. Definīcijas
3. Apstiprinājuma pieteikums
4. Apstiprinājums
5. Specifikācijas
6. Testa procedūra
7. Transportlīdzekļa tipa pārveidojums un apstiprinājuma paplašinājums
8. Ražošanas atbilstība
9. Sankcijas par ražošanas neatbilstību
10. Ražošanas pilnīga izbeigšana
11. Par apstiprināšanas testu veikšanu atbildīgo tehnisko dienestu un tipa apstiprinātāju iestāžu nosaukumi un adreses

PIELIKUMI

1. Paziņojums
 2. Apstiprinājuma marķējuma zīmju izkārtojums
 3. Procedūra veikspējas prasību noteikšanai testa gadījumiem, kuri nav parādīti testa gadījumu tabulā
-
0. IEVADS (informācijai)
 - 0.1. Pagriešanās manevriem, kuros saduras kravas automobiļi, kas griežas pa labi, un velosipēdisti, kuri parasti brauc lēnāk vai nepārvietojas, parasti rada nopietnas sekas neaizsargātajiem satiksmes dalībniekiem (VRU). Savulaik VRU drošību paaugstināja ar pārskatāmības uzlabošanu kravas automobiļa vadītājam, palielinot spoguļu skaitu

un aprīkojot kravas automobiļus ar sānu drošības konstrukciju. Tā kā negadījumi pagriezienos joprojām notiek un daudzos transportlīdzekļa segmentos ir ieviestas autovadītāja palīgsistēmas, ir pamats šādu palīgsistēmu izmantošanai, lai izvairītos no negadījumiem starp kravas automobiļiem un velosipēdistiem.

- 0.2. Teorētiski viedokļi liecina, ka satiksmes situāciju, kurās iesaistīti smagi transportlīdzekļi un velosipēdi, kritiskums var būt ievērojams situācijas pārprašanas dēļ no transportlīdzekļu operatoru puses. Atsevišķos gadījumos situācija var izmainīties tik pēkšņi, ka augstas intensitātes brīdinājums, ar kuru iecerēts ierosināt vadītāja reakciju uz situāciju pēc atbilstoša reakcijas laika, nevar tikt savlaicīgi aktivizēts. Vispārīgi vadītāja reakcijas uz jebkādu informāciju (augstas vai zemas intensitātes / brīdinājumu vai informāciju) ir sagaidāmas tikai pēc reakcijas laika. Šis reakcijas laiks ir daudz ilgāks nekā laiks, kas vajadzīgs, lai izvairītos no negadījuma daudzās situācijās – no negadījuma nevar izvairīties par spīti brīdinājumam.
- 0.3. Augstas intensitātes brīdinājumi braukšanas laikā ir pamatoti tikai tad, ja negadījuma varbūtība ir liela – citos gadījumos transportlīdzekļu vadītāji ir tendēti ignorēt sistēmas trauksmes signālus. Tomēr (zemas intensitātes) informatīvu palīgsistēmu var aktivizēt pietiekami agri, jo tā palīdz vadītājam, nevis kaitina to. Tiek pieņemts, ka aklās zonas palīgsistēmas cilvēka-mašīnas saskarni ir iespējams konstruēt tā, ka tā nekaitina vadītājus, kad šāda informācija nav vajadzīga, piemēram, izvēloties signāla atrašanās vietu ārpus vadītāju primārās uzmanības zonas, tiem skatoties taisni uz priekšu, bet gan zonā, kura ir redzama, kad skatiens pavērsts plānotās kustības virzienā. Vēlams atrašanās vieta, kas atbilst šīm prasībām, atrodas aptuveni 40° pa labi no ass transportlīdzekļa viduslīnijas virzienā, kas iet caur vadītāja acu punktu.
- 0.4. Tādēļ ANO noteikumos ir prasīta informācijas signāla agrīna aktivizēšana gadījumā, kad velosipēds varētu nonākt kritiskā zonā transportlīdzekļa pasažiera pusē, ja smagais transportlīdzeklis sāktu griezties uz velosipēda pusi, tostarp situācijās, kad pagrieziena veikšanas nolūkā nepieciešams pretpagrieziens (prom no velosipēda). Šis informatīvais palīgsignāls drīkst tikt automātiski aktivizēts vienīgi sistēmas atteices vai netīru sensoru gadījumā; manuāla deaktivācija nedrīkst būt iespējama.
- 0.5. Turklāt ANO noteikumos ir prasīts atšķirīgs signāls, kas jādod, kad sadursme kļūst neizbēgama, piem., kad tiek konstatēts nepārprotama stūres rata pagriešana vai virzienrādītāju iedarbināšana. Šis papildu brīdinājuma signāls drīkst tikt deaktivēts manuāli vai automātiski; tam jābūt deaktivējamam kopā ar informācijas signālu atteices vai netīru sensoru gadījumā.
- 0.6. ANO noteikumi nosaka testa procedūru, kurā netiek prasīts faktiski pagriešanās manevri; tas ir pieņemami, jo informācijas signālam jebkurā gadījumā ir jābūt pietiekami agrīnam. Eksperimentāli dati liecina, ka dažiem smago transportlīdzekļu pagriešanās manevriem, īpaši nogriežoties šaurā ielā, ir vajadzīgs pretpagrieziens, kas tiek sākts aptuveni 15 m pirms iebraukšanas šajā ielā, tādēļ šajos noteikumos iekļautajā testa procedūrā prasīta informācijas signāla aktivizēšanās 15 m pirms paredzamā sadursmes punkta.
- 0.7. Šie noteikumi ļauj tehniskajiem dienestiem testēt citas, retāk sastopamas parametru kombinācijas, kas nav noteiktas 1. papildinājuma 1. tabulā. Ir sagaidāms, ka sistēmas kļūs stabilākas, bet tas arī padara testa procedūru sarežģītāku.

Lai varētu pienācīgi analizēt, vai sistēma iztur vai neiztur 5. punktā noteiktās prasības, ir pievienots 3. pielikums, kurā noteikts, kā aprēķina derīguma un nederīguma vērtības. Tomēr varētu būt iespējamas pretrunīgas prasības, kad informācijas signāls nav atļauts vienā testa gadījumā, bet ir prasīts citā, tieši tādā pašā velosipēda un transportlīdzekļa savstarpējā stāvoklī, taču attiecībā uz atšķirīgiem pieņemtajiem pagrieziena rādīsiem un triecienu vietām (ko sistēma nespēj konstatēt informācijas punktos).

Tādēļ šāda veida testos "pirmā informācijas punkta" kritērija izvērtēšanu neveic; ir jāuzskata par pietiekamu, ja tiek izturēts nepareizas informācijas tests (ceļa zīme).

1. DARBĪBAS JOMA

1.1. Šos noteikumus piemēro aklās zonas informācijas sistēmai N_2 (ar tehniski pieļaujamo maksimālo masu > 8 t) un N_3 kategorijas transportlīdzekļos. N_2 (ar tehniski pieļaujamo maksimālo masu ≤ 8 t), M_2 un M_3 kategorijas transportlīdzekļus drīkst apstiprināt pēc ražotāja pieprasījuma.

1.2. Šo noteikumu prasības ir formulētas attiecināšanai uz labās puses satiksmei konstruētiem transportlīdzekļiem. Kreisās puses satiksmei konstruētiem transportlīdzekļiem šīs prasības piemēro, attiecīgā gadījumā apvēršot kritērijus.

2. DEFINĪCIJAS

Šajos noteikumos:

2.1. “transportlīdzekļa tipa apstiprināšana” ir visa procedūra, ar ko Nolīguma puse apliecina, ka transportlīdzekļa tips atbilst šo noteikumu tehniskajām prasībām;

2.2. “transportlīdzekļa tips attiecībā uz tā aklās zonas informācijas sistēmu” ir transportlīdzekļu kategorija, kas neatšķiras tādos būtiskos aspektos kā:

a) ražotāja tirdzniecības nosaukums vai preču zīme;

b) transportlīdzekļa īpašības, kas ietekmē aklās zonas informācijas sistēmas veiktspēju;

c) aklās zonas informācijas sistēmas tips un konstrukcija;

2.3. “aklās zonas informācijas sistēma (BSIS)” ir sistēma vadītāja informēšanai par iespējamu sadursmi ar velosipēdu tuvākajā pusē;

2.4. “reakcijas laiks” ir laiks starp informācijas signāla došanu un vadītāja reakciju;

2.5. “acu atskaites punkts” ir viduspunkts starp diviem punktiem, kuri ir 65 mm atstatu un atrodas 635 mm pa vertikāli virs ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6 ⁽¹⁾ 1. pielikumā noteiktā atskaites punkta uz vadītāja sēdekļa. Abus punktus savienojošā taisnā līnija ir perpendikulāra transportlīdzekļa vertikālajai vidējai garenplaknei. Abus punktus savienojošā segmenta centrs atrodas vertikālā garenplaknē, kas iet caur vadītājam paredzētās sēdvietas centru, ko noteicis transportlīdzekļa ražotājs;

2.6. “bremzēšanas ceļš” ir attālums, kāds vajadzīgs transportlīdzeklim, lai pilnīgi apstātos pēc aklās zonas informācijas signāla došanas, ņemot vērā reakcijas laiku un bremzēšanas palēninājumu;

2.7. “sadursmes punkts” ir vieta, kur transportlīdzekļa jebkura punkta trajektorija krustotos ar jebkuriem velosipēda punktiem, ja ir sāka transportlīdzekļa pagriešana.

Teorētiskais, 1. papildinājuma 1. attēlā minētais sadursmes punkts ir punkts, kur sadursme notiktu dotajos testa apstākļos, ja transportlīdzeklis grieztos uz velosipēda pusi, piem., no pretpagrieziņa manevra sākuma kā pēdējā informācijas punkta. Jāņem vērā, ka pagriešanās manevrs netiek testēts, jo informācija ir vajadzīga pirms pagriešanās uzsākšanas;

2.8. “pēdējais informācijas punkts (LPI)” ir punkts, kurā ticis dots informācijas signāls. Tas ir punkts pirms transportlīdzekļa sagaidāmās pagriešanās kustības uz velosipēda pusi situācijās, kurās varētu notikt sadursme;

2.9. “tuvā puse” ir transportlīdzekļa puse velosipēda tuvumā. Transportlīdzekļa tuvā puse ir labā puse labās puses satiksmē;

2.10. “informācijas signāls” ir optisks signāls nolūkā informēt transportlīdzekļa vadītāju par tuvumā kustībā esošu velosipēdu;

2.11. “transportlīdzekļa trajektorija” ir visu to pozīciju savienojums, kurās transportlīdzekļa priekšējais labās puses stūris atradies vai atradies testa brauciena laikā;

2.12. “velosipēds” ir velosipēda un velosipēdista kopums. Testa gadījumos to imitē, kā turpmāk norādīts 6.5 un 6.6 punktā ar testa ierīci saskaņā ar ISO [CD] 19206-4. Velosipēda atrašanās vietas atskaites punkts ir velosipēda viduslīnijas vistālāk priekšā esošais punkts;

⁽¹⁾ Skatīt Konsolidētās rezolūcijā par transportlīdzekļu konstrukciju (R.E.3) 1. pielikumu, dokuments ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6, www.unece.org/trans/main/wp29/wgs/wp29gen/wp29resolutions.html.

- 2.13. “kopējā telpa” ir zona, kurā drīkst tikt parādītas divas vai vairākas informācijas funkcijas (piem., simboli), bet ne vienlaikus;
- 2.14. “intervāls” ir attālums starp transportlīdzekli un velosipēdu transportlīdzekļa tuvajā pusē, kur transportlīdzeklis un velosipēds atrodas paralēli viens otram. Attālumu mēra starp plakni, kas ir paralēla transportlīdzekļa vidējai garenplaknei un skar tā ārējo sānmalu, neņemot vērā netiešās redzamības ierīču izvīrzījumus, un velosipēda vidējo garenplakni, no tā atņemot pusi velosipēda platumu, kuru pieņem 250 mm. Transportlīdzekļa ārējo sānmalu ņem vērā tikai 6 m posmā uz aizmuguri no transportlīdzekļa vistālāk priekšā esošā punkta;
- 2.15. “pirmais informācijas punkts” ir vistālāk priekšā esošais punkts, kurā var tikt dots informācijas signāls. Tas ir pēdējais informācijas punkts un attālums, kāds atbilst 4 sekunžu laikā nobrauktajam, ņemot vērā transportlīdzekļa kustības ātrumu un papildu attālumu, ja trieciena vieta atrodas tuvāk nekā 6 m;
- 2.16. “transportlīdzekļa priekšējais labās puses stūris” ir tā punkta projekcija uz ceļa virsmas, kurā krustojas transportlīdzekļa sānu plakne (neietverot netiešās redzamības ierīces) un transportlīdzekļa priekšējā plakne (neietverot netiešās redzamības ierīces un jebkādu transportlīdzekļa daļu, kas atrodas augstāk nekā 2,0 m virs zemes);
- 2.17. “trieciena vieta” ir vieta, kur velosipēds saņem triecienu, transportlīdzekļa labajā pusē attiecībā pret transportlīdzekļa priekšējo labās puses stūri, kad abi transportlīdzekļi ir sasnieguši sadursmes punktu, kā norādīts 1. papildinājuma 3. attēlā;
- 2.18. “transportlīdzekļa galvenais vadības slēdzis” ir ierīce, ar kuru transportlīdzekli iebūvēto elektronikas sistēmu no izslēgta stāvokļa, kā tas ir gadījumā, kad transportlīdzeklis stāv bez vadītāja, pārslēdz parastā darba režīmā.

3. APSTIPRINĀJUMA PIETEIKUMS

- 3.1. Transportlīdzekļa tipa apstiprinājuma pieteikumu attiecībā uz BSIS iesniedz transportlīdzekļa ražotājs vai tā pilnvarotais pārstāvis.
- 3.2. Tam pievieno turpmāk minētos dokumentus trīs eksemplāros, un tam jāsaturs šāda informācija:
- 3.2.1. transportlīdzekļa tipa apraksts attiecībā uz 5. punktā minētajām pozīcijām kopā ar rasējumiem mērogā un 6.1. punktā minēto dokumentāciju. Norāda transportlīdzekļa tipu identificējošos numurs un/vai simbolus.
- 3.3. Apstiprināšanas testus veicošajam tehniskajam dienestam iesniedz apstiprināmo transportlīdzekļa tipu reprezentējošu transportlīdzekli.

4. APSTIPRINĀJUMS

- 4.1. Ja apstiprināšanai atbilstīgi šiem noteikumiem iesniegtais transportlīdzekļa tips atbilst 5. punkta prasībām, piešķir šā transportlīdzekļa tipa apstiprinājumu.
- 4.2. Atbilstību 5. punkta prasībām verificē ar 6. punktā noteikto testa procedūru, taču tā darbība neaprobežojas ar šiem testa apstākļiem.
- 4.3. Katram apstiprinātajam transportlīdzekļa tipam piešķir apstiprinājuma numuru; tā pirmie divi cipari (00 šiem noteikumiem sākotnējā redakcijā) norāda grozījumu sēriju, kas ietver jaunākos, būtiskos tehniskos grozījumus, kas izdarīti šajos noteikumos līdz apstiprinājuma piešķiršanai. Viena un tā pati Nolīguma puse nedrīkst piešķirt vienu un to pašu numuru tam pašam transportlīdzekļa tipam, kurš ir aprīkots ar cita tipa BSIS, vai citam transportlīdzekļa tipam.
- 4.4. Paziņojumu par tipa apstiprinājumu vai apstiprinājuma atteikumu vai anulēšanu atbilstīgi šiem noteikumiem nosūta šos noteikumus piemērojošajām Nolīguma pusēm, izmantojot 1. pielikumā dotajam paraugam atbilstošu veidlapu, kopā ar pieteikuma iesniedzēja iesniegtajiem fotoattēliem un/vai rasējumiem formātā, kas nepārsniedz A4 (210 × 297 mm), vai salocītiem līdz šim formātam, un kuri ir pienācīgā mērogā.
- 4.5. Katram transportlīdzeklim, kas atbilst transportlīdzekļa tipam, kurš apstiprināts atbilstīgi šiem noteikumiem, skaidri redzamā un viegli pieejamā vietā, kas norādīta apstiprinājuma veidlapā, liek 2. pielikumā aprakstītajam paraugam atbilstošu starptautisku apstiprinājuma marķējuma zīmi, ko veido:

- 4.5.1. aplis, kas aptver burtu "E", kam seko:
- a) apstiprinājumu piešķirušās valsts pazišanas numurs (*) un
 - b) pa labi no šajā punktā aprakstītā apla – šo noteikumu numurs, aiz tā burts "R", defise un apstiprinājuma numurs,
vai
- 4.5.2. ovāls, kas aptver burtus "UI", kam seko unikālais identifikators.
- 4.6. Ja transportlīdzeklis atbilst transportlīdzekļa tipam, kas apstiprināts saskaņā ar vieniem vai vairākiem citiem ANO noteikumiem, kuri pievienoti Nolīgumam kā pielikumi, tad valstī, kas piešķirusi apstiprinājumu saskaņā ar šiem noteikumiem, 4.5. punktā noteikto simbolu neatkārto. Tādā gadījumā ANO noteikumu un apstiprinājuma numurus un papildu simbolus izvieto vertikālās slejās pa labi no 4.5. punktā noteiktā simbola.
- 4.7. Apstiprinājuma marķējuma zīmei jābūt skaidri salasāmai un neizdzēšamai.
- 4.8. Apstiprinājuma marķējuma zīmi liek iespējami tuvu transportlīdzekļa datu plāksnītei vai uz tās.
5. SPECIFIKĀCIJAS
- 5.1. Katram transportlīdzeklim, kas aprīkots ar 2.3. punktā dotajai definīcijai atbilstošu BSIS, ir jāatbilst šo noteikumu 5.2. līdz 5.7. punktā ietvertajām prasībām.
- 5.2. Vispārīgas prasības
- 5.2.1. BSIS efektivitāti nedrīkst negatīvi neietekmēt magnētiskie vai elektriskie lauki. To pierāda ar atbilstību ANO Noteikumu Nr. 10, kas grozīti ar 04. sērijas vai jebkādiem jaunākiem grozījumiem, tehniskajām prasībām un pārejas noteikumiem.
- 5.2.2. Izņemot BSIS ārējos elementus, kas ir daļa no citas ierīces, kurai piemēro specifiskas izvirzījuma prasības, BSIS ārējie elementi drīkst izvirzīties līdz 100 mm ārpus transportlīdzekļa platuma.
- 5.3. Veiktspējas prasības
- 5.3.1. BSIS ar optisku signālu jāinformē vadītājs par tuvumā esošiem velosipēdiem, kuri varētu tikt apdraudēti potenciālas pagriešanās laikā, lai transportlīdzekli varētu apturēt pirms velosipēda trajektorijas šķērsošanas.
- Tai arī jāinformē vadītājs par velosipēdiem, kuri tuvojas, kad transportlīdzeklis ir nekustīgs, pirms velosipēds sasniedz transportlīdzekļa priekšu, ņemot vērā 1,4 sekunžu reakcijas laiku. To testē saskaņā ar 6.6. punktu.
- BSIS ar optisku signālu, akustisku signālu, haptisku signālu vai šo signālu jebkādu kombināciju jābrīdina vadītājs, ja sadursmes risks palielinās.
- Optiskajam informācijas signālam jādarbojas tikai tik ilgi, kamēr pastāv 5.3.1.4. punktā noteiktie apstākļi. Informācijas signāla deaktivācija, transportlīdzeklim atvirzoties no velosipēda trajektorijas, nav atļauta, kamēr transportlīdzekļa un velosipēda sadursme joprojām ir iespējama gadījumā, ja vadītājs stūrētu atpakaļ uz velosipēda trajektoriju.
- 5.3.1.1. Informācijas signālam ir jāatbilst 5.4. punktā noteiktajām prasībām.
- 5.3.1.2. Brīdinājuma signālam ir jāatbilst 5.5. punkta prasībām. To drīkst deaktivēt manuāli. Manuālas deaktivācijas gadījumā tam atkārtoti jāaktivizējas ikreiz, kad ieslēdz transportlīdzekļa galveno vadības slēdzi.

(*) 1958. gada Nolīguma pušu pazišanas numuri ir norādīti Konsolidētās rezolūcijas par transportlīdzekļu konstrukciju (R.E.3) 3. pielikumā, dokuments ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6.

5.3.1.3. BSIS jādarbojas vismaz visos transportlīdzekļa ātrumos no nekustīguma līdz 30 km/h apkārtējās gaismas apstākļos, kas pārsniedz 15 lux.

5.3.1.4. BSIS ir jānodod informācijas signāls pēdējā informācijas punktā par velosipēdu, kas pārvietojas ar ātrumu starp 5 km/h un 20 km/h, ja intervāls starp velosipēdu un transportlīdzekli ir starp 0,9 un 4,25 metriem, kas varētu rezultēties velosipēda un transportlīdzekļa sadursmē trieciena vietā no 0 līdz 6 m attiecībā pret transportlīdzekļa priekšējo labās puses stūri, ja transportlīdzekļa vadītājs veiktu tipisku stūrēšanas kustību. Tomēr informācijas signāls netiek prasīts, ja relatīvais attālums garenvirzienā starp velosipēdu un transportlīdzekļa priekšējo labās puses stūri ir lielāks nekā 30 m virzienā uz aizmuguri vai 7 m – uz priekšu.

Informācijas signāls nedrīkst būt redzams pirms pirmā informācijas punkta. Tam jābūt dotam starp pirmo informācijas punktu un pēdējo informācijas punktu. Pirmo informācijas punktu drīkst aprēķināt jebkurai trieciena vietai, palielinot par starpību starp 6 m un trieciena vietu.

Tai jānodod informācijas signāls arī tad, ja velosipēds tiek konstatēts intervālā starp 0,25 un 0,9 m, tam garenvirzienā atrodoties pie vistālāk priekšā esošā priekšējā riteņa, braucot taisni.

5.3.1.5. Transportlīdzekļa ražotājam jānodrošina, ka ir samazināts kļūdaini pozitīvu brīdinājumu skaits, konstatējot konusus, ceļa zīmes, žogus un stāvošus vieglos pasažieru automobiļus, kas nav VRU objekti. Tomēr tā drīkst dot informācijas signālu, kad sadursme ir neizbēgama.

5.3.1.6. BSIS automātiski jādeaktivējas, ja tā nevar pienācīgi darboties, tādēļ ka tās sensoru ierīces ir netīras ledus, sniega, dubļu vai līdzīga materiāla dēļ vai tādēļ ka apkārtējās gaismas apstākļi ir sliktāki nekā 5.3.1.3. punktā norādītie. Tam jābūt parādītam, kā noteikts 5.6.2. punktā. Tai automātiski atkal jāaktivizējas, kad netīrumi pazūd un normāla funkcionēšana ir verificēta. To testē saskaņā ar 6.9. punkta noteikumiem.

5.3.1.7. BSIS jādrošina vadītājs arī ar atteices brīdinājumu, notiekot BSIS atteicei, kura liedz izpildīt šo noteikumu prasības. Brīdinājumam jābūt tādā, kā norādīts 5.6.1. punktā. To testē saskaņā ar 6.8. punkta noteikumiem (atteices konstatēšanas tests).

5.3.2. Ražotājs, izmantojot dokumentāciju, simulāciju vai jebkādos citus līdzekļus, pierāda tehniskajam dienestam un tipa apstiprinātājai iestādei, ka BSIS darbojas kā noteikts arī attiecībā uz mazākiem velosipēdiem un mazākiem riteņbraucējiem, kas par ne vairāk kā 36 procentiem atšķiras no ISO [CD] 19206-4:2018 noteiktajām vērtībām.

5.4. Informācijas signāls

5.4.1. Aklās zonas informācijai, kas minēta 5.3.1.1. punktā, ir jābūt informācijas signālam, kas ir pamanāms un viegli verificējams, vadītājam atrodoties vadītāja sēdekli. Šim informācijas signālam jābūt redzamam dienas un nakts laikā.

5.4.2. Informācijas signālu emitējošajai ierīcei jāatrodas tuvajā pusē, lielākā nekā 30° horizontālā leņķī pret transportlīdzekļa vidējai garenplaknei paralēlu asi, kas iet caur acu atskaites punktu. Ja vadītāja sēdvietā atrodas transportlīdzekļa tuvajā pusē, šo vērtību drīkst samazināt.

5.5. Brīdinājuma signāls

5.5.1. Brīdinājuma signālam, kas minēts 5.3.1.2. punktā, jāatšķiras no 5.4. punktā noteiktā informācijas signāla, piem., pēc režīma vai aktivizācijas stratēģijas.

5.5.2. Ir jābūt tā, ka vadītājs var viegli sasaistīt brīdinājuma signālu ar potenciālo sadursmi. Ja brīdinājuma signāls ir optisks signāls, šim signālam jābūt redzamam dienas un nakts laikā.

- 5.5.3. Brīdinājuma signālam jāaktivizējas ne agrāk kā tad, kad sistēma konstatē iespējamu sadursmi, piem., nodomu griezties uz velosipēda pusi vai transportlīdzekļa un velosipēda trajektoriju krustošanos, virzienrādītāja aktivizēšanu vai tml. Stratēģija jāpaskaidro 6.1. minētajā informācijā. Tā nedrīkst būt atkarīga tikai no virzienrādītāja aktivizēšanas.

Tehniskajam dienestam jāverificē sistēmas darbība saskaņā ar stratēģiju.

5.6. Atteices brīdinājuma signāli

- 5.6.1. Atteices brīdinājumam, kas minēts 5.3.1.7. punktā, ir jābūt dzeltenas krāsas optiskam brīdinājuma signālam, un tam jāatšķiras vai jābūt skaidri atšķiramam no informācijas signāla. Atteices brīdinājuma signālam jābūt redzamam dienas un nakts laikā un tādām, ka vadītājs to var verificēt, atrodoties vadītāja sēdekļī.
- 5.6.2. Optiskajam brīdinājuma signālam, kas minēts 5.3.1.6. punktā, jābūt, ka BSIS ir īslaicīgi nepieejama. Tam ir jāpaliek aktīvam, kamēr BSIS nav pieejama. Šajā nolūkā drīkst izmantot 5.3.1.7. punktā noteikto atteices brīdinājuma signālu.
- 5.6.3. BSIS optiskajiem atteices brīdinājuma signāliem jāaktivizējas, aktivizējot transportlīdzekļa galveno vadības slēdzi. Šī prasība neattiecas uz brīdinājuma signāliem, kas atrodas kopējā telpā.

5.7. Inspicēšanas līdzekļi

- 5.7.1. Ir jābūt iespējai pārliecināties par BSIS pareizas darbības statusu, vizuāli vērojot atteices brīdinājuma signāla statusu.

6. TESTA PROCEDŪRA

- 6.1. Ražotājam ir jānodrošina dokumentācijas pakete, kas dod piekļuvi sistēmas pamatuzbūvei un attiecīgā gadījumā līdzekļiem, kas to saista ar citām transportlīdzekļa sistēmām. Sistēmas darbībai, tostarp tās sensoru un brīdināšanas stratēģijai jābūt paskaidrotai, un dokumentācijā ir jāapraksta, kā pārbauda sistēmas darbības statusu, tas, vai ir ietekme uz citām transportlīdzekļa sistēmām, un metodi(-es), kas izmantotas tādu situāciju konstatēšanai, kuru rezultātā tiek parādīts atteices brīdinājuma signāls. Dokumentācijas paketei ir jāsniedz tipa apstiprinātajai iestādei pietiekama informācija, lai identificētu visnelabvēlīgāko apstākļu veidu un palīdzētu lēmuma pieņemšanā par tiem.

6.2. Testa apstākļi

- 6.2.1. Testu veic uz līdzenas, sausas asfalta vai betona virsmas.
- 6.2.2. Apkārtējā gaisa temperatūrai ir jābūt starp 0° C un 45° C.
- 6.2.3. Testu veic tādos redzamības apstākļos, kas ļauj droši braukt testam vajadzīgajā ātrumā.

6.3. Transportlīdzekļa stāvoklis

6.3.1. Masa testā

Transportlīdzekli drīkst testēt jebkādos slogojuma apstākļos, masas sadalījumam starp asīm esot tādām, kā norādījis transportlīdzekļa ražotājs, nepārsniedzot maksimālo pieļaujamo masu uz katras ass. Kad testa procedūra uzsākta, nekādas izmaiņas vairs neveic. Transportlīdzekļa ražotājs ar dokumentācijas palīdzību pierāda, ka sistēma darbojas visos slogojuma apstākļos.

- 6.3.2. Transportlīdzekli testē ar normāliem braukšanas apstākļiem atbilstošu spiedienu riepās.

- 6.3.3. Ja BSIS ir aprīkota ar lietotāja regulējamu informācijas laikiestati, 6.5. un 6.6. punktā norādīto testu veic katrā testa gadījumā, informācijas intensitātei esot iestatītai tā, ka informācijas signāls tiek ģenerēts vistuvāk sadursmes punktam, t. i., iestatītai visnelabvēlīgāk. Kad testa procedūra uzsākta, nekādas izmaiņas vairs neveic.
- 6.4. Atteices optiskā brīdinājuma signāla verifikācijas tests
- 6.4.1. Transportlīdzeklim esot nekustīgam, pārbauda brīdinājuma signālu atbilstību 5.6. punkta prasībām.
- 6.4.2. Transportlīdzeklim esot nekustīgam, aktivizē informācijas un brīdinājuma signālus, kā norādīts 5.4. un 5.5. punktā, un verificē signālu atbilstību šajos punktos noteiktajām prasībām.
- 6.5. Aklās zonas informācijas dinamiskais tests
- 6.5.1. Izmantojot marķierus un velosipēda imitāciju, izveido koridoru saskaņā ar šo noteikumu 1. papildinājuma 1. attēlu un šo noteikumu 1. papildinājuma 1. tabulā dotajiem papildu izmēriem.
- 6.5.2. Novieto velosipēda mērķi piemērotā sākuma pozīcijā, kā parādīts šo noteikumu 1. papildinājuma 1. attēlā.
- 6.5.3. Novieto lokālu ceļa zīmi, kas atbilst Vīnes konvencijā par ceļa zīmēm un signāliem ⁽³⁾ noteiktajai zīmei C14 (ātruma ierobežojums 50 km/h) vai šai zīmei pēc nozīmes tuvāko vietējo zīmi, uz staba pie ieejas koridorā, kas parādīts šo noteikumu 1. papildinājuma 1. attēlā. Zīmes zemākajam punktam jāatrodas 2 m virs testa trases virsmas.
- 6.5.4. Brauc ar transportlīdzekli pa koridoru ar ātrumu, kas norādīts šo noteikumu 1. papildinājuma 1. tabulā, ievērojot pielaidi ± 2 km/h.
- 6.5.5. Testa laikā nedarbina virzienrādītājus.
- 6.5.6. Novieto imitāciju sākumpunktā, kā parādīts šo noteikumu 1. papildinājuma 1. attēlā. Imitāciju pārvieto taisnā līnijā, kā parādīts 1. papildinājuma 1. attēlā. Imitācijas paātrinājumam ir jābūt tādām, ka imitācija sasniedz konkrētā testa gadījuma ātrumu, kā parādīts 1. tabulā, kad nobraukti ne vairāk kā 5,66 m, un pēc paātrināšanās imitācijai jāpārvietojas vienmērīgi vismaz 8 sekundes, ievērojot ātruma pielaidi $\pm 0,5$ km/h. Imitācijai ir jāšķērso līnija A (1. papildinājuma 1. attēls), ievērojot pielaidi $\pm 0,5$ m, tajā pašā laikā, kad transportlīdzeklis šķērso līniju B (1. papildinājuma 1. attēls), ievērojot pielaidi $\pm 0,5$ m.
- Ja paātrinājuma attālumu nevar sasniegt, koriģē velosipēda sākumpunktu un transportlīdzekļa koridora garumu par tādu pašu lielumu.
- Manekena sāniskās novirzes no taisnas līnijas, kas savieno sākotnējo sākumpunktu un teorētisko sadursmes punktu (kā noteikts 1. papildinājuma 1. attēlā), maksimums ir $\pm 0,2$ m.
- 6.5.7. Verificē, vai aklās zonas informācijas signāls ticis aktivizēts, pirms transportlīdzeklis šķērso šo noteikumu 1. papildinājuma 1. attēlā parādīto līniju C, un vai aklās zonas informācijas signāls nav aktivizēts, pirms transportlīdzeklis šķērso 1. attēlā parādīto līniju D.
- 6.5.8. Verificē, vai aklās zonas informācijas signāls nav aktivizēts, pabraucot garām ceļa zīmei un kādam no marķieriem, kamēr velosipēda imitācija joprojām ir nekustīga.
- 6.5.9. Atkārti 6.5.1. līdz 6.5.8. punktu šo noteikumu 1. papildinājuma 1. tabulā parādītajiem testa gadījumiem.
- Ja to uzskata par pamatotu, tehniskais dienests drīkst izraudzīties papildu testa gadījumus, kas atšķiras no 1. papildinājuma 1. tabulā parādītajiem transportlīdzekļa ātruma, velosipēda ātruma un intervāla diapazonos, kā noteikts 5.3.1.3. un 5.3.1.4. punktā.

(³) Skatīt ECE/TRANS/196 91. punktu par 1968. gada Konvenciju par ceļa zīmēm un signāliem, Eiropas nolīgumu, kas papildina Konvenciju un Protokolu par ceļa marķējumiem, kas papildina Eiropas nolīgumu

Tehniskajam dienestam ir jāpārbauda, vai parametru kombinācija izvēlētajos testa gadījumos varētu izraisīt velosipēda un transportlīdzekļa sadursmi, trieciena vietai atrodoties 5.3.1.4. punktā norādītajā diapazonā, un jānodrošina transportlīdzekļa kustība ar izvēlēto ātrumu, tam šķērsojot 1. pielikuma 1. attēlā doto līniju C, koriģējot sākotnējos attālumus un koridora garumu transportlīdzeklim un velosipēdam.

“Pirmā informācijas punkta” kritēriju uzskata par izpildītu, ja ir veikti testa gadījumi, izņemot tos, kas parādīti 1. papildinājuma 1. tabulā.

- 6.5.10. Tests ir izturēts, ja aklās zonas informācijas signāls ticis aktivizēts visos šo noteikumu 1. papildinājuma 1. tabulā parādītajos testa gadījumos, pirms transportlīdzekļa galējais punkts sasniedzis līniju C, bet ne līdz tam, kad transportlīdzekļa galējais punkts sasniedzis līniju D (sk. 6.5.7. punktu, kur līnija D ir jāņem vērā 1. papildinājuma 1. tabulā doto testu gadījumos), un ja aklās zonas informācijas signāls nav ticis aktivizēts nevienā testa braucienā, kad transportlīdzeklis pabrauc garām ceļa zīmei (sk. 6.5.8. punktu). Tomēr informācijas signāls netiek prasīts, kad relatīvais attālums garenvirzienā starp velosipēdu un transportlīdzekļa priekšējo labās puses stūri ir lielāks nekā 30 m virzienā uz aizmuguri vai 7 m – uz priekšu.

Attiecībā uz transportlīdzekļa ātrumiem līdz 5 km/h par apmierinošu uzskata informācijas signāla aktivizāciju 1,4 sekundes pirms velosipēds sasniedzis teorētisko sadursmes punktu, kā norādīts 1. papildinājuma 1. attēlā.

Attiecībā uz transportlīdzekļa ātrumiem, kas lielāki nekā 25 km/h, kad bremzēšanas ceļš pārsniedz 15 m, 1. papildinājuma 1. attēlā noteiktajam d. jābūt tādām, kā noteikts 1. papildinājuma 2. tabulā.

6.6. Aklās zonas informācijas statistiskie testi

6.6.1. 1. veida statistiskais tests

Testējamo transportlīdzekli atstāj nekustīgu. Tad virza velosipēda imitāciju perpendikulāri transportlīdzekļa vidējai garenplaknei, trieciena vietai atrodoties 1,15 m priekšpus vīstālāk priekšā esošā transportlīdzekļa punkta, ar ātrumu $5 \pm 0,5$ km/h un intervālu 0,2 m, kā parādīts 1. papildinājuma 2. attēlā.

Tests ir izturēts, ja aklās zonas informācijas signāls ticis aktivizēts vismaz tad, kad attālums starp velosipēdu un transportlīdzekli ir 2 m.

6.6.2. 2. veida statistiskais tests

Testējamo transportlīdzekli atstāj nekustīgu. Tad virza velosipēda imitāciju ar ātrumu $20 \pm 0,5$ km/h paralēli transportlīdzekļa vidējai garenplaknei, ieturot intervālu $2,75 \pm 0,2$ m, kā parādīts 1. papildinājuma 2. attēlā. Velosipēdam būtu jāpārvietojas ar konstantu ātrumu vismaz 44 m pirms pabraukšanas garām transportlīdzekļa vīstālāk priekšā esošajam punktam.

Tests ir izturēts, ja aklās zonas informācijas signāls aktivizējas vismaz tad, kad velosipēds atrodas 7,77 m atstatu no transportlīdzekļa vīstālāk priekšā esošā punkts projekcijas uz velosipēda kustības līnijas.

- 6.7. Ražotājs, izmantojot dokumentāciju, simulāciju vai citus līdzekļus, pierāda tehniskajam dienestam un apstiprinātājai iestādei, ka aklās zonas informācijas signāls netiek aktivizēts, kā aprakstīts 6.5.10. punktā, kad transportlīdzeklis pabrauc garām jebkādam citam parastam, nekustīgam objektam, kas nav ceļa zīme. Jo īpaši jāņem vērā stāvoši vieglie pasažieru automobiļi un satiksmes organizācijas konusi.

6.8. Atteices konstatēšanas tests

- 6.8.1. Simulē BSIS atteici, piemēram, atvienojot no strāvas avota jebkuru BSIS sastāvdaļu vai atvienojot jebkuru elektrisko savienojumu starp BSIS sastāvdaļām. Imitējot BSIS atteici, nedrīkst atvienot 5.6.1. punktā minētā atteices brīdinājuma signāla elektriskos savienojumus.

- 6.8.2. Atteices brīdinājuma signālam, kas minēts 5.3.1.7. punktā un noteikts 5.6.1. punktā, jāaktivizējas un jāpaliek aktivizētam, kamēr transportlīdzeklis pārvietojas, un tam atkārtoti jāaktivizējas ikreiz, kad aktivizē transportlīdzekļa galveno vadības slēdzi, pastāvot simulētajai atteicei.

6.9. Automātiskas deaktivācijas tests

6.9.1. Jebkuru no sistēmas sensoru ierīcēm padara pilnīgi netīru ar vielu, kas salīdzināma ar sniegu, ledu vai dubļiem (t.i., uz ūdens bāzes). BSIS automātiski jādeaktivējas, šo stāvokli norādot, kā noteikts 5.6.2. punktā.

6.9.2. Sistēmas sensoru ierīces pilnībā attīra no netīrumiem un atkārtoti aktivizē transportlīdzekļa galveno vadības slēdzi. BSIS automātiski jāaktivizējas pēc braukšanas laika, kas nepārsniedz 60 sekundes.

7. TRANSPORTLĪDZEKĻA TIPĀ PĀRVEIDOJUMS UN APSTIPRINĀJUMA PAPLAŠINĀJUMS

7.1. Par šo noteikumu 2.2. punktā definētā transportlīdzekļa tipa jebkādu pārveidojumu paziņo tipa apstiprinātājam iestādei, kas apstiprinājusi transportlīdzekļa tipu. Tipa apstiprinātāja iestāde tad drīkst vai nu:

7.1.1. uzskatīt, ka veiktajiem pārveidojumiem nav nelabvēlīgas ietekmes uz apstiprinājuma piešķiršanas nosacījumiem, un piešķirt apstiprinājuma paplašinājumu;

7.1.2. vai uzskatīt, ka izdarītie pārveidojumi ietekmē apstiprinājuma piešķiršanas nosacījumus, un pieprasīt jaunus testus vai papildu pārbaudes pirms apstiprinājuma paplašinājuma piešķiršanas.

7.2. Par apstiprinājuma apstiprināšanu vai atteikšanu, norādot pārveidojumus, informē šos noteikumus piemērojošās Nolīguma puses saskaņā ar 4.4. punktā noteikto procedūru.

7.3. Tipa apstiprinātāja iestāde informē par paplašinājumu pārējās Nolīguma puses, izmantojot šo noteikumu 1. pielikumā redzamo paziņojuma veidlapu. Tā katram paplašinājumam piešķir sērijas numuru, kas zināms kā paplašinājuma numurs.

8. RAŽOŠANAS ATBILSTĪBA

8.1. Ražošanas atbilstības procedūrām ir jāatbilst vispārīgajiem noteikumiem, kas noteikti Nolīguma (E/ECE/TRANS/505/Rev.3) 2. pantā un 1. pielikumā, un atbilst šādām prasībām:

8.2. atbilstīgi šiem noteikumiem apstiprinātu transportlīdzekli ražo tā, ka tas atbilst apstiprinātajam tipam, izpildot 5. punkta prasības;

8.3. apstiprinājumu piešķirusi apstiprinātāja iestāde jebkurā laikā drīkst verificēt katrā ražotnē piemērojamās atbilstības kontroles metodes. Šādu inspicēšanu normālais biežums ir reize divos gados.

9. SANKCIJAS PAR RAŽOŠANAS NEATBILSTĪBU

9.1. Apstiprinājumu, kas atbilstīgi šiem noteikumiem piešķirts attiecībā uz transportlīdzekļu tipu, drīkst anulēt, ja netiek izpildītas 8. punktā noteiktās prasības.

9.2. Ja Nolīguma puse anulē tās iepriekš piešķirtu apstiprinājumu, tā nekavējoties par to informē pārējās šos noteikumus piemērojošās Nolīguma puses, izmantojot šo noteikumu 1. pielikumā dotajam paraugam atbilstošu paziņojuma veidlapu.

10. RAŽOŠANAS PILNĪGA IZBEIGŠANA

Ja apstiprinājuma turētājs pilnībā izbeidz atbilstīgi šiem noteikumiem apstiprināta transportlīdzekļa tipa ražošanu, tas par to informē apstiprinājumu piešķirušo tipa apstiprinātāju iestādi, kura savukārt nekavējoties par to informē pārējās šos noteikumus piemērojošās Nolīguma puses, izmantojot šo noteikumu 1. pielikumā dotajam paraugam atbilstošu paziņojuma veidlapu.

11. PAR APSTIPRINĀJUMA TESTU VEIKŠANU ATBILDĪGO TEHNISKO DIENESTU UN TIPA APSTIPRINĀTĀJU IESTĀŽU NOSAUKUMI UN ADRESES

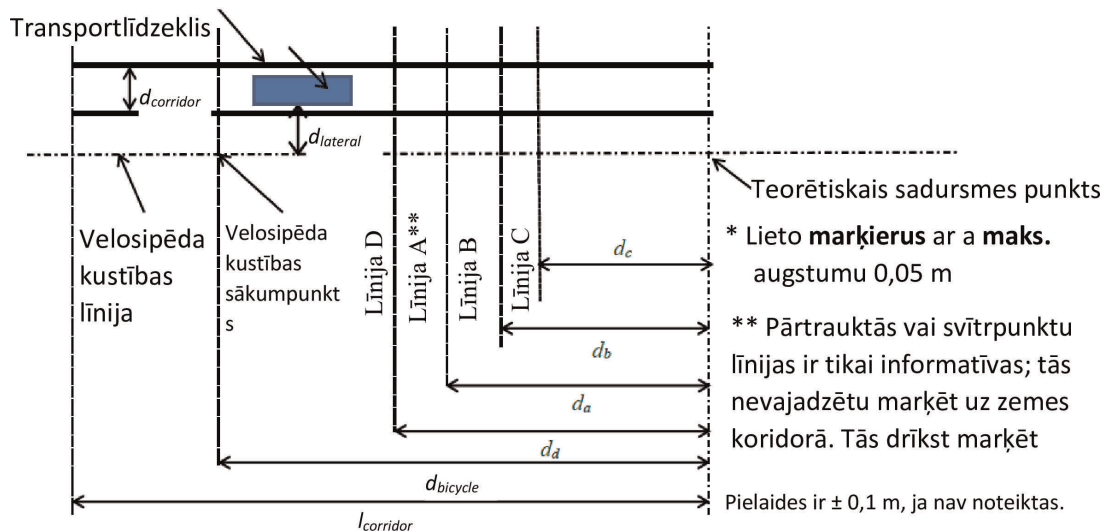
Šos noteikumus piemērojošās Nolīguma puses paziņo Apvienoto Nāciju Organizācijas Sekretariātam tehnisko dienestu, kuri atbildīgi par apstiprināšanas testu veikšanu, un tipa apstiprinātāju iestāžu, kas piešķir apstiprinājumu un kurām jānosūta apstiprinājuma piešķiršanu, paplašināšanu, atteikumu vai anulēšanu apliecinošas veidlapas, nosaukumu un adresi.

1. papildinājums

1. attēls

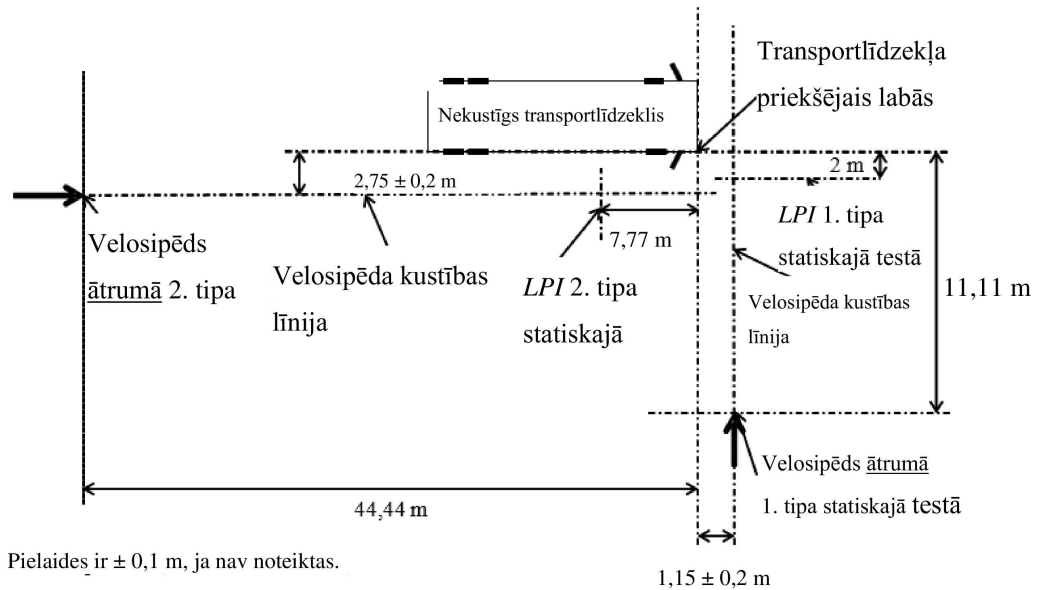
Dinamiskie testi

Koridoru marķē ar marķieriem *, distance starp tiem nav lielāka kā 5 m

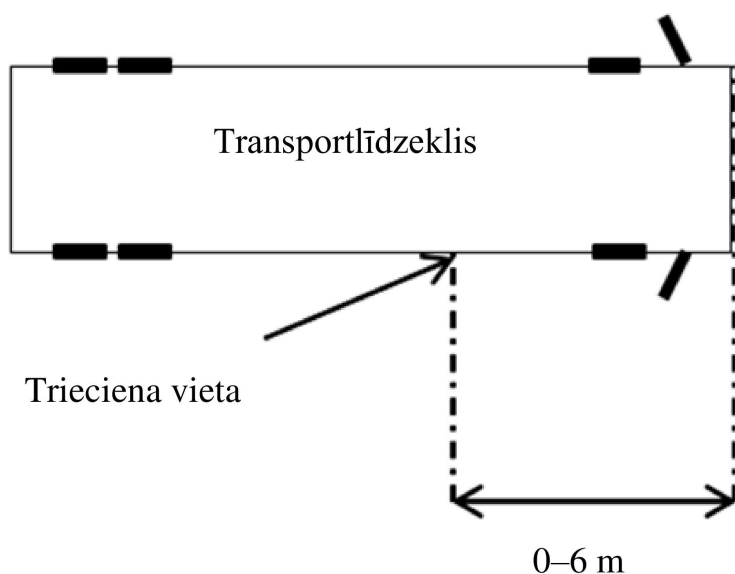


2. attēls

Statiskie testi



3. attēls

Trieciena vieta

1. tabula

Testa gadījumi

Turpmāk dotajā tabulā detalizēti izklāstīti testa gadījumi, izmantojot šādus mainīgos:

v_{vehicle}	transportlīdzekļa vienmērīgs kustības ātrums
v_{bicycle}	velosipēda vienmērīgs kustības ātrums
d_a	velosipēda atrašanās vieta, transportlīdzeklim šķērsojot līniju b
d_b	transportlīdzekļa atrašanās vieta, velosipēdam šķērsojot līniju a
d_c	transportlīdzekļa atrašanās vieta pēdējā informācijas punktā
d_d	transportlīdzekļa atrašanās vieta pirmajā informācijas punktā ($d_c + (6\text{m} - \text{trieciena vieta}) + 11,11\text{ m}$ attiecībā uz transportlīdzekļa ātrumiem 10 km/h un $d_c + (6\text{m} - \text{trieciena vieta}) + 22,22\text{ m}$ attiecībā uz transportlīdzekļa ātrumiem 20 km/h)
d_{bicycle}	velosipēda sākumpunkts
l_{corridor}	transportlīdzekļa koridora garums
d_{corridor}	transportlīdzekļa koridora platums
d_{lateral}	intervāls starp velosipēdu un transportlīdzekli

Turpmāk dotie mainīgie neprecizē testa gadījumus, bet ir doti tikai informācijas nolūkā (neietekmējot testa parametrus):

- trieciena vieta [m], kas norāda trieciena vietu, kurai 1. tabulā dotas aprēķinātās vērtības d_a un d_b (d_d vienmēr aprēķina vai nu trieciena vietai 6 m, vai sinhronizētas kustības sākumpunktam, ja transportlīdzekļa un velosipēda ātrums ir vienāds);

b) pagrieziena rādiuss [m], kas norāda pagrieziena rādiusu, kādam 1. tabulā norādītās aprēķinātās d_a un d_b vērtības.

Testa gadījums	V _{bicycle} [km/h]	V _{vehicle} [km/h]	d _{lateral} [m]	d _a [m]	d _b [m]	d _c [m]	d _d [m]	d _{bicycle} [m]	l _{corridor} [m]	d _{corridor} [m]	Tikai informācijas nolūkā (neietekmējot testa parametrus)	
											Trieciena vieta [m]	Pagrieziens rādīšus [m]
1.	20	10	1,25	44,4	15,8	15	26,1	65	80	trans- portlī- dzekļa pla- tums + 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

2. tabula

d_c ātrumiem, kas lielāki nekā 25 km/h

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

1. PIELIKUMS

Paziņojums

(maksimālais formāts: A4 (210 mm × 297 mm))



Izdevējs: iestādes nosaukums:

.....

.....

par ⁽²⁾: apstiprinājuma piešķiršanu,
 apstiprinājuma paplašināšanu,
 apstiprinājuma atteikšanu,
 apstiprinājums anulēšanu
 ražošanas pilnīgu izbeigšanu

transportlīdzekļa tipam attiecībā uz aklās zonas informācijas sistēmu (BSIS) atbilstīgi ANO Noteikumiem Nr. 151

Apstiprinājuma Nr.:

1. Preču zīme:
2. Tips un tirdzniecības nosaukums(-i):
3. Ražotāja nosaukums un adrese:
4. Ražotāja pārstāvja nosaukums un adrese, ja attiecināms:
5. Transportlīdzekļa īss apraksts:
6. Transportlīdzekļa iesniegšanas apstiprināšanai datums:
7. Apstiprināšanas testus veikušais tehniskais dienests:
8. Šā dienesta izdotā ziņojuma datums:
9. Šā dienesta izdotā ziņojuma numurs:
10. Paplašināšanas pamatojums (attiecīgā gadījumā):
11. Apstiprinājums attiecībā uz BSIS piešķirts/atteikts:²
12. Vieta:
13. Datums:
14. Paraksts:
15. Šim paziņojumam pievienoti šādi dokumenti, uz kuriem norādīts iepriekš minētais apstiprinājuma numurs:
16. Jebkādas piezīmes:

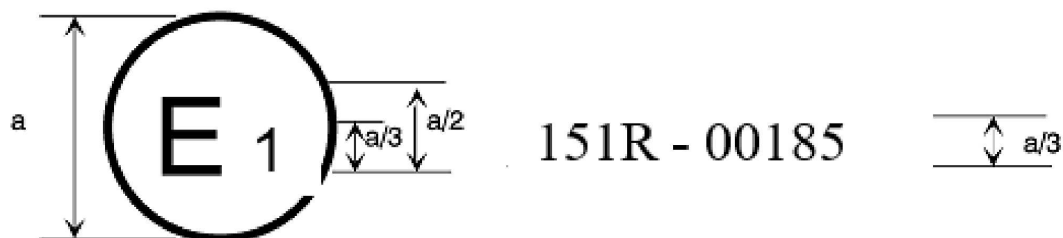
⁽¹⁾ Tās valsts pazīšanas numurs, kura piešķirusi, paplašinājusi, atteikusi vai anulējusi apstiprinājumu (apstiprināšanas prasības skatīt noteikumus).

⁽²⁾ Lieko svītrot.

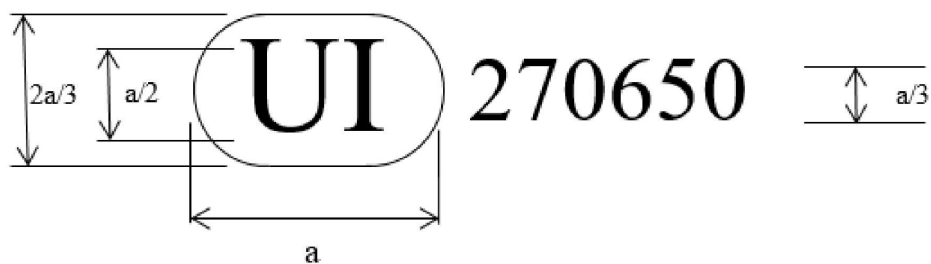
2. PIELIKUMS

Apstiprinājuma marķējuma zīmju izkārtojums

(skatīt šo noteikumu 4.5. līdz 4.5.2. punktu)

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

Šāda apstiprinājuma marķējuma zīme uz transportlīdzekļa norāda, ka attiecīgais transportlīdzekļa tips ir apstiprināts Vācijā (E1) attiecībā uz BSIS atbilstīgi ANO Noteikumiem Nr. 151. Pirmie divi apstiprinājuma numura cipari norāda, ka apstiprinājums piešķirts saskaņā ar Noteikumu Nr. 151 prasībām to sākotnējā redakcijā.

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

Šāds unikālais identifikators norāda, ka attiecīgais tips ir apstiprināts un ka attiecīgā informācija par šo tipa apstiprinājumu ir pieejama ANO drošajā interneta datubāzē, izmantojot 270650 kā unikālo identifikatoru. Unikālajā identifikatorā jebkādas apstiprinājuma marķējuma sākumā esošas nulles drīkst izlaist.

3. PIELIKUMS

Procedūra veikspējas prasību noteikšanai testa gadījumiem, kuri nav parādīti testa gadījumu tabulā

Saskaņā ar 6.5.9. punktu tehniskais dienests drīkst testēt 1. papildinājuma 1. tabulā nenorādītus testa gadījumus. Šādā gadījumā tehniskajam dienestam ir pienākums verificēt, ka izvēlēta parametru kombinācija radītu kritisku situāciju. Šajā nolūkā turpmāk izklāstītā procedūra palīdz noteikt prasības veikspējai.

d_a – vērtību d_a izmanto transportlīdzekļa un velosipēda kustības sinhronizēšanai. To aprēķina, reizinot nobraukumu 8 sekundēs nemainīgā ātrumā ar velosipēda ātrumu, kā norādīts tabulā:

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

d_b – vērtību d_b izmanto transportlīdzekļa un velosipēda kustības sinhronizēšanai. Tas sastāv no trīs daļām. Pirmā daļa atbilst kravas automobiļa nobraukumam 8 sekundēs nemainīgā ātrumā:

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

Otrā daļa koriģē sinhronizāciju, ņemot vērā velosipēda trieciena vietu. To nosaka, izmantojot trieciena vietu L :

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

Tad trešā daļa ņem vērā kravas automobiļa lielāku pārvietojumu, jo tiek veikta pagriešanās ar nemainīgu rādiusu sadursmes punkta virzienā nevis kustība taisni kā velosipēdam.

Pagriešanās segmentu aptuveni apraksta konstanta rādiusa aplis, un segments beidzas, līdzko sasniegts vēlamo sāniskais pārvietojums. Tādēļ d_b jākorrigē par atšķirīgo attālumu, pārvietojoties taisni un nogriežoties.

To var aprēķināt, izmantojot pagriezienu rādiusu R , sānisko pārvietojumu $Y = d_{\text{lateral}} + 0,25$ m (attālums no velosipēda viduslīnijas līdz transportlīdzekļa malai) un trieciena vietu L .

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

Galīgā d_b vērtība ir $d_{b,1}$ mīnus abas pārējās daļas $d_{b,2}$ un $d_{b,3}$:

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

Vērtība d_c nosaka pēdējo informācijas punktu. Transportlīdzekļa ātrumam 10 km/h un lielākam tas ir divu vērtību maksimums:

pirmā vērtība ir iegūta no fiziskiem testa braucieniem un raksturo to, kādā attālumā no sadursmes punkta visagrāk sākusies smagā transportlīdzekļa pagriešanās, un, pagriežoties uz ārpusi, šī vērtība ir:

15 m.

Otrā vērtība ir bremzēšanas ceļš, ņemot vērā reakcijas laiku un bremzēšanas palēninājumu a , izmantojot palēninājuma un reakcijas laika parametrus (attiecīgi 5 m/s² un 1,4 sekundes):

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

Tādēļ d_c nosaka

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

Transportlīdzekļa ātrumam, kas ir mazāks nekā 5 km/h, ir pietiekami, ja informācijas signāls tiek dots attālumā, kurš atbilst TTC vērtībai 1,4 sekundes (līdzīgi kā statistajos testos).

Visbeidzot, d_d ir pirmais informācijas punkts. To var aprēķināt, transportlīdzekļa 4 sekunžu ilgam pārvietojumam atbilstošu attālumu pieskaitot d_c un koriģējot trieciena vietu, ja trieciena vieta nav 6 m:

$$d_d = d_c + 4s \cdot v_{\text{vehicle}} + (6\text{m} - \text{trieciena vieta}).$$

Formulas ļauj pilnībā aizpildīt 1. papildinājuma 1. tabulu testa gadījumiem, kas tajā nav noteikti.

Saskaņā ar starptautisko publisko tiesību normām juridisks spēks ir tikai ANO EEK dokumentu oriģināliem.

Šo noteikumu statuss un spēkā stāšanās datums būtu jāpārbauda ANO EEK statusa dokumenta TRANS/WP.29/343 jaunākajā redakcijā, kas pieejama tīmekļa vietnē: <http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29fdocstts.html>

ANO Noteikumi Nr. 152 – Vienoti noteikumi par mehānisko transportlīdzekļu apstiprināšanu attiecībā uz uzlabotu avārijas bremzēšanas sistēmu (AEBS) M₁ un N₁ transportlīdzekļiem [2020/1597]

Ar visiem grozījumiem līdz

01.sērijas grozījumu 1. papildinājumam – spēkā stāšanās datums: 2021. gada 3. janvāris

Šis dokuments ir domāts tikai kā dokumentēšanas rīks. Autentiski un juridiski saistoši dokumenti ir:

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

SATURA RĀDĪTĀJS

NOTEIKUMI

1. Darbības joma
2. Definīcijas
3. Apstiprinājuma pieteikums
4. Apstiprinājums
5. Specifikācijas
6. Testa procedūra
7. Transportlīdzekļa tipa pārveidojums un apstiprinājuma paplašināšana
8. Ražošanas atbilstība
9. Sankcijas par ražošanas neatbilstību
10. Ražošanas pilnīga izbeigšana
11. Par apstiprinājuma testu veikšanu atbildīgo tehnisko dienestu un tipa apstiprinātāju iestāžu nosaukumi un adreses

PIELIKUMI

1. Paziņojums
2. Apstiprinājuma marķējuma zīmju izkārtojums
3. Īpašas prasības piemērošanai elektronisko vadības sistēmu drošības aspektiem

Ievads

Šo noteikumu nolūks ir iedibināt vienotus noteikumus par uzlabotām avārijas bremzēšanas sistēmām (AEBS), ar ko aprīko M₁ un N₁ kategorijas mehāniskos transportlīdzekļus, kurus galvenokārt izmanto pilsētas braukšanas apstākļos.

Sistēmai automātiski jākonstatē iespējama sadursme ar priekšā esošu šķērsli, jādod vadītājam piemērots brīdinājums un jāaktivizē transportlīdzekļa bremžu iekārta, lai gadījumā, ja vadītājs uz minēto brīdinājumu nereaģē, palēninātu transportlīdzekļa gaitu nolūkā nepieļaut sadursmi vai mazināt tās smagumu.

Sistēmas atteices gadījumā nedrīkst tikt apdraudēta transportlīdzekļa droša ekspluatācija.

Sistēmas jebkādas darbības laikā transportlīdzekļa vadītājs var jebkurā laikā ar apzinātu darbību, piem., stūrēšanu vai strauju akseleratora pedāļa nospiešanu, pārņemt vadību un ignorēt sistēmu.

Šie noteikumi nevar iekļaut tipa apstiprināšanas procesā visus satiksmes apstākļus un infrastruktūras elementus; noteikumos tiek atzīts, ka šajos noteikumos prasīto veikspēju nevar sasniegt visos apstākļos (sistēmas veikspēju varētu ietekmēt transportlīdzekļa stāvoklis, saķere ar ceļu, noliegtā ceļu infrastruktūra un satiksmes scenāriji, utt.). Faktiskajiem apstākļiem un norisēm reālajā situācijā nevajadzētu radīt kļūdainus brīdinājumus vai nevajadzīgas bremzēšanas tādā apmērā, kas mudinātu vadītāju sistēmu izslēgt.

Šos noteikumus piemēro, ja sistēma ir uzstādīta. Tie neliedz Nolīguma pusēm noteikt atbilstīgi šiem noteikumiem apstiprinātu AEBS obligātu uzstādīšanu.

1. DARBĪBAS JOMA

Šos noteikumus piemēro M_1 un N_1 (¹) kategorijas transportlīdzekļu apstiprināšanai attiecībā uz iebūvētu sistēmu:

- a) sadursmes novērsēšanai ar tajā pašā joslā priekšā braucošu vieglo pasažieru automobili vai sadursmes smaguma mazināšanai;
- b) trieciena gājējam novērsēšanai vai trieciena smaguma mazināšanai.

2. DEFINĪCIJAS

Šajos noteikumos:

- 2.1. “*uzlabota avārijas bremzēšanas sistēma (AEBS)*” ir sistēma, kas var automātiski noteikt nenovērsamu sadursmi ar priekšā esošu transportlīdzekli un aktivizēt transportlīdzekļa bremžu iekārtu, lai palēninātu transportlīdzekļa gaitu nolūkā nepieļaut sadursmi vai mazināt tās smagumu;
- 2.2. “*avārijas bremzēšana*” ir AEBS dots bremzēšanas pieprasījums transportlīdzekļa darba bremžu iekārtai;
- 2.3. “*sadursmes brīdinājums*” ir AEBS dots brīdinājums vadītājam, kad AEBS ir konstatējusi potenciālu sadursmi ar priekšā esošu šķērslī;
- 2.4. “*transportlīdzekļa tips attiecībā uz tā uzlaboto avārijas bremzēšanas sistēmu*” ir tāda transportlīdzekļu kategorija, kuri neatšķiras tādos būtiskos aspektos kā:
 - a) transportlīdzekļa īpašības, kas ievērojami ietekmē uzlabotās avārijas bremzēšanas sistēmas veikspēju;
 - b) uzlabotās avārijas bremzēšanas sistēmas tips un konstrukcija;
- 2.5. “*testējamais transportlīdzeklis*” ir transportlīdzeklis, kuru testē;
- 2.6. “*viegls mērķis*” ir mērķis, kam tiek nodarīti minimāli bojājumi un kurš rada minimālus bojājumus testējamajam transportlīdzeklim sadursmes gadījumā;
- 2.7. “*mērķa transportlīdzeklis*” ir mērķis, kas reprezentē transportlīdzekli;
- 2.8. “*mērķa gājējs*” ir mērķis, kas reprezentē gājēju;
- 2.9. “*kopējā telpa*” ir zona, kurā var tikt parādītas divas vai vairākas informācijas funkcijas (piem., simbols), bet ne vienlaikus;
- 2.10. “*pašpārbaude*” ir integrēta funkcija, kas pārtraukti pārbauda, vai sistēmā nav atteices, vismaz tad, kad sistēma ir aktivizēta;
- 2.11. “*laiks līdz sadursmei (LLS)*” ir laika vērtība, ko iegūst, dalot attālumu garenvirzienā (testējamā transportlīdzekļa kustības virzienā) starp testējamo transportlīdzekli un mērķi ar testējamā transportlīdzekļa un mērķa relatīvo ātrumu noteiktā laika brīdī;
- 2.12. “*sauss ceļš*” ir ceļš, uz kura nominālais maksimālais bremzēšanas koeficients ir 0,9;
- 2.13. “*maksimālais bremzēšanas koeficients (PBC)*” ir riepas un ceļa seguma saķeres mērs, kura pamatā ir ritošas riepas maksimālais palēninājums;
- 2.14. “*kalibrēšana*” ir mērīšanas sistēmas reakcijas iestatīšana, lai tās izejas signāls atbilstu atsauces signālu diapazonam;
- 2.15. “*masa nokomplektētā stāvoklī*” ir neslogota transportlīdzekļa masa ar virsbūvi, dzesēšanas vielu, eļļām, 90 procentiem degvielas, 100 procentiem citu šķidrumu, vadītāju (75 kg), bet bez izlietota ūdens, instrumentiem, rezerves riteņa;

(¹) Kā noteikts Konsolidētās rezolūcijas par transportlīdzekļu konstrukciju (R.E.3), dokuments ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6, 2. punktā – | www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html

- 2.16. “*neslogots transportlīdzeklis*” ir masa nokomplektētā stāvoklī kopā ar papildmasu, kuras maksimums ir 125 kg. Šī papildmasa ietver mēriekārtu un iespējamu otro personu priekšējā sēdekli, kura ir atbildīga par rezultātu atzīmēšanu;
- 2.17. “*slogots transportlīdzeklis*” ir tā slogots transportlīdzeklis, ka sasniegta tā “maksimālā masa”, ja nav noteikts citādi;
- 2.18. “*maksimālā masa*” ir transportlīdzekļa ražotāja noteiktā maksimālā masa, kāda ir tehniski pieļaujama (šī masa var būt lielāka nekā nacionālās administrācijas noteiktā “pieļaujamā maksimālā masa”).
3. APSTIPRINĀJUMA PIETEIKUMS
- 3.1. Transportlīdzekļa tipa apstiprinājuma pieteikumu attiecībā uz uzlaboto avārijas bremzēšanas sistēmu iesniedz transportlīdzekļa ražotājs vai tā pilnvarotais pārstāvis.
- 3.2. Tam pievieno turpmāk minētos dokumentus trīs eksemplāros:
- 3.2.1. transportlīdzekļa tipa aprakstu attiecībā uz 2.4. punktā minētajām pozīcijām, kopā ar dokumentācijas paketi, kas dod piekļuvi AEBS pamatuzbūvei un līdzekļiem, ar kuriem tā saistīta ar citām transportlīdzekļa sistēmām vai ar kuriem tā tieši vada izejošos mainīgos. Norāda transportlīdzekļa tipu identificējošos numurus un/vai simbolus.
- 3.3. Apstiprināšanas testus veicošajam tehniskajam dienestam iesniedz apstiprināmo transportlīdzekļa tipu reprezentējošu transportlīdzekli.
4. APSTIPRINĀJUMS
- 4.1. Ja apstiprināšanai atbilstīgi ar šiem noteikumiem iesniegtais transportlīdzekļa tips atbilst 5. punkta prasībām, transportlīdzeklim piešķir tipa apstiprinājumu.
- 4.2. Katram apstiprinātajam tipam piešķir apstiprinājuma numuru; tā pirmie divi cipari (pašlaik 00, kas atbilst 00. grozījumu sērijai) norāda grozījumu sēriju, kuri ietver jaunākos būtiskos tehniskos grozījumus, kuri šajos noteikumos izdarīti līdz apstiprinājuma piešķiršanas dienai. Viena un tā pati Nolīguma puse nedrīkst piešķirt vienu un to pašu numuru tam pašam transportlīdzekļa tipam, kurš ir aprīkots ar cita tipa AEBS, vai citam transportlīdzekļa tipam.
- 4.3. Paziņojumu par apstiprinājumu vai apstiprinājuma atteikšanu vai anulēšanu atbilstīgi šiem noteikumiem nosūta šos noteikumus piemērojošajām Nolīguma pusēm, izmantojot 1. pielikumā dotajam paraugam atbilstošu veidlapu un dokumentāciju, ko iesniedzis pieteikuma iesniedzējs un kuras formāts nepārsniedz A4 (210 × 297 mm), vai kas ir salocīta līdz šim formātam, un kas ir pienācīgā mērogā vai elektroniskā formātā.
- 4.4. Katram transportlīdzeklim, kas atbilst transportlīdzekļa tipam, kurš apstiprināts atbilstīgi šiem noteikumiem, skaidri redzamā un viegli pieejamā vietā, kas norādīta apstiprinājuma veidlapā, liek starptautisku apstiprinājuma marķējuma zīmi, kas atbilst 2. pielikumā aprakstītajam paraugam un ko veido:
- 4.4.1. aplis, kurā ir burts “E” un tās valsts pazišanas numurs, kura piešķirusi apstiprinājumu (?);
- 4.4.2. pa labi no 4.4.1. punktā noteiktā apla – šo noteikumu numurs, aiz tā burts “R”, domuzīme un apstiprinājuma numurs.
- 4.5. Ja transportlīdzeklis atbilst transportlīdzekļa tipam, kas apstiprināts saskaņā ar vienu vai vairākiem citiem noteikumiem, kuri pievienoti Nolīgumam kā pielikumi, tad valstī, kas piešķirusi apstiprinājumu saskaņā ar šiem noteikumiem, 4.4.1. punktā noteikto simbolu atkārtot nav vajadzības; tādā gadījumā noteikumu un apstiprinājuma numuru un papildu simbolus izvieto vertikālās slejās pa labi no 4.4.1. punktā noteiktā simbola.

(¹) 1958. gada Nolīguma pušu pazišanas numuri ir norādīti Konsolidētās rezolūcijas par transportlīdzekļu konstrukciju (R.E.3) 3. pielikumā, dokuments ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6.

- 4.6. Apstiprinājuma marķējuma zīmei ir jābūt skaidri salasāmai un neizdzēšamai.
- 4.7. Apstiprinājuma marķējuma zīmi liek iespējami tuvu transportlīdzekļa datu plāksnītei vai uz tās.
5. SPECIFIKĀCIJAS
- 5.1. Vispārīgas prasības
- 5.1.1. Jebkuram ar AEBS aprīkotam transportlīdzeklim, kurš atbilst 2.1. punkta definīcijai, ir jāatbilst veiktspējas prasībām, kas noteiktas šo noteikumu 5.1. līdz 5.6.2. punktā, ir jāatbilst ANO Noteikumu Nr. 13-H prasībām, ievērojot to 01. sērijas grozījumus, attiecībā uz M_1 un N_1 kategorijas transportlīdzekļiem vai ANO Noteikumu Nr. 13 prasībām, ievērojot to 11. sērijas grozījumus, attiecībā uz N_1 kategorijas transportlīdzekļiem un ir jābūt aprīkoti ar bremžu pretbloķēšanas funkciju, kas atbilst veiktspējas prasībām, kuras noteiktas ANO Noteikumu Nr. 13-H 6. pielikumā, ievērojot to 01. sērijas grozījumus, vai ANO Noteikumu Nr. 13 13. pielikumā, ievērojot to 11. sērijas grozījumus.
- 5.1.2. AEBS efektivitāti nedrīkst negatīvi ietekmēt magnētiskie vai elektriskie lauki. To pierāda, izpildot tehniskās prasības un ievērojot pārejas noteikumus, kas noteikti ANO Noteikumos Nr. 10, ievērojot 05. sērijas grozījumus.
- 5.1.3. Atbilstību elektronisko vadības sistēmu drošības aspektiem demonstrē, izpildot 3. pielikuma prasības.
- 5.1.4. Brīdinājumi
- Papildus 5.2.1.1. un 5.2.2.1. punktā aprakstītajiem sadursmes brīdinājumiem sistēmai jāsniedz vadītājam šāds (-i) piemērot(-i) brīdinājums(-i).
- 5.1.4.1. Atteices brīdinājums, kad AEBS ir atteice, kas neļauj izpildīt šo noteikumu prasības. Brīdinājuma ir jābūt tādām, kā noteikts 5.5.4. punktā.
- 5.1.4.1.1. Starp katru AEBS pašpārbaudi nedrīkst būt ievērojams laika intervāls, un pēc tam nedrīkst būt brīdinājuma signāla iedegšanas ievērojamas aiztures, ja ir notikusi elektriski atklājama atteice.
- 5.1.4.1.2. Ja sistēma nav kalibrēta pēc 15 sekunžu kopējā braukšanas laika ar ātrumu, kas pārsniedz 10 km/h, informācijai par šo statusu jābūt norādītai vadītājam. Šai informācijai jāpaliek, līdz sistēma ir sekmīgi kalibrēta.
- 5.1.4.2. Ja transportlīdzeklis ir aprīkots ar AEBS manuālas deaktivēšanas līdzekļiem, sistēmu deaktivējot, jābūt dotam deaktivēšanas brīdinājumam. Tam jābūt tādām, kā noteikts 5.4.2. punktā.
- 5.1.4.3. Konstatējot jebkādu neelektrisku atteici (piem., sensora aklumu vai sensora nobīdi), jāiedegas 5.1.4.1. punktā noteiktajam brīdinājuma signālam.
- 5.1.5. Avārijas bremzēšana
- Atbilstoši 5.3.1. un 5.3.2. punkta noteikumiem sistēmai ir jānodrošina 5.2.1.2. un 5.2.2.2. punktā aprakstītās avārijas bremzēšanas intervences nolūkā ievērojami samazināt testējamā transportlīdzekļa ātrumu.
- 5.1.6. Izvairšanās no kļūdainas reakcijas
- Sistēmai ir jābūt konstruētai tā, lai mazinātu sadursmes brīdinājuma signālu ģenerēšanu un izvairītos no autonomas bremzēšanas situācijās, kurās vadītājs nekonstatētu tūlītēju sadursmi. To pierāda novērtējumā, kas veikts atbilstoši šo noteikumu 3. pielikumam tādiem scenārijiem, kas uzskaitīti tā 2. papildinājumā.
- 5.2. Konkrētas prasības
- 5.2.1. Vieglo automobiļu sadursmes scenārijs

5.2.1.1. Sadursmes brīdinājums

Kad sadursmi ar tajā pašā joslā priekšā braucošu M_1 kategorijas transportlīdzekli, kura relatīvais ātrums ir lielāks nekā testējamā transportlīdzekļa ātrums, līdz kādam tas spēj izvairīties no sadursmes, var paredzēt 0,8 sekundes pirms avārijas bremzēšanas, sadursmes brīdinājumam ir jābūt tādām, kā noteikts 5.5.1. punktā, un tam jābūt dotam vismaz 0,8 sekundes pirms avārijas bremzēšanas uzsākšanas.

Tomēr, kad sadursmi nevar paredzēt 0,8 sekundes pirms avārijas bremzēšanas, sadursmes brīdinājumam jābūt dotam tūlīt pēc konstatācijas.

Sadursmes brīdinājumu drīkst atcelt, ja sadursmi paredzošie apstākļi vairs nepastāv.

5.2.1.2. Avārijas bremzēšana

Kad sistēma konstatējusi nenovēršamas sadursmes iespējamību, uz transportlīdzekļa darba bremžu iekārtu jānodod vismaz $5,0 \text{ m/s}^2$ liels bremzēšanas pieprasījums.

Avārijas bremzēšanu drīkst atcelt, ja sadursmi paredzošie apstākļi vairs nepastāv.

To testē saskaņā ar šo noteikumu 6.4. un 6.5. punktu.

5.2.1.3. Ātrums

Sistēmai ir jābūt aktīvai vismaz transportlīdzekļa ātruma diapazonā starp 10 km/h un 60 km/h un visos transportlīdzekļa sloģojuma apstākļos, ja vien tā nav manuāli deaktivizēta saskaņā ar 5.4. punktu.

5.2.1.4. Bremzēšanas pieprasījuma izraisīta ātruma samazināšana

Kad sistēma ir aktivizēta, AEBS ir jāspēj panākt maksimālo relatīvo trieciena ātrumu, kā norādīts šajā tabulā:

- a) sadursmē ar pastāvīgi kustīgiem vai nekustīgiem mērķiem;
- b) uz sausiem ceļiem;
- c) slogotā un neslogotā stāvoklī;
- d) situācijās, kad transportlīdzekļa vidējās garenplaknes ir pārvietotas par ne vairāk kā 0,2 m; un/vai
- e) apkārtējā apgaismojuma apstākļos, kas ir vismaz 1 000 luksi.

Tiek atzīts, ka šajā tabulā prasītās veiktspējas var nebūt pilnībā sasniegtas apstākļos, kas atšķiras no uzskaitītajiem. Tomēr šajos citos apstākļos sistēma nedrīkst deaktivizēties vai radikāli mainīt vadības stratēģiju. To pierāda saskaņā ar šo noteikumu 3. pielikumu.

Maksimālais relatīvais trieciena ātrums (km/h) attiecībā uz M_1 transportlīdzekļiem

Relatīvais ātrums (km/h)	Nekustīgs		Kustīgs	
	Slogots	Neslogots	Slogots	Neslogots
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

Relatīvais ātrums (km/h)	Nekustīgs		Kustīgs	
	Slogots	Neslogots	Slogots	Neslogots
45	15,00	15,00	—	—
50	25,00	25,00	—	—
55	30,00	30,00	—	—
60	35,00	35,00	—	—

Maksimālais relatīvais trieciena ātrums (km/h) attiecībā uz N₁ transportlīdzekļiem (*)

Relatīvais ātrums (km/h)	Nekustīgs/kustīgs	
	Maksimālā masa	Masa nokomplektētā stāvoklī
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

(*) Relatīvajiem ātrumiem starp uzskaitītajām vērtībām (piem., 53 km/h) piemēro maksimālo relatīvo trieciena ātrumu (t. i., 35/30 km/h), kāds noteikts nākamajam lielākajam relatīvajam ātrumam (t. i., 55 km/h).

Masām, kas ir lielākas nekā masa nokomplektētā stāvoklī, piemēro maksimālo relatīvo trieciena ātrumu, kāds noteikts maksimālajai masai.

5.2.2. Viegļā automobiļa un gājēja sadursmes scenārijs

5.2.2.1. Sadursmes brīdinājums

Kad AEBS konstatē sadursmes iespējamību ar ceļu šķērsojošu gājēju, kurš pārvietojas ar nemainīgu ātrumu 5 km/h, jābūt dotam sadursmes brīdinājuma signālam, kā noteikts 5.5.1. punktā, un tam jābūt dotam ne vēlāk kā avārijas bremzēšanas intervences sākumā.

Sadursmes brīdinājumu drīkst atcelt, ja sadursmi paredzošie apstākļi vairs nepastāv.

5.2.2.2. Avārijas bremzēšana

Kad sistēma konstatējusi nenovēršamas sadursmes iespējamību, vismaz 5,0 m/s² bremzēšanas pieprasījumam jābūt dotam uz transportlīdzekļa darba bremžu iekārtu.

Avārijas bremzēšanu drīkst atcelt, ja sadursmi paredzošie apstākļi vairs nepastāv.

To testē saskaņā ar šo noteikumu 6.6. punktu.

5.2.2.3. Ātrums

Sistēmai ir jābūt aktīvai vismaz transportlīdzekļa ātruma diapazonā starp 20 km/h un 60 km/h un visos transportlīdzekļa sloģojuma apstākļos, ja vien tā nav manuāli deaktivizēta saskaņā ar 5.4. punktu.

5.2.2.4. Bremzēšanas pieprasījuma izraisīta ātruma samazināšana

Kad sistēma ir aktivizēta, *AEBS* ir jāspēj panākt maksimālo relatīvo trieciena ātrumu, kā norādīts šajā tabulā:

- a) kad ceļu šķērso gājēji, kuru ātruma sāniskā komponente nav lielāka kā 5 km/h;
- b) uz sausiem ceļiem;
- c) slogotā un neslogotā stāvoklī;
- d) situācijās, kad transportlīdzekļa vidējās garenplaknes ir pārvietotas par ne vairāk kā 0,2 m; un/vai
- e) apkārtējā apgaismojuma apstākļos, kas ir vismaz 2 000 luksi.

Tiek atzīts, ka šajā tabulā prasītās veiktspējas var nebūt pilnībā sasniegtas apstākļos, kas atšķiras no uzskaitītajiem. Tomēr šajos citos apstākļos sistēma nedrīkst deaktivizēties vai radikāli mainīt vadības stratēģiju. To pierāda saskaņā ar šo noteikumu 3. pielikumu.

Maksimālais trieciena ātrums (km/h) attiecībā uz M_1 transportlīdzekļiem (*)

Testējamā transportlīdzekļa ātrums (km/h)	Maksimālā masa	Masa nokomplektētā stāvoklī
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

(*) Relatīvajiem ātrumiem starp uzskaitītajām vērtībām (piem., 53 km/h) piemēro maksimālo relatīvo trieciena ātrumu (t. i., 30/30 km/h), kāds noteikts nākamajam lielākajam relatīvajam ātrumam (t. i., 55 km/h).

Masām, kas ir lielākas nekā masa nokomplektētā stāvoklī, piemēro maksimālo relatīvo trieciena ātrumu, kāds noteikts maksimālajai masai.

Maksimālais trieciena ātrums (km/h) attiecībā uz N₁ transportlīdzekļiem (*)

Testējamā transportlīdzekļa ātrums (km/h)	Maksimālā masa	Masa nokomplektētā stāvoklī
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

(*) Relatīvajiem testējamā transportlīdzekļa ātrumiem starp uzskaitītajām vērtībām (piem., 53 km/h) piemēro maksimālo relatīvo trieciena ātrumu (t. i., 35/30 km/h), kāds noteikts nākamajam lielākajam relatīvajam ātrumam (t. i., 55 km/h).

Masām, kas ir lielākas nekā masa nokomplektētā stāvoklī, piemēro maksimālo relatīvo trieciena ātrumu, kāds noteikts maksimālajai masai.

5.3. Vadītāja veikta pārtraukšana

5.3.1. AEBS ir jānodrošina vadītājam līdzekļi, ar kuriem pārtraukt brīdināšanu par sadursmi un avārijas bremzēšanu.

5.3.2. Abos iepriekš minētajos gadījumos šo pārtraukšanu drīkst iniciēt ar jebkādu aktīvu darbību (piem., akseleratora pedāļa strauja nospiešana, virzienrādītāja slēdža darbināšana), kas liecina, ka vadītājs apzinās avārijas situāciju. Transportlīdzekļa ražotājs iesniedz šādu aktīvu darbību sarakstu tehniskajam dienestam tipa apstiprināšanas laikā, un to pievieno testa ziņojumam.

5.4. Manuāla deaktivizācija

5.4.1. Ja transportlīdzeklis ir aprīkots ar līdzekļiem AEBS funkcijas deaktivēšanai, attiecīgā gadījumā piemēro šādus nosacījumus.

5.4.1.1 AEBS funkcijai automātiski jāatjaunojas, uzsākot katru jaunu aizdedzes ciklu.

5.4.1.2. AEBS vadībai ir jābūt konstruētai tā, ka manuāla deaktivizācija nedrīkst būt iespējama ar mazāk nekā divām apzinātām darbībām.

5.4.1.3. AEBS vadībai jābūt uzstādītai tā, lai tā atbilstu attiecīgajām prasībām un pārejas noteikumiem, kas noteikti ANO Noteikumos Nr. 121, ievērojot to 01. sērijas vai jaunākas sērijas grozījumus.

5.4.1.4. Nedrīkst būt iespējas deaktivizēt AEBS, ja ātrums pārsniedz 10 km/h.

5.4.2. Ja transportlīdzeklis ir aprīkots ar līdzekļiem AEBS funkcijas automātiskai deaktivizācijai, piemēram, braucot ne pa ceļiem, tiekot vilktam, tiekot darbinātam dinamometriskajā stendā, mazgātavā, sensoru nenosakāmas nobīdes gadījumā, attiecīgi piemēro šādus nosacījumus.

- 5.4.2.1. Transportlīdzekļa ražotājs iesniedz situāciju un attiecīgo kritēriju sarakstu, kad AEBS funkcija tiek automātiski deaktivizēta, tehniskajam dienestam tipa apstiprināšanas laikā, un to pievieno testa ziņojumam.
- 5.4.2.2. AEBS funkcijai automātiski jāaktivizējas, līdzko vairs nepastāv automātisku deaktivizēšanu izraisīšie apstākļi.
- 5.4.3. Pastāvīgam optiskajam brīdinājuma signālam ir jāinformē vadītājs, ka AEBS funkcija ir deaktivizēta. Šajā nolūkā drīkst izmantot 5.5.4. punktā noteikto dzeltenas krāsas brīdinājuma signālu.
- 5.5. Brīdinājuma indikācija
- 5.5.1. Sadursmes brīdinājumu, kas minēts 5.2.1.1. un 5.2.2.1. punktā, nodrošina vismaz ar diviem līdzekļiem, kurus izvēlas no akustiska, haptiska vai optiska.
- 5.5.2. Brīdinājuma signāla un secības, kādā sadursmes brīdinājuma signāli tiek doti vadītājam, aprakstu transportlīdzekļa ražotājs iesniedz tipa apstiprināšanas laikā, un to iekļauj testa ziņojumā.
- 5.5.3. Ja daļu no sadursmes brīdinājuma veido optiski līdzekļi, optiskais signāls drīkst būt 5.5.4. punktā noteiktā atteices brīdinājuma signāla mirgošana.
- 5.5.4. Atteices brīdinājumam, kas minēts 5.1.4.1. punktā, jābūt nepārtrauktam dzeltenas krāsas optiskam brīdinājuma signālam.
- 5.5.5. Katram AEBS optiskajam brīdinājuma signālam jāaktivizējas vai nu tad, kad aizdedzes (iedarbināšanas) slēdzi pārslēdz pozīcijā "on" (ieslēgts), vai arī, kad aizdedzes (iedarbināšanas) slēdzis atrodas pozīcijā starp "on" (ieslēgts) un "start" (iedarbināt), ko ražotājs ir noteicis kā pārbaudes pozīciju (sistēmas sākumstāvoklis (ieslēgta barošana)). Šo prasību nepiemēro kopējā telpā esošiem brīdinājuma signāliem.
- 5.5.6. Optiskajiem brīdinājuma signāliem jābūt redzamiem pat dienas gaismā; signālu apmierinošam stāvoklim jābūt viegli pārbaudāmam, vadītājam atrodoties vadītāja sēdekļī.
- 5.5.7. Ja vadītājam tiek dots optisks brīdinājuma signāls par AEBS pagaidu nepieejamību, piemēram, sakarā ar nelabvēlīgiem laika apstākļiem, signālam ir jābūt nepārtrauktam un dzeltenā krāsā. Šajā nolūkā drīkst izmantot 5.5.4. punktā noteikto atteices brīdinājuma signālu.
- 5.6. Nosacījumi periodiskajām tehniskajām inspicēšanām
- 5.6.1. Periodiskajā tehniskajā inspicēšanā ir jābūt iespējai apstiprināt AEBS pareizas darbības statusu, apskatot atteices brīdinājuma signāla statusu pēc power-ON un jebkādas spuldžu pārbaudes.
- Ja atteices brīdinājuma signāls atrodas kopējā telpā, pirms atteices brīdinājuma signāla statusa pārbaudes jāpavēro kopējās telpas funkcionalitāte.
- 5.6.2. Tipa apstiprināšanas laikā konfidenciāli norāda ražotāja izvēlētos līdzekļus aizsardzībai pret atteices brīdinājuma signāla darbības vienkāršu, neatļautu pārveidošanu.
- Alternatīvi, šī aizsardzības prasība ir izpildīta, ja ir pieejams sekundārs AEBS pareizas darbības statusa pārbaudes līdzeklis.
6. TESTA PROCEDŪRA
- 6.1. Testa apstākļi
- 6.1.1. Testu veic uz līdzenas, sausas betona vai asfalta virsmas ar labu saķeri.

- 6.1.1.1. Testēšanas ceļa virsmas nominālajam ⁽³⁾ maksimālajam bremzēšanas koeficientam (*PBC*) ir jābūt 0,9, ja nav norādīts citādi, ko mēra, izmantojot vai nu:
- 6.1.1.2. Amerikas Testēšanas un materiālu biedrības (ASTM) E1136 standarta atskaites testa riepu saskaņā ar ASTM metodi E1337-90 pie ātruma 40 mph (jūdzes stundā); vai
- 6.1.1.3. ANO Noteikumu Nr. 13-H 6. pielikuma 2. papildinājumā noteikto k-testa metodi.
- 6.1.1.4. Testa virsmai ir nemainīgs slīpums starp horizontālu un 1 procentu.
- 6.1.2. Apkārtējai temperatūrai ir jābūt starp 0 °C un 45 °C.
- 6.1.3. Horizontālajam redzamības diapazonam jāļauj vērot mērķi visu testa laiku.
- 6.1.4. Testus veic, kad nav vēja, kas varētu ietekmēt rezultātus.
- 6.1.5. Dabīgajam apkārtējam apgaismojumam testa zonā ir jābūt vienmērīgam un jāpārsniedz 1 000 lux 5.2.1. punktā noteiktā vieglo automobiļu sadursmes scenārija gadījumā un 2 000 lux – 5.2.2. punktā noteiktā vieglā automobiļa un gājēja sadursmes scenārija gadījumā. Ir jānodrošina, ka testēšana netiek veikta, braucot virzienā pret sauli vai prom no tās, saulei atrodoties mazā leņķī.
- 6.2. Transportlīdzekļa stāvoklis
- 6.2.1. Masa testā
- Transportlīdzekli testē vismaz neslogotā un slogotā stāvoklī.
- Slodzes sadalījumam jāatbilst ražotāja ieteikumam. Pēc testa procedūras uzsākšanas nekādas izmaiņas veikt nedrīkst.
- 6.2.2. Pirmstesta kondicionēšana
- 6.2.2.1. Ja ražotājs to pieprasa,
- ar transportlīdzekli drīkst nobraukt maksimums 100 km pa pilsētas un lauku ceļiem ar atšķirīgām satiksmes un ceļa nomaļu īpašībām, lai kalibrētu sensoru sistēmu.
- Transportlīdzekli drīkst pakļaut secīgām bremžu darbināšanām, lai nodrošinātu darba bremžu sistēmas piestrādi pirms testa.
- 6.2.2.2. Transportlīdzekļa ražotāja pieprasītās pirmstesta kondicionēšanas stratēģijas detaļas identificē un ieraksta transportlīdzekļa tipa apstiprināšanas dokumentācijā.
- 6.3. Testa mērķi
- 6.3.1. Par testa mērķi transportlīdzekļa konstatēšanas testam izmanto parastu liela apjoma, sērijveidā ražotu M₁ kategorijas vieglo pasažieru automobili, AA sedanu, vai kā alternatīvu – “vieglu mērķi”, kas reprezentē šādu transportlīdzekli tādu identifikācijas raksturlielumu ziņā, kuri piemērojami testējamās AEBS sensoru sistēmai saskaņā ar ISO 19206-1:2018. Transportlīdzekļa atrašanās vietas atskaites punktam ir jābūt vistālāk aizmugurē esošajam punktam uz transportlīdzekļa viduslīnijas.
- 6.3.2. Mērķiem izmantošanai gājēju konstatēšanas testos ir jābūt “vieglam mērķim” un cilvēka īpašības reprezentējošiem, ko piemēro testējamās AEBS sensoru sistēmai saskaņā ar ISO 19206-2:2018.
- 6.3.3. Detaļas, kas padara mērķi(-us) konkrēti identificējamu(-us) un reproducējamu(-us), ieraksta transportlīdzekļa tipa apstiprināšanas dokumentācijā.

⁽³⁾ Ar “nominālu” vērtību saprot teorētisko mērķvērtību.

- 6.4. Brīdinājuma un aktivizēšanas tests ar nekustīgu mērķa transportlīdzekli
- 6.4.1. Testējamajam transportlīdzeklim jātuvojas nekustīgajam mērķim taisnā līnijā vismaz divas sekundes pirms testa funkcionālās daļas, testējamā transportlīdzekļa un mērķa viduslīnijas nobīdei neesot lielākai kā 0,2 m.
- Testus veic ar transportlīdzekli, kas pārvietojas ar ātrumu 20, 42 un 60 km/h (ar pielaidi + 0/-2 km/h). Tehniskais dienests drīkst testēt jebkādos citus ātrumus 5.2.1.3. punktā noteiktajā ātruma diapazonā, ja to uzskata par pamatotu.
- Testa funkcionālajai daļai jā sākas, kad testējamais transportlīdzeklis pārvietojas ar nemainīgu ātrumu un atrodas tādā attālumā no mērķa, kas atbilst vismaz 4 sekunžu laikam līdz sadursmei (TTC).
- No funkcionālās daļas sākuma līdz sadursmes punktam vadītājs nedrīkst veikt nevienas testējamā transportlīdzekļa vadības ierīces nekādu regulēšanu, izņemot nelielu stūrēšanas vadības korekciju, lai neitralizētu jebkādu sanesi.
- 6.4.2. Sadursmes brīdinājuma režīmu, kas minēti 5.5.1. punktā, laikiestātei jāatbilst 5.2.1.1. punkta noteikumiem.
- 6.5. Brīdinājuma un aktivizēšanas tests ar kustīgu mērķa transportlīdzekli
- 6.5.1. Testējamajam transportlīdzeklim un kustīgajam mērķim jāpārvietojas taisnā līnijā, tajā pašā virzienā vismaz divas sekundes pirms testa funkcionālās daļas, testējamā transportlīdzekļa un mērķa viduslīnijas nobīdei neesot lielākai kā 0,2 m.
- Testus veic, transportlīdzeklim pārvietojoties ar ātrumu 30 un 60 km/h un mērķim pārvietojoties ar ātrumu 20 km/h (ar pielaidi +0/-2 km/h attiecībā gan uz testējamo, gan uz mērķa transportlīdzekli). Tehniskais dienests drīkst testēt jebkādos citus testējamā transportlīdzekļa un mērķa transportlīdzekļa ātrumus 5.2.1.3. punktā noteiktajā ātruma diapazonā, ja to uzskata par pamatotu.
- Testa funkcionālajai daļai jā sākas, kad testējamais transportlīdzeklis pārvietojas ar nemainīgu ātrumu un atrodas tādā attālumā no mērķa, kas atbilst vismaz 4 sekunžu TTC.
- No testa funkcionālās daļas sākuma līdz tam, kad testējamais transportlīdzeklis sasniedz vienādu ātrumu ar mērķi, vadītājs nedrīkst veikt nevienas testējamā transportlīdzekļa vadības ierīces nekādu regulēšanu, izņemot nelielu stūrēšanas vadības korekciju, lai neitralizētu jebkādu sanesi.
- 6.5.2. Sadursmes brīdinājuma režīmu, kas minēti 5.5.1. punktā, laikiestātei jāatbilst 5.2.1.1. punkta noteikumiem.
- 6.6. Brīdinājuma un aktivizēšanas tests ar mērķa gājēju
- 6.6.1. Testējamajam transportlīdzeklim jātuvojas trieciena punktam ar mērķa gājēju taisnā līnijā vismaz divas sekundes pirms testa funkcionālās daļas, testējamā transportlīdzekļa un mērķa viduslīnijas nobīdei neesot lielākai kā 0,1 m.
- Testa funkcionālajai daļai jā sākas, kad testējamais transportlīdzeklis pārvietojas ar nemainīgu ātrumu un atrodas tādā attālumā no sadursmes punkta, kas atbilst vismaz 4 sekunžu TTC.
- Mērķa gājējam jāpārvietojas taisnā līnijā perpendikulāri testējamā transportlīdzekļa kustības virzienam ar nemainīgu ātrumu 5 km/h $\pm$ 0,2 km/h, nesākot kustību pirms testa funkcionālās daļas uzsākšanas. Mērķa gājēja un testējamā transportlīdzekļa pozīcijas jākoordinē tā, lai mērķa gājēja trieciena punkts testējamā transportlīdzekļa priekšā atrodas uz testējamā transportlīdzekļa gareniskās vidusass ar pielaidi ne lielāku kā 0,1 m, ja testējamais transportlīdzeklis saglabātu noteikto testa ātrumu visu testa funkcionālās daļas liku un nebremzētu.
- Testus veic ar transportlīdzekli, kas pārvietojas ar ātrumu 20, 30 un 60 km/h (ar pielaidi + 0/-2 km/h). Tehniskais dienests drīkst testēt jebkādos citus ātrumus 5.2.2.3. un 5.2.2.4. punktā noteiktajā ātruma diapazonā.

No funkcionālās daļas sākuma līdz tam, kad testējamais transportlīdzeklis ir izvairījies no sadursmes vai testējamais transportlīdzeklis ir šķērsojis trieciena punktu ar mērķa gājēju, vadītājs nedrīkst veikt nevienas testējamā transportlīdzekļa vadības ierīces nekādu regulēšanu, izņemot nelielu stūrēšanas vadības korekciju, lai neitralizētu jebkādu sanesi.

Iepriekš aprakstīto testu veic ar sešus gadus veca bērna-gājēja "vienkāršu mērķi", kā noteikts 6.3.2. punktā.

- 6.6.2. Sadursmes brīdinājuma režīmu, kas minēti 5.5.1. punktā, laikiestatei jāatbilst 5.2.2.1. punkta noteikumiem.
- 6.7. (rezervēts)
- 6.8. Atteices konstatēšanas tests
- 6.8.1. Imitē elektrisku atteici, piemēram, atvienojot barošanu jebkurai AEBS sastāvdaļai vai atvienojot jebkuru elektrisko savienojumu starp AEBS sastāvdaļām. Imitējot AEBS atteici, neatvieno ne 5.5.4. punktā minētā vadītāja brīdinājuma signāla, ne 5.4. punktā minētā neobligātā AEBS manuālas deaktivizēšanas vadības elektriskos savienojumus.
- 6.8.2. Atteices brīdinājuma signālam, kas minēts 5.5.4. punktā, jāaktivizējas un jāpaliek aktivizētam ne vēlāk kā 10 s pēc tam, kad transportlīdzeklis ir braucis ar ātrumu, kas ir lielāks nekā 10 km/h, un atkārtoti jāaktivizējas uzreiz pēc aizdedzes secīgas izslēgšanas ("off") un ieslēgšanas ("on") cikla, transportlīdzeklim esot nekustīgam, kamēr vien pastāv imitētā atteice.
- 6.9. Deaktivizēšanas tests
- 6.9.1. Ja transportlīdzeklis ir aprīkots ar līdzekļiem AEBS deaktivizēšanai, aizdedzes (iedarbināšanas) slēdzi ieslēdz pozīcijā "on" ("ieslēgts") un deaktivizē AEBS. Ir jāaktivizējas 5.4.2. punktā minētajam brīdinājuma signālam. Aizdedzes (iedarbināšanas) slēdzi ieslēdz pozīcijā "off" ("izslēgts"). Vēlreiz ieslēdz aizdedzes (iedarbināšanas) slēdzi pozīcijā "on" ("ieslēgts") un verificē, vai iepriekš aktivizētais brīdinājuma signāls nav atkārtoti aktivizējies, tādējādi norādot, ka AEBS atkal ir ieslēgta atbilstoši 5.4.1. punktā norādītajam. Ja aizdedzes sistēmu aktivizē ar "atslēgas" palīdzību, iepriekš minētajai prasībai ir jābūt izpildītai, neizņemot atslēgu.
- 6.10. Sistēmas noturīgums
- 6.10.1. Jebkuru no iepriekš minētajiem testa scenārijiem, kur scenārijs apraksta vienu testa iekārtojumu pie testējamā transportlīdzekļa viena ātruma, vienas kategorijas (vieglais automobils pret vieglo automobili, vieglais automobils pret gājēju) viena sloojuma, atkārtot divas reizes. Ja vienā no abiem izmēģinājumiem prasītā veikspēja netiek sasniegta, testu drīkst vienreiz atkārtot. Testa scenāriju uzskata par izpildītu, ja prasītā veikspēja ir izpildīta divos izmēģinājumos. Neizturēto testu skaits vienā kategorijā nedrīkst pārsniegt:
- a) 10 procentus no veiktajiem izmēģinājumiem testos "vieglais automobils pret vieglo automobili"; un
 - b) 10 procentus no veiktajiem izmēģinājumiem testos "vieglais automobils pret gājēju".
- 6.10.2. Jebkura nesekmīgā izmēģinājuma pamatcēloni analizē kopā ar tehnisko dienestu un pievieno testa ziņojumam. Ja pamatcēloni nevar sasaistīt ar novirzi testa iekārtojumā, tehniskais dienests drīkst testēt jebkurus citus ātrumus ātruma diapazonā, kā noteikts attiecīgi 5.2.1.3., 5.2.1.4., 5.2.2.3. vai 5.2.2.4. punktā.
- 6.10.3. Atbilstoši 3. pielikumam veiktā novērtējuma laikā ražotājam ar pienācīgas dokumentācijas palīdzību ir jāpierāda, ka sistēma spēj uzticami nodrošināt prasīto veikspēju.
7. TRANSPORTLĪDZEKĻA TIPĀ PĀRVEIDOJUMS UN APSTIPRINĀJUMA PAPLAŠINĀŠANA
- 7.1. Par visiem 2.4. punktā definētā transportlīdzekļa tipa pārveidojumiem paziņo transportlīdzekļa tipu apstiprinājušajai tipa apstiprinātājai iestādei. Tipa apstiprinātāja iestāde drīkst vai nu:

- 7.1.1. uzskatīt, ka veiktajiem pārveidojumiem nav nelabvēlīgas ietekmes uz apstiprinājuma piešķiršanas nosacījumiem, un piešķirt apstiprinājuma paplašinājumu,
- 7.1.2. vai uzskatīt, ka izdarītie pārveidojumi ietekmē apstiprinājuma piešķiršanas nosacījumus, un tāpēc pieprasīt jaunus testus vai papildus pārbaudes pirms apstiprinājuma paplašinājuma piešķiršanas.
- 7.2. Apstiprinājuma apliecinājumu vai atteikumu, norādot izmaiņas, paziņo šos noteikumus piemērojošajām Nolīguma pusēm saskaņā ar 4.3. punktā noteikto procedūru.
- 7.3. Tipa apstiprinātāja iestāde informē pārējās Nolīguma puses par paplašinājumu, izmantojot šo noteikumu 1. pielikumā redzamo paziņojuma veidlapu. Tā katram paplašinājumam piešķir sērijas numuru, kas zināms kā paplašinājuma numurs.
8. RAŽOŠANAS ATBILSTĪBA
- 8.1. Ražošanas atbilstības procedūrām ir jāatbilst 1958. gada Nolīguma 1. papildinājumā (E/ECE/TRANS/505/Rev.3) noteiktajām un jāatbilst šādām prasībām.
- 8.2. Atbilstīgi šiem noteikumiem apstiprinātam transportlīdzeklim ir jābūt izgatavotam tā, lai tas atbilstu apstiprinātajam tipam, ievērojot 5. punkta prasības.
- 8.3. Tipa apstiprinātāja iestāde, kura piešķirusi apstiprinājumu, drīkst jebkurā laikā verificēt katrā ražotnē piemērojamo kontroles metožu atbilstību. Šādu inspicēšanu normālais biežums ir reize divos gados.
9. SANKCIJAS PAR RAŽOŠANAS NEATBILSTĪBU
- 9.1. Apstiprinājumu, kas atbilstīgi šiem noteikumiem piešķirts attiecībā uz transportlīdzekļu tipu, drīkst anulēt, ja netiek izpildītas 8. punktā noteiktās prasības.
- 9.2. Ja Nolīguma puse anulē tās iepriekš piešķirtu apstiprinājumu, tā nekavējoties par to informē pārējās šos noteikumus piemērojošās Nolīguma puses, tām nosūtot šo noteikumu 1. pielikumā dotajam paraugam atbilstošu paziņojuma veidlapu.
10. RAŽOŠANAS PILNĪGA IZBEIGŠANA
- Ja apstiprinājuma turētājs pilnībā izbeidz tāda transportlīdzekļa tipa ražošanu, kas apstiprināts saskaņā ar šiem noteikumiem, tas par to informē tipa apstiprinātāju iestādi, kura apstiprinājumu piešķirusi, un tā savukārt nekavējoties par to informē pārējās šos noteikumus piemērojošās Nolīguma puses, izmantojot šo noteikumu 1. pielikumā dotajam paraugam atbilstošu paziņojuma veidlapu.
11. PAR APSTIPRINĀJUMA TESTU VEIKŠANU ATBILDĪGO TEHNISKO DIENESTU UN TIPA APSTIPRINĀTĀJU IESTĀŽU NOSAUKUMI UN ADRESES
- Šos noteikumus piemērojošās Nolīguma puses paziņo Apvienoto Nāciju Organizācijas Sekretariātam (*) to tehnisko dienestu nosaukumu un adresi, kas atbildīgi par apstiprināšanas testu veikšanu, un to tipa apstiprinātāju iestāžu nosaukumu un adresi, kuras piešķir apstiprinājumu un kurām jānosūta veidlapas, kas apliecina apstiprinājumu vai apstiprinājuma paplašinājumu, atteikumu vai anulēšanu.
12. PĀRĒJAS NOTEIKUMI
- 12.1. No 01. sērijas grozījumu oficiālās spēkā stāšanās dienas Nolīguma puse, kas piemēro šos noteikumus, neatsaka piešķirt vai pieņemt tipa apstiprinājumus atbilstīgi šiem noteikumiem, kas grozīti ar 01. sērijas grozījumiem.

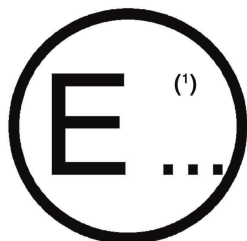
(*) ANO EEK sekretariāts nodrošina tiešsaistes platformu ("343 lietojumprogramma") šādas informācijas apmaiņai ar sekretariātu: <https://www.unece.org/trans/main/wp29/datasharing.html>

- 12.2. No 2024. gada 1. maija Nolīguma pusēm, kas piemēro šos noteikumus, nav pienākuma pieņemt tipa apstiprinājumus, kas pirmo reizi atbilstīgi šo noteikumu sākotnējai redakcijai izdoti pēc 2024. gada 1. maija.
- 12.3. Līdz 2026. gada 1. maijam Nolīguma puses, kas piemēro šos noteikumus, pieņem tipa apstiprinājumus, kuri pirmo reizi atbilstīgi šo noteikumu sākotnējai redakcijai izdoti pirms 2024. gada 1. maija.
- 12.4. No 2026. gada 1. maija Nolīguma pusēm, kas piemēro šos noteikumus, nav pienākuma pieņemt tipa apstiprinājumus atbilstīgi šo noteikumu sākotnējai redakcijai.
- 12.5. Neatkarīgi no 12.4. punkta Nolīguma puses, kas piemēro šos noteikumus, turpina pieņemt tipa apstiprinājumus, kas izdoti atbilstīgi šo noteikumu sākotnējai redakcijai attiecībā uz transportlīdzekļiem, kurus neskar 01. sērijas grozījumu ieviestās izmaiņas.
- 12.6. Nolīguma puses, kas piemēro šos noteikumus, neatsaka piešķirt tipa apstiprinājumus saskaņā ar šo noteikumu jebkuras iepriekšējās sērijas grozījumiem vai to paplašinājumus.
-

1. PIELIKUMS

Paziņojums

(maksimālais formāts: A4 (210 × 297 mm))



Izdevējs: iestādes nosaukums:

.....

.....

par ⁽²⁾:

apstiprinājuma piešķiršanu,

apstiprinājuma paplašināšanu,

apstiprinājuma atteikšanu,

apstiprinājuma anulēšanu,

ražošanas pilnīgu izbeigšanu

transportlīdzekļa tipam attiecībā uz uzlaboto avārijas bremzēšanas sistēmu atbilstīgi Noteikumiem Nr. 152.

Apstiprinājuma Nr.:

1. Preču zīme:
2. Tips un tirdzniecības nosaukums(-i):
3. Ražotāja nosaukums un adrese:
4. Ražotāja pārstāvja nosaukums un adrese, ja attiecināms:
5. Transportlīdzekļa īss apraksts:
6. Transportlīdzekļa iesniegšanas apstiprināšanai datums:
7. Apstiprināšanas testus veikušais tehniskais dienests:
8. Šā dienesta izdotā ziņojuma datums:
9. Šā dienesta izdotā ziņojuma numurs:
10. Apstiprinājums piešķirts/atteikts/paplašināts/anulēts²
11. Vieta:
12. Datums:
13. Paraksts:
14. Šim paziņojumam pievienoti šādi dokumenti, uz kuriem ir iepriekš norādītais apstiprinājuma numurs:
15. Piezīmes:

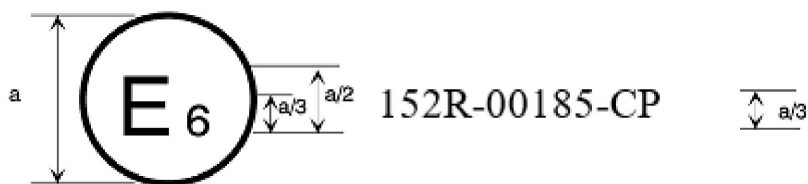
⁽¹⁾ Tās valsts pazišanas numurs, kura piešķirusi, paplašinājusi, atteikusi vai anulējusi apstiprinājumu (apstiprināšanas prasības skatīt noteikumos).

⁽²⁾ Lieko svītrot.

2. PIELIKUMS

Apstiprinājuma marķējuma zīmju izkārtojums

(skatīt šo noteikumu 4.4. līdz 4.4.2. punktu)

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

Dotā apstiprinājuma marķējuma zīme uz transportlīdzekļa rāda, ka attiecīgais transportlīdzekļa tips ir apstiprināts Beļģijā (E 6) attiecībā uz uzlabotām avārijas bremzēšanas sistēmām (AEBS) atbilstīgi ANO Noteikumiem Nr. 152 (marķēts ar C vieglo automobiļu sadursmei un ar P – vieglā automobiļa un gājēja sadursmei). Pirmie divi apstiprinājuma numura cipari norāda, ka apstiprinājums piešķirts saskaņā ar ANO Noteikumu Nr. 152 prasībām to sākotnējā redakcijā.

3. PIELIKUMS

Īpašas prasības piemērošanai elektronisko vadības sistēmu drošības aspektiem

1. Vispārīgi

Šajā pielikumā ir noteiktas īpašas prasības kompleksu transportlīdzekļa elektronisko vadības sistēmu (skatīt turpmāk 2.4. punktu) dokumentācijai, kļūdu stratēģijai un verifikācijām attiecībā uz to drošības aspektiem, ciktāl tas attiecas uz šiem noteikumiem.

Šo pielikumu piemēro arī šajos ANO noteikumos identificētajām, ar drošību saistītajām funkcijām, kuras vada elektroniska(-as) sistēma(-as) (2.3. punkts), ciktāl tas attiecas uz šiem ANO noteikumiem.

Šis pielikums nesatur "sistēmas" veiktspējas kritērijus, bet ietver konstruēšanas procesam piemēroto metodoloģiju un informāciju, kas jāsniedz tehniskajam dienestam tipa apstiprināšanas nolūkā.

Šai informācijai jāparāda, ka "sistēma" bezkļūdu un kļūdas apstākļos izpilda attiecīgās veiktspējas prasības, kas noteiktas citviet šajos ANO noteikumos, un ka tā ir konstruēta tādai darbībai, kas neizraisa kritiskus drošības riskus.

2. Definīcijas

Šajā pielikumā:

- 2.1. "sistēma" ir elektroniskā vadības sistēma vai kompleksa elektroniskā vadības sistēma, kas nodrošina funkcijas, kurai piemēro šos ANO noteikumus, vadības pārraidi vai veido tās daļu. Tas ietver arī jebkādu citu sistēmu, kas atrodas šo ANO noteikumu tvērumā, kā arī pārraides saiknes uz vai no citām sistēmām, kuras neatrodas šo ANO noteikumu tvērumā, un kas iedarbojas uz funkciju, kam piemēro šos ANO noteikumus;
- 2.2. "drošības koncepcija" ir sistēmā, piemēram, tās elektroniskajās vienībās, iestrādāto pasākumu apraksts, kuru mērķis ir nodrošināt sistēmas integritāti un tādējādi nodrošināt drošu darbību kļūdas un bezkļūdu apstākļos, tostarp elektriskas atteices gadījumā. Drošības koncepcijas daļa drīkst būt daļējas darbības pieļaušana vai pat dublējošās sistēmas izmantošana attiecībā uz transportlīdzekļa vitālajām funkcijām;
- 2.3. "elektroniskā vadības sistēma" ir vienību kombinācija, kuras konstruētas līdzdarboties minētās transportlīdzekļa vadības funkcijas nodrošināšanā, veicot elektronisku datu apstrādi. Šādas sistēmas, ko bieži vada programmatūra, ir būvētas no diskrētām funkcionālām sastāvdaļām, tādām kā sensori, elektroniskie vadības bloki un izpildmehānismi, un tās savieno datu pārraides saiknes. Tās drīkst saturēt mehāniskus, elektropneimatiskus vai elektrohidrauliskus elementus;
- 2.4. "kompleksas elektroniskās transportlīdzekļa vadības sistēmas" ir tās elektroniskās vadības sistēmas, kurās elektroniskas sistēmas vai vadītāja vadītu funkciju var ignorēt augstāka līmeņa elektroniska vadības sistēma/funkcija. Ignorētā funkcija kļūst par kompleksās sistēmas daļu, tāpat kā jebkāda ignorējošā sistēma/funkcija, kas atrodas šo noteikumu tvērumā. Jāiekļauj arī pārraides saiknes uz un no pārvarošajām sistēmām/funkcijām, kas neatrodas šo noteikumu tvērumā;
- 2.5. "augstāka līmeņa elektroniskās vadības" sistēmas/funkcijas ir tādas, kurās izmanto papildu apstrādes un/vai konstatēšanas līdzekļus, lai mainītu transportlīdzekļa gaitu, sūtot komandas par izmaiņām transportlīdzekļa vadības sistēmas funkcijā(-ās). Tas ļauj kompleksajām sistēmām automātiski mainīt to mērķus atbilstoši prioritātei, kas ir atkarīga no konstatētajiem apstākļiem;
- 2.6. "vienības" ir sistēmas sastāvdaļu vismazākās daļas, kas ņemtas vērā šajā pielikumā, jo šīs sastāvdaļu kombinācijas tiks uzskatītas par atsevišķām vienībām identifikācijas, analīzes vai nomaiņas nolūkā;
- 2.7. "pārraides saiknes" ir līdzekļi atsevišķi izvietotu vienību savstarpējai savienošanai nolūkā pārraidīt signālus, darbības datus vai pievadīt enerģiju. Šī iekārta parasti ir elektriska, taču kāda tās daļa drīkst būt mehāniska, pneimatiska vai hidrauliska;

- 2.8. “*vadības diapazons*” attiecas uz izvades mainīgo lielumu un definē diapazonu, kurā sistēma, visticamāk, izpildīs vadību;
- 2.9. “*funkcionālās darbības robežas*” definē ārējo fizisko faktoru robežas, kurās sistēma spēj uzturēt vadību;
- 2.10. “*ar drošību saistīta funkcija*” ir “sistēmas” funkcija, kas spēj mainīt transportlīdzekļa kustības dinamiku. “Sistēma” drīkst spēt izpildīt vairāk nekā vienu ar drošību saistītu funkciju.

3. Dokumentācija

3.1. Prasības

Ražotājs nodrošina dokumentācijas paketi, kas dod piekļuvi “sistēmas” pamatuzbūvei un līdzekļiem, kas to saista ar citām transportlīdzekļa sistēmām vai ar ko tā tieši kontrolē izvades mainīgos. Ražotāja noteiktajai(-ām) “sistēmas” funkcijai(-ām) un drošības koncepcijai ir jābūt paskaidrotai. Dokumentācijai ir jābūt īsai, taču jānodrošina pierādījumi, ka sistēmas projektēšanā un izstrādē ir izmantotas visu iesaistīto sistēmas jomu speciālas zināšanas. Attiecībā uz periodiskajām tehniskajām inspicēšanām dokumentācijā ir jābūt aprakstītam, kā var pārbaudīt periodiskajās tehniskajās pārbaudēs var pārbaudīt “sistēmas” pašreizējo darbības statusu.

Tehniskais dienests novērtē, vai dokumentācijas paketē atspoguļots, ka “sistēma”:

- a) ir konstruēta darboties bezklūdu un kļūdas apstākļos tādējādi, ka tā nerada kritiskus drošības riskus;
- b) bezklūdu un kļūdas apstākļos ievēro visas attiecīgās veikspējas prasības, kas noteiktas citviet šajos noteikumos; un
- c) ir izstrādāta saskaņā ar ražotāja deklarēto attīstības procesu/metodi.

3.1.1. Dokumentāciju nodrošina divās daļās:

- a) formālā dokumentācijas pakete apstiprināšanai, kas satur 3. punktā uzskaitītos materiālus (izņemot 3.4.4. punktā norādīto), iesniegšanai tehniskajam dienestam, kad iesniedz tipa apstiprinājuma pieteikumu. Šo dokumentācijas paketi tehniskais dienests izmanto par pamata atsauci šī pielikuma 4. punktā noteiktajam verificācijas procesam. Tehniskais dienests nodrošina šīs dokumentācijas paketes pieejamību laikposmā, par kādu vienojas ar apstiprinātāju iestādi. Šis laikposms ir vismaz 10 gadi pēc transportlīdzekļa ražošanas pilnīgas izbeigšanas;
- b) papildu materiāls un analīzes dati, kas minēti 3.4.4. punktā un ko saglabā ražotājs, bet ko dara pieejamus inspicēšanai tipa apstiprināšanas laikā. Ražotājs nodrošina šī materiāla un analīzes datu pieejamību 10 gadu laikposmā pēc transportlīdzekļa ražošanas pilnīgas izbeigšanas.

3.2. “Sistēmas” funkciju apraksts

Sniedz aprakstu, kurā vienkārši paskaidrotas “sistēmas” visas vadības funkcijas un mērķu sasniegšanai izmantotās metodes, ieskaitot paziņojumu par vadības īstenošanas mehānismu(-iem).

Jāidentificē jebkāda aprakstītā funkcija, kuru var ignorēt, un sniedz turpmāku aprakstu par minētās funkcijas darbības izmaiņas loģisko pamatojumu.

- 3.2.1. Nodrošina visu ievades un ar sensoriem nosakāmo mainīgo sarakstu un definē to darbības amplitūdu.
- 3.2.2. Nodrošina visu “sistēmas” vadīto izvades mainīgo sarakstu, un katrā gadījumā norāda, vai vadība ir tieša vai notiek ar citas transportlīdzekļa sistēmas starpniecību. Definē katra šāda mainīgā vadības diapazonu (2.8. punkts).
- 3.2.3. Norāda funkcionālās darbības (2.9. punkts) robežas limitus, kas attiecināmi uz sistēmas veikspēju.

3.3. Sistēmas izkārtojums un shēmas

3.3.1. Sastāvdaļu saraksts

Nodrošina sarakstu, kurā apkopo visas “sistēmas” vienības un norāda citas transportlīdzekļa sistēmas, kas ir vajadzīgas, lai izpildītu attiecīgo vadības funkciju.

Nodrošina struktūras shēmu, kurā parādīts šo vienību salikums, skaidri norādot iekārtu izvietojumu un savstarpējos savienojumus.

3.3.2. Vienību funkcijas

Apraksta “sistēmas” katras vienības funkciju un parāda signālus, kas to saista ar citām vienībām vai citām transportlīdzekļa sistēmām. To drīkst nodrošināt ar paskaidrojošus apzīmējumus saturošu blokshēmu vai citādu shēmu, vai ar aprakstu, kas papildināts ar šādu shēmu.

3.3.3. Savstarpējie savienojumi

Savstarpējos savienojumus “sistēmā” elektriskajām pārraides saiknēm parāda ar elektrisko shēmu, pneimatiskām vai hidrauliskām pārvades iekārtām – ar cauruļvadu shēmu, un mehāniskiem savienojumiem – ar vienkāršotu shematisku attēlojumu. Parāda arī pārraides saiknes uz un no citām sistēmām.

3.3.4. Signālu plūsma, darbības dati un prioritātes

Jābūt skaidrai sakarībai starp šīm pārraides saiknēm un signāliem un/vai darbības datiem, ko pārnēs starp vienībām. Norāda signālu un/vai darbības datu prioritātes multipleksētos datu kanālos katram gadījumam, kad prioritāte var ietekmēt veikspēju vai drošību, ciktāl tas attiecas uz šiem noteikumiem.

3.3.5. Vienību identificēšana

Katrai vienībai jābūt skaidri un nepārprotami identificējamai (piem., pēc marķējuma – aparatūrai un pēc marķējuma vai programmatūras izvades – programmatūras saturam), lai nodrošinātu aparatūru un attiecīgās dokumentācijas saistību.

Ja vienā vienībā vai, patiesi, vienā datorā ir apvienotas vairākas funkcijas, bet kas blokshēmā ir attēlotas vairākos blokos skaidrības un izskaidrošanas vienkāršības nolūkā, izmanto tikai vienu aparatūru identificējošo marķējumu. Ražotājs ar šādas identifikācijas izmantošanu apstiprina, ka iesniegtā iekārta atbilst attiecīgajam dokumentam.

3.3.5.1. Identifikācija definē aparatūras un programmatūras versiju, un, ja versija mainās līdz ar attiecīgās vienības funkciju, ciktāl tas skar šos noteikumus, ir jāmaina arī šī identifikācija.

3.4. Ražotāja drošības koncepcija

3.4.1. Ražotājs nodrošina paziņojumu, kas apliecina, ka “sistēmas” mērķu sasniegšanai izvēlēta stratēģija bezklūdu apstākļos neapdraudēs transportlīdzekļa drošu ekspluatāciju.

3.4.2. Attiecībā uz “sistēmā” izmantoto programmatūru ir jāpaskaidro tās pamatarhitektūra un jāidentificē izmantotās projektēšanas metodes un rīki. Ražotājs sniedz pierādījumus par līdzekļiem, ar ko tikusi noteikta sistēmas loģikas realizācija projektēšanas un izstrādes procesā.

3.4.3. Ražotājs nodrošina tehnisko dienestu ar skaidrojumu par “sistēmā” iestrādātajiem konstrukcijas risinājumiem, kas ģenerē transportlīdzekļa drošu ekspluatāciju klūdas apstākļos. Iespējamie konstrukcijas risinājumi attiecībā uz atteicēm bojājumu seku novēršanai “sistēmā” ir, piemēram, šādi:

- a) atkāpšanās līdz darbībai ar sistēmas daļas izmantošanu;
- b) pārslēgšanās uz atsevišķu rezerves sistēmu;
- c) augstā līmeņa vadības funkcijas pārtraukšana.

Atteices gadījumā vadītājam jāsaņem brīdinājums, piemēram, brīdinājuma signāls vai paziņojums displejā. Ja vadītājs sistēmu nedeaktivizē, piem., pagriežot aizdedzes (iedarbināšanas) slēdzi stāvoklī “off” (izslēgts) vai izslēdzot konkrēto funkciju, kad šim nolūkam ir īpašs slēdzis, brīdinājumam jāsiglabājas, kamēr pastāv attiecīgā klūda.

3.4.3.1. Ja izvēlētais līdzeklis noteiktos kļūdas apstākļos izvēlas daļējas veiktspējas darbības režīmu, šiem apstākļiem jābūt norādītiem un izvēles rezultātā iegūtajiem efektivitātes limitiem jābūt definētiem.

3.4.3.2. Ja izvēlētais līdzeklis transportlīdzekļa vadības sistēmas mērķa realizēšanai izvēlas sekundārus (rezerves) līdzekļus, jābūt paskaidrotiem šādas pārslēgšanās mehānisma principiem, loģikai un rezervēšana līmenim, un jebkādam iebūvētām rezerves pārbaudes īpatnībām, un iegūtajiem rezerves efektivitātes limitiem jābūt definētiem.

3.4.3.3. Ja izvēlētais līdzeklis izvēlas augstākā līmeņa funkcijas izslēgšanu, visiem ar šo funkciju saistītajiem atbilstošajiem izvades vadības signāliem jābūt apslāpētiem, turklāt tā, lai ierobežotu pārslēgšanās traucējumus.

3.4.4. Dokumentācija jāpamato ar analīzi, kas vispārīgi parāda, kā sistēma izturēsies, notiekot jebkādam atsevišķam apdraudējumam vai kļūdai, kas ietekmē transportlīdzekļa vadības veiktspēju vai drošību.

Ražotājs izveido un uztur izvēlēto(-ās) analītisko(-ās) pieeju(-as) un dara to(-ās) pieejamu(-as) tehniskajam dienestam inspicēšanai tipa apstiprināšanas laikā.

Tehniskais dienests novērtē analītiskās(-o) pieejas(-u) pielietojumu. Auditam jāietver:

- a) drošības pieejas inspicēšana koncepcijas (transportlīdzekļa) līmenī ar apstiprinājumu, ka tā satur mijiedarbības apsvērumus ar citām transportlīdzekļa sistēmām. Šai pieejai jābalstās uz sistēmas drošībai atbilstošu apdraudējumu/risku analīzi;
- b) drošības pieejas inspicēšana sistēmas līmenī. Šai pieejai jābalstās uz atteices režīmu un seku analīzi (FMEA), kļūdu koka analīzi (FTA) vai jebkādu līdzīgu sistēmas drošībai piemērotu procesu;
- c) validācijas plānu un rezultātu inspicēšana. Šajā validācijā jāizmanto, piemēram, aparatūras-programmatūras testēšana (HIL), transportlīdzekļa darbības testēšana uz ceļa vai jebkādi citi validēšanai piemēroti līdzekļi.

Novērtēšanai jāsatāv no tehniskā dienesta izraudzītu apdraudējumu un kļūdu pārbaudēm, lai konstatētu, ka ražotāja skaidrojums par drošības koncepciju ir saprotams, loģisks un ka validācijas plāni ir piemēroti un izpildīti.

Tehniskais dienests drīkst veikt vai pieprasīt veikt 4. punktā noteiktos testus, lai verificētu drošības koncepciju.

3.4.4.1. Šajā dokumentācijā uzskaita pārbaugāmos parametrus un katriem šī pielikuma 3.4.4. punktā definētā veida kļūdas apstākļiem norāda brīdinājuma signālu, kāds jādod vadītājam un/vai apkopes/tehniskās inspicēšanas personālam.

3.4.4.2. Šajā dokumentācijā jāapraksta ieviestie pasākumi, lai nodrošinātu, ka "sistēma" nelabvēlīgi neietekmē transportlīdzekļa drošu ekspluatāciju, kad "sistēmas" veiktspēju ietekmē vides apstākļi, piem., klimats, temperatūra, putekļu iekļūšana, ūdens iekļūšana, apledošana.

4. Verifikācija un tests

4.1. "Sistēmas" funkcionālo darbību, kā noteikts 3. punktā prasītajos dokumentos, testē šādi.

4.1.1. "Sistēmas" funkcionalitātes verifikācija

Tehniskais dienests verificē "sistēmu" bezkļūdu apstākļos, testējot zināmu skaitu izvēlētu funkciju no tām, ko ražotājs deklarējis, kā noteikts 3.2. punktā.

Kompleksas elektroniskas sistēmas gadījumā šiem testiem jāietver scenāriji, kad deklarētā funkcija tiek ignorēta.

4.1.2. Šeit 3.4. punktā minētās drošības koncepcijas verifikācija

Pārbauda "sistēmas" reakciju uz atsevišķā vienībā notikušu atteici, nosūtot atbilstošus izvades signālus elektriskajām vienībām vai mehāniskajiem elementiem, lai imitētu vienībā notikušu iekšēju kļūdu sekas. Tehniskais dienests veic šo pārbaudi vismaz vienai atsevišķai vienībai, bet nedrīkst pārbaudīt "sistēmas" reakciju uz vairākām vienlaicīgām atteicēm atsevišķās vienībās.

Tehniskais dienests verificē, ka šie testi ietver aspektus, kam varētu būt ietekme uz transportlīdzekļa kontrolējamību un informāciju lietotājam (*HMI* aspekti).

- 4.1.2.1. Verifikācijas rezultātiem ir jāatbilst dokumentētajam atteicu analīzes kopsavilkumam tādā vispārīgās ietekmes līmenī, kad apstiprinās drošības koncepcijas un izpildes līmeņa adekvātums.

5. Tehniskā dienesta ziņošana

Tehniskā dienesta ziņošanai par novērtējumu jānotiek tādā veidā, kas pieļauj izsekojamību, piem., inspicēto dokumentu versijas ir kodētas un uzskaitītas tehniskā dienesta reģistros.

Novērtējuma veidlapas, ko tehniskais dienests nosūta tipa apstiprinātājai iestādei, izkārtojuma piemērs ir dots šā pielikuma 1. papildinājumā.

3. pielikuma 1. papildinājums

Elektronisko sistēmu novērtējuma veidlapas paraugs

Testa ziņojums Nr.:

1. Identifikācija

1.1. Transportlīdzekļa marka:

1.2. Tips:

1.3. Tipa identifikācijas līdzekļi, ja marķēti uz transportlīdzekļa:

1.4. Šā marķējuma atrašanās vieta:

1.5. Ražotāja nosaukums un adrese:

1.6. Ražotāja pārstāvja nosaukums un adrese, ja attiecināms:

1.7. Ražotāja oficiālā dokumentācijas pakete:

Dokumentācijas atsauces Nr.:

Sākotnējās izdošanas datums:

Pēdējās atjaunināšanas datums:

2. Testa transportlīdzekļa(-u)/sistēmas(-u) apraksts

2.1. Vispārīgs apraksts:

2.2. "Sistēmas" visu vadības funkciju un darbības metožu apraksts:

2.3. "Sistēmas" sastāvdaļu apraksts un iekšējo savstarpējo savienojumu shēmas:

3. Ražotāja drošības koncepcija

3.1. Signālu plūsmas un darbības datu, un to prioritāšu apraksts:

3.2. Ražotāja deklarācija:

Ražotājs(-i) apstiprina, ka "sistēmas" mērķu sasniegšanai izvēlēta stratēģija bezklūdu apstākļos neapdraudēs transportlīdzekļa drošu ekspluatāciju.

3.3. Izmantotā programmatūras pamatarhitektūra un konstrukcijas metodes un rīki:

3.4. "Sistēmā" iebūvēto konstrukcijas nosacījumu skaidrojums kļūdas apstākļiem:

3.5. "Sistēmas" izturēšanās dokumentētas analīzes atsevišķa apdraudējuma vai kļūdas apstākļos:

3.6. Ieviesto pasākumu apraksts attiecībā uz vides apstākļiem:

3.7. Līdzekļi "sistēmas" periodiskajai tehniskajai inspicēšanai:

3.8. "Sistēmas" verifikācijas testa rezultāti atbilstoši ANO Noteikumu Nr. 152 3. pielikuma 4.1.1. punktam:

3.9. Drošības koncepcijas verifikācijas testa rezultāti atbilstoši ANO Noteikumu Nr. 152 3. pielikuma 4.1.2. punktam:

3.10. Testa datums:

3.11. Šis tests ir veikts un rezultāti paziņoti saskaņā ar ANO Noteikumu Nr. 152 ..., ievērojot jaunākos grozījumus, kas izdarīti ar ... sērijas grozījumiem.

Testu veikušais tehniskais dienests ⁽¹⁾

Paraksts: Datums:

3.12. Tipa apstiprinātāja iestāde ⁽¹⁾

Paraksts: Datums:

3.13. Piezīmes:

⁽¹⁾ Paraksta atšķirīgas personas pat tad, ja tehniskais dienests un apstiprinātāja iestāde ir viena un tā pati struktūra vai ja kopā ar ziņojumu ir izsniegta atsevišķa apstiprinātājas iestādes atļauja.

3. pielikuma 2. papildinājums

Kļūdainas reakcijas scenāriji

1. Mērķa transportlīdzeklis
 - 1.1. Divus nekustīgus M₁ kategorijas transportlīdzekļus, AA sedanus, novieto šādi:
 - a) vērstus tajā pašā kustības virzienā kā testējamais transportlīdzeklis;
 - b) ar 4,5 m attālumu starp tiem;
 - c) abu transportlīdzekļu aizmugurēm atrodoties vienā līmenī.
 - 1.2. Testējamajam transportlīdzeklim jānobrauc vismaz 60 m attālumā ar nemainīgu ātrumu, kāds norādīts šo noteikumu 5.2.1.4. punkta tabulā dotajā ātrumu diapazonā, lai izbrauktu vidū starp abiem nekustīgajiem transportlīdzekļiem.

Testa laikā nedrīkst veikt nekādas testējamā transportlīdzekļa vadības regulēšanu, izņemot nelielas stūres korekcijas, lai neitralizētu sanesi.
 - 1.3. AEBS nedrīkst dot sadursmes brīdinājumu un nedrīkst iniciēt avārijas bremzēšanu.
 2. Mērķa gājējs
 - 2.1. Mērķa gājēju, kā noteikts 6.3.2. punktā, novieto šādi:
 - a) vērstu tajā pašā kustības virzienā kā testējamais transportlīdzeklis;
 - b) 1 m attālumā no testējamā transportlīdzekļa tās puses, kas ir tuvāk mērķim satiksmes virzienam atbilstošajā pusē.
 - 2.2. Testējamajam transportlīdzeklim taisnā virzienā jānobrauc vismaz 60 m ar nemainīgu ātrumu, kāds norādīts šo noteikumu 5.2.2.4. punkta tabulā dotajā ātrumu diapazonā, lai pabrauktu garām nekustīgajam mērķa gājējam.

Testa laikā nedrīkst veikt nekādas testējamā transportlīdzekļa vadības regulēšanu, izņemot nelielas stūres korekcijas, lai neitralizētu sanesi.
 - 2.3. AEBS nedrīkst dot sadursmes brīdinājumu un nedrīkst iniciēt avārijas bremzēšanu.
-

ISSN 1977-0715 (elektroniskais izdevums)
ISSN 1725-5112 (papīra izdevums)