

Amtsblatt der Europäischen Union

L 360



Ausgabe
in deutscher Sprache

Rechtsvorschriften

63. Jahrgang

30. Oktober 2020

Inhalt

II Rechtsakte ohne Gesetzescharakter

VERORDNUNGEN

- ★ **Delegierte Verordnung (EU) 2020/1588 der Kommission vom 25. Juni 2020 zur Änderung von Anhang I der Verordnung (EU) 2017/821 des Europäischen Parlaments und des Rates durch Festsetzung von Mengenschwellen für Tantalerze oder Nioberze und ihre Konzentrate, Golderze und ihre Konzentrate, Zinnoxide und -hydroxide, Tantalate und Tantalcarbide** 1
- ★ **Delegierte Verordnung (EU) 2020/1589 der Kommission vom 22. Juli 2020 zur Änderung von Anhang I der Verordnung (EU) 2018/956 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der von den Mitgliedstaaten und den Herstellern zu überwachenden und zu meldenden Daten zu neuen schweren Nutzfahrzeugen ⁽¹⁾** 4
- ★ **Delegierte Verordnung (EU) 2020/1590 der Kommission vom 19. August 2020 zur Änderung von Anhang I der Verordnung (EU) 2019/631 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Berücksichtigung der Entwicklung der Masse der in den Jahren 2016, 2017 und 2018 zugelassenen neuen leichten Nutzfahrzeuge ⁽¹⁾** 8
- ★ **Durchführungsverordnung (EU) 2020/1591 der Kommission vom 23. Oktober 2020 zur Genehmigung einer nicht geringfügigen Änderung der Spezifikation eines im Register der geschützten Ursprungsbezeichnungen und der geschützten geografischen Angaben eingetragenen Namens („Suska sechlońska“ (g. g. A.))** 10
- ★ **Durchführungsverordnung (EU) 2020/1592 der Kommission vom 28. Oktober 2020 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1484/95 in Bezug auf die Festsetzung der repräsentativen Preise in den Sektoren Geflügelfleisch und Eier sowie für Eieralbumin** 11
- ★ **Verordnung (EU) 2020/1593 der Kommission vom 29. Oktober 2020 zur Änderung des Anhangs X der Verordnung (EG) Nr. 999/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich weiterer Untersuchungen auf positive Fälle transmissibler spongiformer Enzephalopathien bei Schafen und Ziegen ⁽¹⁾** 13

⁽¹⁾ Text von Bedeutung für den EWR.

DE

Bei Rechtsakten, deren Titel in magerer Schrift gedruckt sind, handelt es sich um Rechtsakte der laufenden Verwaltung im Bereich der Agrarpolitik, die normalerweise nur eine begrenzte Geltungsdauer haben.

Rechtsakte, deren Titel in fatter Schrift gedruckt sind und denen ein Sternchen vorangestellt ist, sind sonstige Rechtsakte.

BESCHLÜSSE

- ★ **Durchführungsbeschluss (EU) 2020/1594 der Kommission vom 29. Oktober 2020 zur Änderung des Anhangs des Durchführungsbeschlusses 2014/709/EU mit tierseuchenrechtlichen Maßnahmen zur Bekämpfung der Afrikanischen Schweinepest in bestimmten Mitgliedstaaten (Bekannt gegeben unter Aktenzeichen C(2020) 7607) ⁽¹⁾** 16

EMPFEHLUNGEN

- ★ **Empfehlung (EU) 2020/1595 der Kommission vom 28. Oktober 2020 zu den COVID-19-Teststrategien, einschließlich des Einsatzes von Antigen-Schnelltests** 43

RECHTSAKTE VON GREMIEN, DIE IM RAHMEN INTERNATIONALER ÜBEREINKÜNFTE EINGESETZT WURDEN

- ★ **UN-Regelung Nr. 151 — Einheitliche Bedingungen für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich des Totwinkel-Assistenten zur Erkennung von Fahrrädern [2020/1596]** 48
- ★ **UN-Regelung Nr. 152 — Einheitliche Bedingungen für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich des Notbremsassistentensystems (AEBS) in Fahrzeugen der Klassen M₁ und N₁ [2020/1597]** 66

⁽¹⁾ Text von Bedeutung für den EWR.

II

(Rechtsakte ohne Gesetzescharakter)

VERORDNUNGEN

DELEGIERTE VERORDNUNG (EU) 2020/1588 DER KOMMISSION

vom 25. Juni 2020

zur Änderung von Anhang I der Verordnung (EU) 2017/821 des Europäischen Parlaments und des Rates durch Festsetzung von Mengenschwellen für Tantalerze oder Nioberze und ihre Konzentrate, Golderze und ihre Konzentrate, Zinnoxide und -hydroxide, Tantalate und Tantalcarbide

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EU) 2017/821 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Mai 2017 zur Festlegung von Pflichten zur Erfüllung der Sorgfaltspflichten in der Lieferkette für Unionseinführer von Zinn, Tantal, Wolfram, deren Erzen und Gold aus Konflikt- und Hochrisikogebieten ⁽¹⁾, insbesondere auf Artikel 1 Absatz 4,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Anhang I der Verordnung (EU) 2017/821 enthält eine Liste der in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallenden Minerale und Metalle sowie bestimmte Mengenschwellen für die jährlichen Einfuhrmengen für diese Minerale und Metalle.
- (2) Gemäß Artikel 1 Absatz 3 der Verordnung (EU) 2017/821 gilt diese Verordnung nicht für Unionseinführer, deren jährliche Einfuhrmengen bei den einzelnen betroffenen Mineralen oder Metallen unterhalb der in Anhang I der Verordnung festgelegten Schwellen liegen. Diese Schwellen sind in einer Höhe festgesetzt, durch die sichergestellt wird, dass mindestens 95 % der gesamten in die Union eingeführten Mengen eines jeden Minerals und Metalls Gegenstand der in der Verordnung festgelegten Pflichten der Unionseinführer ist.
- (3) Zum Zeitpunkt der Annahme der Verordnung im Jahr 2017 gab es für fünf der in Anhang I aufgeführten spezifischen Minerale und Metalle keine ausreichend aufgeschlüsselten Codes der Kombinierten Nomenklatur. Infolgedessen lagen für diese Minerale und Metalle keine Einfuhrdaten vor, weswegen in Anhang I noch fünf Mengenschwellen festzusetzen sind.
- (4) Gemäß Artikel 1 Absatz 4 der Verordnung (EU) 2017/821 legt die Kommission die in Anhang I noch festzusetzenden Mengenschwellen fest, indem sie gemäß Artikel 18 und 19 der Verordnung (EU) 2017/821 einen delegierten Rechtsakt zur Änderung von Anhang I erlässt. Nach Möglichkeit sollte der delegierte Rechtsakt bis zum 1. April 2020, spätestens jedoch bis zum 1. Juli 2020, erlassen werden.
- (5) Mit der Verordnung (EU) 2017/821 wurden fünf neue Unterteilungen des Integrierten Zolltarifs der Europäischen Gemeinschaften („TARIC“) geschaffen, die den fünf Mineralen und Metallen mit noch festzusetzenden Schwellen entsprechen, für die die Zollbehörden der Mitgliedstaaten seit Inkrafttreten der Verordnung im Juni 2017 Zolldaten erhoben haben.
- (6) Gemäß Artikel 18 der Verordnung (EU) 2017/821 stützt sich die Kommission auf die von den Mitgliedstaaten für die zwei vorhergegangenen Jahre (d. h. für 2018 und 2019) zur Verfügung gestellten Informationen über die Einfuhren pro Unionseinführer.
- (7) Anhang I der Verordnung (EU) 2017/821 sollte daher entsprechend geändert werden —

⁽¹⁾ ABl. L 130 vom 19.5.2017, S. 1.

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Anhang I der Verordnung (EU) 2017/821 wird gemäß dem Anhang der vorliegenden Delegierten Verordnung geändert.

Artikel 2

Diese Delegierte Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Diese Delegierte Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 25. Juni 2020

Für die Kommission

Die Präsidentin

Ursula VON DER LEYEN

ANHANG

Anhang I der Verordnung (EU) 2017/821 wird wie folgt geändert:

1. In „Teil A: Minerale“ wird die Tabelle wie folgt geändert:

a) Zeile 3 erhält folgende Fassung:

„Tantalzerze oder Nioberze und ihre Konzentrate	ex 2615 90 00	10	100 000“
---	---------------	----	----------

b) Zeile 4 erhält folgende Fassung:

„Golderze und ihre Konzentrate	ex 2616 90 00	10	4 000 000“
--------------------------------	---------------	----	------------

2. in „Teil B: Metalle“ wird die Tabelle wie folgt geändert:

a) Zeile 2 erhält folgende Fassung:

„Zinnoxide und -hydroxide	ex 2825 90 85	10	3 600“
---------------------------	---------------	----	--------

b) Zeile 5 erhält folgende Fassung:

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

c) Zeile 7 erhält folgende Fassung:

„Tantalcarbide	ex 2849 90 50	10	770“
----------------	---------------	----	------

DELEGIERTE VERORDNUNG (EU) 2020/1589 DER KOMMISSION**vom 22. Juli 2020****zur Änderung von Anhang I der Verordnung (EU) 2018/956 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der von den Mitgliedstaaten und den Herstellern zu überwachenden und zu meldenden Daten zu neuen schweren Nutzfahrzeugen****(Text von Bedeutung für den EWR)**

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EU) 2018/956 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 28. Juni 2018 über die Überwachung und Meldung der CO₂-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs neuer schwerer Nutzfahrzeuge ⁽¹⁾, insbesondere auf Artikel 11 Absatz 1 Buchstaben a und b,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) In Anhang I Teil A der Verordnung (EU) 2018/956 ist festgelegt, welche Daten die Mitgliedstaaten zu erstmals in der Union zugelassenen neuen schweren Nutzfahrzeugen überwachen und melden müssen.
- (2) Um den Abgleich der von den Mitgliedstaaten für jedes schwere Nutzfahrzeug gemeldeten Daten mit den von den Herstellern gemeldeten Daten zu erleichtern, sollten die Mitgliedstaaten zusätzliche Parameter bezüglich der technischen Spezifikationen der Fahrzeuge melden.
- (3) Um die Qualität der von den Herstellern schwerer Nutzfahrzeuge gemeldeten Daten überprüfen zu können, sollten die Mitgliedstaaten auch den Abdruck des kryptografischen Hashs der Aufzeichnungsdatei des Herstellers in der Übereinstimmungsbescheinigung des Fahrzeugs vorlegen.
- (4) In Anhang I Teil B der Verordnung (EU) 2018/956 ist in Nummer 2 festgelegt, welche Daten die Hersteller zu jedem neuen schweren Nutzfahrzeug überwachen und melden müssen.
- (5) Um eine einheitliche Meldung von Informationen über die Hersteller von Bauteilen, selbstständigen technischen Einheiten oder Systemen zu gewährleisten, sollten Verweise auf die Verordnung (EU) 2017/2400 der Kommission ⁽²⁾ aufgenommen werden.
- (6) Damit die Kommission die Qualität der von den Herstellern gemeldeten Daten über die CO₂-Emissionen und den Kraftstoffverbrauch des Motors überprüfen kann, sollten die Hersteller auch die Typgenehmigungsnummer des Motors angeben.
- (7) Anhang I der Verordnung (EU) 2018/956 sollte daher entsprechend geändert werden —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Anhang I der Verordnung (EU) 2018/956 wird gemäß dem Anhang der vorliegenden Verordnung geändert.

*Artikel 2*Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.⁽¹⁾ ABl. L 173 vom 9.7.2018, S. 1.⁽²⁾ Verordnung (EU) 2017/2400 der Kommission vom 12. Dezember 2017 zur Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Bestimmung der CO₂-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs von schweren Nutzfahrzeugen sowie zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates sowie der Verordnung (EU) Nr. 582/2011 der Kommission (ABl. L 349 vom 29.12.2017, S. 1).

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 22. Juli 2020

Für die Kommission
Die Präsidentin
Ursula VON DER LEYEN

ANHANG

Anhang I der Verordnung (EU) 2018/956 wird wie folgt geändert:

1. Teil A wird wie folgt geändert:

a) Die folgenden Buchstaben g bis n werden angefügt:

- „g) für bis zum 30. Juni 2021 zugelassene Fahrzeuge soweit verfügbar, und für ab dem 1. Juli 2021 zugelassene Fahrzeuge auf jeden Fall die Fertigungsstufe, die in dem gewählten Muster der Übereinstimmungsbescheinigung gemäß Anhang IX Nummer 2 der Richtlinie 2007/46/EG angegeben ist;
- h) die Fahrzeugklasse gemäß Eintrag 0.4 der Übereinstimmungsbescheinigung;
- i) für bis zum 31. Dezember 2020 zugelassene Fahrzeuge soweit verfügbar und für ab dem 1. Januar 2021 zugelassene Fahrzeuge auf jeden Fall die Anzahl der Achsen gemäß Eintrag 1 der Übereinstimmungsbescheinigung;
- j) die technisch zulässige Gesamtmasse in beladenem Zustand gemäß Eintrag 16.1 der Übereinstimmungsbescheinigung;
- k) für bis zum 31. Dezember 2021 zugelassene Fahrzeuge soweit verfügbar und für ab dem 1. Januar 2022 zugelassene Fahrzeuge auf jeden Fall den Abdruck des kryptografischen Hashs der Aufzeichnungsdatei des Herstellers gemäß Eintrag 49.1 der Übereinstimmungsbescheinigung; für bis zum 30. Juni 2025 zugelassene Fahrzeuge können sich die Mitgliedstaaten auf die ersten 8 Zeichen des kryptografischen Hashs beschränken;
- l) für bis zum 30. Juni 2021 zugelassene Fahrzeuge soweit verfügbar und für ab dem 1. Juli 2021 zugelassene Fahrzeuge auf jeden Fall die spezifischen CO₂-Emissionen gemäß Eintrag 49.5 der Übereinstimmungsbescheinigung;
- m) für bis zum 30. Juni 2021 zugelassene Fahrzeuge soweit verfügbar und für ab dem 1. Juli 2021 zugelassene Fahrzeuge auf jeden Fall den durchschnittlichen Nutzlastwert gemäß Eintrag 49.6 der Übereinstimmungsbescheinigung;
- n) das Datum der Zulassung.“

2. Teil B Nummer 2 wird für ab 2021 gemeldete Fahrzeuge wie folgt geändert:

a) Die Einträge 24 und 25 erhalten folgende Fassung:

Nr.	Überwachungsparameter	Quelle Anhang IV Teil I der Verordnung (EU) 2017/2400, sofern nicht anders angegeben	Beschreibung
„24	Name und Anschrift des Getriebeherstellers	Nummer 0.4 des Musters einer Bescheinigung für ein Bauteil, eine selbstständige technische Einheit oder ein System in Anhang VI Anlage 1 der Verordnung (EU) 2017/2400	Hauptgetriebespezifikationen“
25	Fabrikmarke (Firmenname des Getriebeherstellers)	Nummer 0.1 des Musters einer Bescheinigung für ein Bauteil, eine selbstständige technische Einheit oder ein System in Anhang VI Anlage 1 der Verordnung (EU) 2017/2400	

b) Die Einträge 32 und 33 erhalten folgende Fassung:

Nr.	Überwachungsparameter	Quelle Anhang IV Teil I der Verordnung (EU) 2017/2400, sofern nicht anders angegeben	Beschreibung
„32	Name und Anschrift des Achsherstellers	Nummer 0.4 des Musters einer Bescheinigung für ein Bauteil, eine selbstständige technische Einheit oder ein System in Anhang VII Anlage 1 der Verordnung (EU) 2017/2400	Hauptachsspezifikationen“
33	Fabrikmarke (Firmenname des Achsherstellers)	Nummer 0.1 des Musters einer Bescheinigung für ein Bauteil, eine selbstständige technische Einheit oder ein System in Anhang VII Anlage 1 der Verordnung (EU) 2017/2400	

c) Die Einträge 39 und 40 erhalten folgende Fassung:

Nr.	Überwachungsparameter	Quelle Anhang IV Teil I der Verordnung (EU) 2017/2400, sofern nicht anders angegeben	Beschreibung
„39	Name und Anschrift des Reifenherstellers	Nummer 1 des Musters einer Bescheinigung für ein Bauteil, eine selbstständige technische Einheit oder ein System in Anhang X Anlage 1 der Verordnung (EU) 2017/2400	Hauptreifenspezifikationen“
40	Fabrikmarke (Firmenname des Reifenherstellers)	Nummer 3 des Musters einer Bescheinigung für ein Bauteil, eine selbstständige technische Einheit oder ein System in Anhang X Anlage 1 der Verordnung (EU) 2017/2400	

d) Folgender Eintrag 101 wird angefügt:

Nr.	Überwachungsparameter	Quelle Anhang IV Teil I der Verordnung (EU) 2017/2400, sofern nicht anders angegeben	Beschreibung
„101	Für Fahrzeuge mit Simulationsdatum 1. Juli 2020 die Nummer der Typgenehmigung des Motors	Anhang I der Verordnung (EU) Nr. 582/2011, Nummer 1.2.1 des Beiblatts zur Anlage 5, 6 oder 7, je nachdem, was zutreffend ist	Motorspezifikationen“

DELEGIERTE VERORDNUNG (EU) 2020/1590 DER KOMMISSION**vom 19. August 2020****zur Änderung von Anhang I der Verordnung (EU) 2019/631 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Berücksichtigung der Entwicklung der Masse der in den Jahren 2016, 2017 und 2018 zugelassenen neuen leichten Nutzfahrzeuge****(Text von Bedeutung für den EWR)**

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EU) 2019/631 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. April 2019 zur Festsetzung von CO₂-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 443/2009 und (EU) Nr. 510/2011 ⁽¹⁾, insbesondere auf Artikel 14 Absatz 2,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Der EU-weite Durchschnittswert der Masse in fahrbereitem Zustand, der zur Berechnung der Zielvorgaben für die spezifischen CO₂-Emissionen jedes Herstellers neuer leichter Nutzfahrzeuge herangezogen wird (M₀-Wert), muss regelmäßig angepasst werden, um Änderungen der Durchschnittsmasse von in der Union zugelassenen neuen leichten Nutzfahrzeugen Rechnung zu tragen.
- (2) Auf der Grundlage der Daten in den Durchführungsbeschlüssen (EU) 2018/143 ⁽²⁾, (EU) 2019/582 ⁽³⁾ und (EU) 2020/1035 ⁽⁴⁾ belief sich die durchschnittliche Masse in fahrbereitem Zustand von neuen leichten Nutzfahrzeugen in den Kalenderjahren 2016, 2017 und 2018, nach der Anzahl der Neuzulassungen in jedem dieser Jahre gewichtet, auf 1 825,23 kg. Der in Anhang I Teil B Nummer 4 der Verordnung (EU) 2019/631 genannte M₀-Wert für die Kalenderjahre 2021, 2022 und 2023 sollte daher diese Masse widerspiegeln.
- (3) Die Verordnung (EU) 2019/631 sollte daher entsprechend geändert werden —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

*Artikel 1*In Anhang I Teil B Nummer 4 der Verordnung (EU) 2019/631 erhält der Eintrag zu „M₀“ folgende Fassung:„M₀ 1 766,4 für das Jahr 2020, 1 825,23 für die Jahre 2021, 2022 und 2023 und der gemäß Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe b angenommene Wert für das Jahr 2024;“.⁽¹⁾ ABl. L 111 vom 25.4.2019, S. 13.⁽²⁾ Durchführungsbeschluss (EU) 2018/143 der Kommission vom 19. Januar 2018 zur Bestätigung oder Änderung der vorläufigen Berechnung der durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen und der Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen für Hersteller von leichten Nutzfahrzeugen für das Kalenderjahr 2016 gemäß der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 25 vom 30.1.2018, S. 49).⁽³⁾ Durchführungsbeschluss (EU) 2019/582 der Kommission vom 3. April 2019 zur Bestätigung oder Änderung der vorläufigen Berechnung der durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen und der Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen für Hersteller von neuen leichten Nutzfahrzeugen für das Kalenderjahr 2017 und für die Volkswagen-Emissionsgemeinschaft, einschließlich ihrer Mitglieder, für die Kalenderjahre 2014, 2015 und 2016 gemäß der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 100 vom 11.4.2019, S. 47).⁽⁴⁾ Durchführungsbeschluss (EU) 2020/1035 der Kommission vom 3. Juni 2020 zur Bestätigung oder Änderung der vorläufigen Berechnung der durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen und der Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen für Hersteller von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen für das Kalenderjahr 2018 gemäß der Verordnung (EU) 2019/631 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 227 vom 16.7.2020, S. 37).

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 19. August 2020

Für die Kommission
Die Präsidentin
Ursula VON DER LEYEN

DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2020/1591 DER KOMMISSION**vom 23. Oktober 2020****zur Genehmigung einer nicht geringfügigen Änderung der Spezifikation eines im Register der geschützten Ursprungsbezeichnungen und der geschützten geografischen Angaben eingetragenen Namens („Suska sechłońska“ (g. g. A.))**

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EU) Nr. 1151/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 über Qualitätsregelungen für Agrarerzeugnisse und Lebensmittel ⁽¹⁾, insbesondere auf Artikel 52 Absatz 2,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Gemäß Artikel 53 Absatz 1 Unterabsatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 1151/2012 hat die Kommission den Antrag Polens auf Genehmigung einer Änderung der Spezifikation der geschützten geografischen Angabe „Suska sechłońska“ geprüft, die mit der Verordnung (EU) Nr. 897/2010 der Kommission ⁽²⁾ eingetragen worden ist.
- (2) Da es sich nicht um eine geringfügige Änderung im Sinne des Artikels 53 Absatz 2 der Verordnung (EU) Nr. 1151/2012 handelt, hat die Kommission den Antrag auf Änderung gemäß Artikel 50 Absatz 2 Buchstabe a der genannten Verordnung im *Amtsblatt der Europäischen Union* ⁽³⁾ veröffentlicht.
- (3) Da bei der Kommission kein Einspruch gemäß Artikel 51 der Verordnung (EU) Nr. 1151/2012 eingegangen ist, sollte die Änderung der Spezifikation genehmigt werden —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

*Artikel 1*Die im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlichte Änderung der Spezifikation für den Namen „Suska sechłońska“ (g. g. A.) wird genehmigt.*Artikel 2*Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 23. Oktober 2020

*Für die Kommission,
im Namen der Präsidentin,
Janusz WOJCIECHOWSKI
Mitglied der Kommission*

⁽¹⁾ ABl. L 343 vom 14.12.2012, S. 1.

⁽²⁾ Verordnung (EU) Nr. 897/2010 der Kommission vom 8. Oktober 2010 zur Eintragung einer Bezeichnung in das Verzeichnis der geschützten Ursprungsbezeichnungen und der geschützten geografischen Angaben (Suska sechłońska (g.g.A.)) (ABl. L 266 vom 9.10.2010, S. 46).

⁽³⁾ ABl. C 208 vom 22.6.2020, S. 5.

DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2020/1592 DER KOMMISSION**vom 28. Oktober 2020****zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1484/95 in Bezug auf die Festsetzung der repräsentativen Preise in den Sektoren Geflügelfleisch und Eier sowie für Eialbumin**

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EU) Nr. 1308/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Dezember 2013 über eine gemeinsame Marktorganisation für landwirtschaftliche Erzeugnisse und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 922/72, (EWG) Nr. 234/79, (EG) Nr. 1037/2001 und (EG) Nr. 1234/2007 des Rates ⁽¹⁾, insbesondere auf Artikel 183 Buchstabe b,

gestützt auf die Verordnung (EU) Nr. 510/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. April 2014 über die Handelsregelung für bestimmte aus landwirtschaftlichen Erzeugnissen hergestellte Waren und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 1216/2009 und (EG) Nr. 614/2009 des Rates ⁽²⁾, insbesondere auf Artikel 5 Absatz 6 Buchstabe a,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Mit der Verordnung (EG) Nr. 1484/95 der Kommission ⁽³⁾ wurden Durchführungsbestimmungen zur Regelung der zusätzlichen Einfuhrzölle in den Sektoren Geflügelfleisch und Eier sowie für Eialbumin festgelegt und die diesbezüglichen repräsentativen Preise festgesetzt.
- (2) Aus der regelmäßig durchgeführten Kontrolle der Angaben, auf die sich die Festsetzung der repräsentativen Preise für Erzeugnisse der Sektoren Geflügelfleisch und Eier sowie für Eialbumin stützt, geht hervor, dass die repräsentativen Preise für die Einfuhren bestimmter Erzeugnisse unter Berücksichtigung der von ihrem Ursprung abhängigen Preisschwankungen zu ändern sind.
- (3) Die Verordnung (EG) Nr. 1484/95 ist daher entsprechend zu ändern.
- (4) Da sicherzustellen ist, dass diese Maßnahme so bald wie möglich, nachdem die aktualisierten Angaben vorliegen, Anwendung findet, sollte diese Verordnung am Tag ihrer Veröffentlichung in Kraft treten —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 1484/95 erhält die Fassung des Anhangs der vorliegenden Verordnung.

*Artikel 2*Diese Verordnung tritt am Tag ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 28. Oktober 2020

*Für die Kommission,
im Namen der Präsidentin,
Wolfgang BURTSCHER
Generaldirektor
Generaldirektion Landwirtschaft und ländliche Entwicklung*

⁽¹⁾ ABl. L 347 vom 20.12.2013, S. 671.

⁽²⁾ ABl. L 150 vom 20.5.2014, S. 1.

⁽³⁾ Verordnung (EG) Nr. 1484/95 der Kommission vom 28. Juni 1995 mit Durchführungsbestimmungen zur Regelung der zusätzlichen Einfuhrzölle und zur Festsetzung der repräsentativen Preise in den Sektoren Geflügelfleisch und Eier sowie für Eialbumin und zur Aufhebung der Verordnung Nr. 163/67/EWG (ABl. L 145 vom 29.6.1995, S. 47).

ANHANG

„ANHANG I

KN-Code	Warenbezeichnung	Repräsentativer Preis (EUR/100 kg)	Sicherheit gemäß Artikel 3 (EUR/100 kg)	Ursprung ⁽¹⁾
0207 12 90	Geflügelschlachtkörper der Art <i>Gallus domesticus</i> , 65 %, gefroren	138,5	0	AR
0207 14 10	Geflügelteilstücke ohne Knochen der Art <i>Gallus domesticus</i> , gefroren	173,3	43	AR
		145,8	57	BR
		245	17	CL
		194,7	33	TH
1602 32 11	Geflügelzubereitungen der Art <i>Gallus domesticus</i> , roh	168,5	40	BR [“]

⁽¹⁾ Nomenklatur der Länder gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1106/2012 der Kommission vom 27. November 2012 zur Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 471/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates über Gemeinschaftsstatistiken des Außenhandels mit Drittländern hinsichtlich der Aktualisierung des Verzeichnisses der Länder und Gebiete (ABl. L 328 vom 28.11.2012, S. 7).

VERORDNUNG (EU) 2020/1593 DER KOMMISSION**vom 29. Oktober 2020****zur Änderung des Anhangs X der Verordnung (EG) Nr. 999/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich weiterer Untersuchungen auf positive Fälle transmissibler spongiformer Enzephalopathien bei Schafen und Ziegen****(Text von Bedeutung für den EWR)**

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 999/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Mai 2001 mit Vorschriften zur Verhütung, Kontrolle und Tilgung bestimmter transmissibler spongiformer Enzephalopathien ⁽¹⁾, insbesondere auf Artikel 23 Absatz 1 und Artikel 23a Buchstabe m,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) In der Verordnung (EG) Nr. 999/2001 sind Vorschriften für die Verhütung, Kontrolle und Tilgung transmissibler spongiformer Enzephalopathien (TSE) bei Tieren festgelegt. Sie gilt für die Produktion und das Inverkehrbringen — sowie in bestimmten Sonderfällen für die Ausfuhr — von lebenden Tieren und von tierischen Erzeugnissen.
- (2) In Anhang X der Verordnung (EG) Nr. 999/2001 sind die Probenahmen und Labormethoden zum Nachweis von TSE festgelegt.
- (3) Gemäß Anhang X Kapitel C Nummer 3.2 Buchstaben a und b der Verordnung (EG) Nr. 999/2001 werden Proben von Verdachtsfällen und Proben aus der TSE-Überwachung, bei denen die Ergebnisse des Bestätigungstests positiv waren, einer weiteren Untersuchung unterzogen. Diese Anforderung wurde mit der Verordnung (EG) Nr. 36/2005 der Kommission ⁽²⁾ zur Untersuchung des möglichen Auftretens von BSE bei kleinen Wiederkäuern eingeführt.
- (4) Der erste BSE-Fall bei einem kleinen Wiederkäuer unter natürlichen Bedingungen wurde am 28. Januar 2005 bei einer in Frankreich geschlachteten Ziege nachgewiesen. Infolgedessen wurden mit der Verordnung (EG) Nr. 214/2005 der Kommission ⁽³⁾ die Vorschriften für das Testen von Ziegen verschärft.
- (5) Mit der Verordnung (EG) Nr. 1041/2006 der Kommission ⁽⁴⁾ wurde aufgrund der Feststellung zweier möglicher BSE-ähnlicher Fälle bei Schafen in Frankreich und eines solchen Falles in Zypern im Jahr 2006 das Überwachungsprogramm für Schafe auf der Grundlage einer statistisch validen Erhebung erweitert, damit die wahrscheinliche Prävalenz von BSE bei Schafen festgestellt werden kann. Diese Fälle wurden jedoch anschließend als Scrapie und nicht als BSE bestätigt.
- (6) Diese Überwachungsprogramme wurden mit der Verordnung (EG) Nr. 727/2007 der Kommission ⁽⁵⁾ auf der Grundlage der Ergebnisse aus zwei Jahren intensiver Untersuchungen überprüft, im Zuge derer keine weiteren BSE-Fälle bei Schafen oder Ziegen festgestellt wurden.
- (7) Nach weiteren systematischen Untersuchungen positiver TSE-Fälle bei Schafen und Ziegen seit 2005 wurden keine weiteren positiven BSE-Fälle oder BSE-Verdachtsfälle festgestellt.

⁽¹⁾ ABl. L 147 vom 31.5.2001, S. 1.

⁽²⁾ Verordnung (EG) Nr. 36/2005 der Kommission vom 12. Januar 2005 zur Änderung der Anhänge III und X der Verordnung (EG) Nr. 999/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der epidemiologischen Überwachung auf transmissible spongiforme Enzephalopathien bei Rindern, Schafen und Ziegen (ABl. L 10 vom 13.1.2005, S. 9).

⁽³⁾ Verordnung (EG) Nr. 214/2005 der Kommission vom 9. Februar 2005 zur Änderung des Anhangs III der Verordnung (EG) Nr. 999/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Überwachung von Ziegen auf transmissible spongiforme Enzephalopathien (ABl. L 37 vom 10.2.2005, S. 9).

⁽⁴⁾ Verordnung (EG) Nr. 1041/2006 der Kommission vom 7. Juli 2006 zur Änderung des Anhangs III der Verordnung (EG) Nr. 999/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Überwachung transmissibler spongiformer Enzephalopathien bei Schafen (ABl. L 187 vom 8.7.2006, S. 10).

⁽⁵⁾ Verordnung (EG) Nr. 727/2007 der Kommission vom 26. Juni 2007 zur Änderung der Anhänge I, III, VII und X der Verordnung (EG) Nr. 999/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates mit Vorschriften zur Verhütung, Kontrolle und Tilgung bestimmter transmissibler spongiformer Enzephalopathien (ABl. L 165 vom 27.6.2007, S. 8).

- (8) Da seit 2005 keine BSE-positiven Fälle oder BSE-Verdachtsfälle bei Schafen und Ziegen aufgetreten sind, sollte die diskriminierende Untersuchung bei positiven TSE-Fällen bei Schafen und Ziegen auf den „Indexfall“ gemäß Anhang I Nummer 2 Buchstabe c der Verordnung (EG) Nr. 999/2001 beschränkt werden.
- (9) Darüber hinaus wird in Anhang X Kapitel C Nummer 3.2 Buchstabe c Ziffer ii der Verordnung (EG) Nr. 999/2001 vorgeschrieben, dass die TSE-Fälle, bei denen das Vorliegen von BSE durch den primären molekularen Test nicht ausgeschlossen werden kann, einem sekundären molekularen Test in einem der drei unter dieser Nummer aufgeführten Laboratorien unterzogen werden.
- (10) Diese Liste wurde mit der Verordnung (EG) Nr. 36/2005 auf der Grundlage der 2005 verfügbaren Methoden und labortechnischen Fachkenntnisse erstellt. Sie wurde seither nie aktualisiert.
- (11) Es sollte für mehr Flexibilität in Bezug auf die Methode der sekundären molekularen Prüfung gesorgt werden, deren Konzeption vom EU-Referenzlaboratorium unter Berücksichtigung der neuesten wissenschaftlichen Erkenntnisse auf Einzelfallbasis genehmigt werden sollte. Auch die Auswahl des ausführenden Labors sollte flexibler sein, um die neuesten wissenschaftlichen Erkenntnisse und die labortechnischen Fachkenntnisse bestmöglich zu nutzen.
- (12) Anhang X Kapitel C Nummer 3.2 Buchstaben a, b und c der Verordnung (EG) Nr. 999/2001 sollten daher entsprechend geändert werden.
- (13) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des Ständigen Ausschusses für Pflanzen, Tiere, Lebensmittel und Futtermittel —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Anhang X der Verordnung (EG) Nr. 999/2001 wird gemäß dem Anhang dieser Verordnung geändert.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 29. Oktober 2020

Für die Kommission

Die Präsidentin

Ursula VON DER LEYEN

ANHANG

Anhang X Kapitel C Nummer 3.2 der Verordnung (EG) Nr. 999/2001 wird wie folgt geändert:

1. Buchstabe a letzter Absatz erhält folgende Fassung:

„Ist das Ergebnis eines der Bestätigungstests gemäß Unterabsatz 1 Ziffern i bis iv positiv, gilt das Tier als TSE-positiv.“

2. Buchstabe b Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„Ist das Ergebnis eines der Bestätigungstests positiv, gilt das Tier als TSE-positiv.“

3. Buchstabe c wird wie folgt geändert:

- a) Nach dem Titel wird folgender Absatz eingefügt:

„Probenahmen, die nach den in Buchstabe a oder b genannten Tests als positive TSE-Fälle gelten, aber nicht als atypisch eingestuft wurden, werden nur dann getestet, um das Vorkommen von BSE auszuschließen, wenn sie aus einem Indexfall stammen. Andere Fälle, die Merkmale aufweisen, die nach Auffassung des untersuchenden Labors eingehender untersucht werden müssen, werden ebenfalls getestet, um das Vorkommen von BSE auszuschließen.“

- b) Ziffer i erhält folgende Fassung:

- „i) Primärer Molekulartest mit einer diskriminierenden Westernblotting-Methode

Um das Vorkommen von BSE auszuschließen, werden Probenahmen mit einer in den Leitlinien des EU-Referenzlabors aufgeführten diskriminierenden Westernblotting-Methode untersucht. Die diskriminierende Untersuchung wird von einem von der zuständigen Behörde benannten amtlichen Labor durchgeführt, das mit Erfolg am letzten vom EU-Referenzlabor organisierten Leistungstest hinsichtlich der Anwendung einer solchen Methode teilgenommen hat.“

- c) Ziffer ii erhält folgende Fassung:

- „ii) Sekundärer Molekulartest mit zusätzlichen molekularen Testmethoden

TSE-Fälle, bei denen das Vorliegen von BSE gemäß den vom EU-Referenzlabor herausgegebenen Leitlinien durch den unter Ziffer i genannten primären Molekulartest nicht ausgeschlossen werden kann, werden mit allen zur Verfügung stehenden einschlägigen Informationen unverzüglich an das EU-Referenzlabor weitergeleitet. Die Proben werden einer weiteren Untersuchung und Bestätigung mittels mindestens einer alternativen Methode unterzogen, die sich immunchemisch von der ursprünglichen primären Molekularmethode unterscheidet. Die Konzeption der sekundären molekularen Tests wird gemäß den neuesten wissenschaftlichen Erkenntnissen und labortechnischen Fachkenntnissen auf Einzelfallbasis vom EU-Referenzlaboratorium, wie in dessen Leitlinien beschrieben, genehmigt. Das EU-Referenzlabor wird von einem Sachverständigengremium, der sogenannten Strain Typing Expert Group (STEG), sowie einem Vertreter des zuständigen nationalen Referenzlabors unterstützt.

Die Ergebnisse werden vom EU-Referenzlabor mit Unterstützung der STEG sowie einem Vertreter des zuständigen nationalen Referenzlabors ausgewertet. Die Kommission wird umgehend über das Ergebnis dieser Auswertung informiert.“

BESCHLÜSSE

DURCHFÜHRUNGSBESCHLUSS (EU) 2020/1594 DER KOMMISSION

vom 29. Oktober 2020

zur Änderung des Anhangs des Durchführungsbeschlusses 2014/709/EU mit tierseuchenrechtlichen Maßnahmen zur Bekämpfung der Afrikanischen Schweinepest in bestimmten Mitgliedstaaten

(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen C(2020) 7607)

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Richtlinie 89/662/EWG des Rates vom 11. Dezember 1989 zur Regelung der veterinärrechtlichen Kontrollen im innergemeinschaftlichen Handel im Hinblick auf den gemeinsamen Binnenmarkt ⁽¹⁾, insbesondere auf Artikel 9 Absatz 4,

gestützt auf die Richtlinie 90/425/EWG des Rates vom 26. Juni 1990 zur Regelung der veterinärrechtlichen Kontrollen im Handel mit lebenden Tieren und Erzeugnissen innerhalb der Union im Hinblick auf den Binnenmarkt ⁽²⁾, insbesondere auf Artikel 10 Absatz 4,

gestützt auf die Richtlinie 2002/99/EG des Rates vom 16. Dezember 2002 zur Festlegung von tierseuchenrechtlichen Vorschriften für das Herstellen, die Verarbeitung, den Vertrieb und die Einfuhr von Lebensmitteln tierischen Ursprungs ⁽³⁾, insbesondere auf Artikel 4 Absatz 3,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Mit dem Durchführungsbeschluss 2014/709/EU der Kommission ⁽⁴⁾ werden tierseuchenrechtliche Maßnahmen zur Bekämpfung der Afrikanischen Schweinepest in bestimmten Mitgliedstaaten festgelegt, in denen Fälle dieser Seuche bei Haus- oder Wildschweinen bestätigt wurden (im Folgenden „betroffene Mitgliedstaaten“). Im Anhang des genannten Durchführungsbeschlusses sind in den Teilen I bis IV bestimmte Gebiete der betroffenen Mitgliedstaaten abgegrenzt und nach ihrem Risikoniveau entsprechend der Lage in Bezug auf die genannte Seuche eingestuft. Der Anhang des Durchführungsbeschlusses 2014/709/EU ist unter Berücksichtigung der geänderten Lage in Bezug auf die Afrikanische Schweinepest in der Union, die sich in diesem Anhang widerspiegeln muss, mehrmals geändert worden. Nachdem sich die Seuchenlage in Polen geändert hatte, wurde der Anhang des Durchführungsbeschlusses 2014/709/EU zuletzt durch den Durchführungsbeschluss (EU) 2020/1568 der Kommission ⁽⁵⁾ geändert.
- (2) Seit dem Erlass des Durchführungsbeschlusses (EU) 2020/1568 ist ein neuer Fall der Afrikanischen Schweinepest bei Hausschweinen in Rumänien aufgetreten.
- (3) Ende Oktober 2020 wurde ein Ausbruch der Afrikanischen Schweinepest bei Hausschweinen im Kreis Suceava in Rumänien festgestellt; dieses Gebiet ist derzeit in Teil II des Anhangs des Durchführungsbeschlusses 2014/709/EU aufgeführt. Durch diesen Ausbruch der Afrikanischen Schweinepest bei Hausschweinen erhöht sich das Risiko, was sich in dem genannten Anhang widerspiegeln sollte. Dementsprechend sollte dieses Gebiet in Rumänien, das derzeit in Teil II des genannten Anhangs aufgeführt und von den jüngsten Ausbrüchen der Afrikanischen Schweinepest betroffen ist, statt in Teil II nun in Teil III des genannten Anhangs aufgeführt werden.

⁽¹⁾ ABl. L 395 vom 30.12.1989, S. 13.

⁽²⁾ ABl. L 224 vom 18.8.1990, S. 29.

⁽³⁾ ABl. L 18 vom 23.1.2003, S. 11.

⁽⁴⁾ Durchführungsbeschluss 2014/709/EU der Kommission vom 9. Oktober 2014 mit tierseuchenrechtlichen Maßnahmen zur Bekämpfung der Afrikanischen Schweinepest in bestimmten Mitgliedstaaten und zur Aufhebung des Durchführungsbeschlusses 2014/178/EU (AbI. L 295 vom 11.10.2014, S. 63).

⁽⁵⁾ Durchführungsbeschluss (EU) 2020/1568 der Kommission vom 27. Oktober 2020 zur Änderung des Anhangs des Durchführungsbeschlusses 2014/709/EU mit tierseuchenrechtlichen Maßnahmen zur Bekämpfung der Afrikanischen Schweinepest in bestimmten Mitgliedstaaten (AbI. L 358 vom 28.10.2020, S. 69).

- (4) Nach dem jüngsten Ausbruch der Afrikanischen Schweinepest bei Hausschweinen in Rumänien und unter Berücksichtigung der derzeitigen Seuchenlage in der Union wurde die Regionalisierung in diesem Mitgliedstaat neu bewertet und aktualisiert. Darüber hinaus wurden auch die bestehenden Risikomanagementmaßnahmen neu bewertet und aktualisiert. Diese Änderungen sollten sich im Anhang des Durchführungsbeschlusses 2014/709/EU widerspiegeln.
- (5) Um den jüngsten epidemiologischen Entwicklungen in Bezug auf die Afrikanische Schweinepest in der Union Rechnung zu tragen und die mit der Ausbreitung dieser Seuche verbundenen Risiken proaktiv anzugehen, sollte in Rumänien ein neues, ausreichend großes Gebiet mit hohem Risiko festgelegt und ordnungsgemäß in Teil III des Anhangs des Durchführungsbeschlusses 2014/709/EU aufgenommen werden.
- (6) Angesichts der Dringlichkeit der Seuchenlage in der Union in Bezug auf die Ausbreitung der Afrikanischen Schweinepest ist es wichtig, dass die Änderungen, die mit dem vorliegenden Beschluss an dem Anhang des Durchführungsbeschlusses 2014/709/EU vorgenommen werden, so bald wie möglich wirksam werden.
- (7) Die in diesem Beschluss vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des Ständigen Ausschusses für Pflanzen, Tiere, Lebensmittel und Futtermittel —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Der Anhang des Durchführungsbeschlusses 2014/709/EU erhält die Fassung des Anhangs des vorliegenden Beschlusses.

Artikel 2

Dieser Beschluss ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Brüssel, den 29. Oktober 2020

Für die Kommission
Stella KYRIAKIDES
Mitglied der Kommission

ANHANG

Der Anhang des Durchführungsbeschlusses 2014/709/EU erhält folgende Fassung:

„ANHANG

TEIL I

1. Belgien

Die folgenden Gebiete in Belgien:

in der Provinz Luxemburg:

- das Gebiet wird im Uhrzeigersinn begrenzt durch:
 - Grenze zu Frankreich,
 - Rue Mersinhat in Florenville,
 - die N818 bis zur Kreuzung mit der N83,
 - die N83 bis zur Kreuzung mit der N884,
 - die N884 bis zur Kreuzung mit der N824,
 - die N824 bis zur Kreuzung mit 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,
 - die N845 bis zur Kreuzung mit der N85,
 - die N85 bis zur Kreuzung mit der N40,
 - die N40 bis zur Kreuzung mit der N802,
 - die N802 bis zur Kreuzung mit der N825,
 - die N825 bis zur Kreuzung mit der E25-E411,
 - die E25-E411 bis zur Kreuzung mit der 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,
- Grenze zum Großherzogtum Luxemburg,
- Grenze zu Frankreich, bis zur Kreuzung mit der Rue Mersinhat in Florenville.

2. Estland

Die folgenden Gebiete in Estland:

- Hiiu maakond.

3. Ungarn

Die folgenden Gebiete in Ungarn:

- Békés megye 950950, 950960, 950970, 951950, 952050, 952750, 952850, 952950, 953050, 953150, 953650, 953660, 953750, 953850, 953960, 954250, 954260, 954350, 954450, 954550, 954650, 954750, 954850, 954860, 954950, 955050, 955150, 955250, 955260, 955270, 955350, 955450, 955510, 955650, 955750, 955760, 955850, 955950, 956050, 956060, 956150 és 956160 kódszámú vadgazdálkodási egységeinek teljes területe,
- Bács-Kiskun megye 600150, 600850, 601550, 601650, 601660, 601750, 601850, 601950, 602050, 603250, 603750 és 603850 kódszámú vadgazdálkodási egységeinek teljes területe,
- Budapest 1 kódszámú, vadgazdálkodási tevékenységre nem alkalmas területe,
- Csongrád-Csanád megye 800150, 800160, 800250, 802220, 802260, 802310 és 802450 kódszámú vadgazdálkodási egységeinek teljes területe,
- Fejér megye 400150, 400250, 400351, 400352, 400450, 400550, 401150, 401250, 401350, 402050, 402350, 402360, 402850, 402950, 403050, 403250, 403350, 403450, 403550, 403650, 403750, 403950, 403960, 403970, 404570, 404650, 404750, 404850, 404950, 404960, 405050, 405750, 405850, 405950, 406050, 406150, 406550, 406650 és 406750 kódszámú vadgazdálkodási egységeinek teljes területe,
- Jász-Nagykun-Szolnok megye 750150, 750160, 750260, 750350, 750450, 750460, 754450, 754550, 754560, 754570, 754650, 754750, 754950, 755050, 755150, 755250, 755350 és 755450 kódszámú vadgazdálkodási egységeinek teljes területe,
- Komárom-Esztergom megye 250150, 250250, 250350, 250450, 250460, 250550, 250650, 250750, 250850, 250950, 251050, 251150, 251250, 251350, 251360, 251450, 251550, 251650, 251750, 251850, 252150 és 252250, kódszámú vadgazdálkodási egységeinek teljes területe,
- Pest megye 571550, 572150, 572250, 572350, 572550, 572650, 572750, 572850, 572950, 573150, 573250, 573260, 573350, 573360, 573450, 573850, 573950, 573960, 574050, 574150, 574350, 574360, 574550, 574650, 574750, 574850, 574860, 574950, 575 050, 575150, 575250, 575350, 575550, 575650, 575750, 575850, 575950, 576050, 576150, 576250, 576350, 576450, 576650, 576750, 576850, 576950, 577050, 577150, 577350, 577450, 577650, 577850, 577950, 578050, 578150, 578250, 578350, 578360, 578450, 578550, 578560, 578650, 578850, 578950, 579050, 579150, 579250, 579350, 579450, 579460, 579550, 579650, 579750, 580250 és 580450 kódszámú vadgazdálkodási egységeinek teljes területe.

4. Lettland

Die folgenden Gebiete in Lettland:

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

- Grobiņas novads,
- Rucavas novada Dunikas pagasts.

5. Litauen

Die folgenden Gebiete in Litauen:

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

6. Polen

Die folgenden Gebiete in Polen:

w województwie warmińsko-mazurskim:

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

w województwie podlaskim:

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

w województwie mazowieckim:

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

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

w województwie podkarpackim:

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

w województwie świętokrzyskim:

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

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

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

w województwie łódzkim:

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

w województwie pomorskim:

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

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

w województwie lubuskim:

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

w województwie dolnośląskim:

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

w województwie wielkopolskim:

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

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

7. Słowakei

Die folgenden Gebiete in der Slowakei:

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

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

8. Griechenland

Die folgenden Gebiete in Griechenland:

- 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, Petrola, 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, Sidirokastron, 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).

TEIL II

1. Belgien

Die folgenden Gebiete in Belgien:

in der Provinz Luxemburg:

- das Gebiet wird im Uhrzeigersinn begrenzt durch:
 - die Rue de la Station (N85) in Florenville bis zur Kreuzung mit der N894,
 - die N894 bis zur Kreuzung mit der rue Grande,
 - die rue Grande bis zur Kreuzung mit der Rue de Neufchâteau,
 - die rue de Neufchâteau bis zur Kreuzung mit Hosseuse,
 - Hosseuse,
 - La Roquignole,
 - Les Chanvières,
 - La Fosse du Loup,
 - Le Sart,
 - die N801 bis zur Kreuzung mit der rue de l'Accord,
 - rue de l'Accord,
 - rue du Fet,
 - die N40 bis zur Kreuzung mit der E25-E411,
 - die E25-E411 bis zur Kreuzung mit der N81 auf der Höhe von Weyler,
 - die N81 bis zur Kreuzung mit der N883 auf der Höhe von Aubange,
 - die N883 bis zur Kreuzung mit der N88 auf der Höhe von Aubange,
 - die N88 bis zur Kreuzung mit der N811,
 - die N811 bis zur Kreuzung mit der rue Baillet Latour,
 - die rue Baillet Latour bis zur Kreuzung mit der N88,

- die N88 (Rue Baillet Latour, Rue Fontaine des Dames, Rue Yvan Gils, Rue de Virton, Rue de Gérardville, Route de Meix) bis zur Kreuzung mit der N981,
- die N981 (Rue de Virton) bis zur Kreuzung mit der N83,
- die N83 (Rue du Faing, Rue de Bouillon, Rue Albert 1er, Rue d'Arlon) bis zur Kreuzung mit der N85 (Rue de la Station) in Florenville.

2. Bulgarien

Die folgenden Gebiete in Bulgarien:

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

3. Estland

Die folgenden Gebiete in Estland:

- Eesti Vabariik (välja arvatud Hiiu maakond).

4. Ungarn

Die folgenden Gebiete in Ungarn:

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

5. Lettland

Die folgenden Gebiete in Lettland:

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

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

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

6. Litauen

Die folgenden Gebiete in Litauen:

- Alytaus miesto savivaldybė,
- Alytaus rajono savivaldybė,

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

Die folgenden Gebiete in Polen:

w województwie warmińsko-mazurskim:

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

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

w województwie podlaskim:

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

w województwie mazowieckim:

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

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

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

w województwie podkarpackim:

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

w województwie pomorskim:

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

w województwie świętokrzyskim:

- gmina Tarłów i część gminy Ożarów położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 74 w powiecie opatowskim,
- część gminy Brody położona na zachód od linii kolejowej biegnącej od miejscowości Marcule i od północnej granicy gminy przez miejscowości Klepacze i Karczma Kunowska do południowej granicy gminy oraz na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 9 i na północny — wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 0618T biegnącą od północnej granicy gminy do skrzyżowania w miejscowości Lipie oraz przez drogę biegnącą od miejscowości Lipie do wschodniej granicy gminy i część gminy Mirzec położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 744 biegnącą od południowej granicy gminy do miejscowości Tychów Stary a następnie przez drogę nr 0566T biegnącą od miejscowości Tychów Stary w kierunku północno — wschodnim do granicy gminy w powiecie starachowickim,

w województwie lubuskim:

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

w województwie łódzkim:

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

w województwie zachodniopomorskim:

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

8. Slowakei

Die folgenden Gebiete in der Slowakei:

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

9. Rumänien

Die folgenden Gebiete in Rumänien:

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

TEIL III

1. Bulgarien

Die folgenden Gebiete in Bulgarien:

- the whole region of Blagoevgrad,

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

2. Lettland

Die folgenden Gebiete in Lettland:

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

3. Litauen

Die folgenden Gebiete in Litauen:

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

4. Polen

Die folgenden Gebiete in Polen:

w województwie warmińsko-mazurskim:

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

w województwie podlaskim:

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

w województwie mazowieckim:

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

w województwie lubelskim:

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

w województwie podkarpackim:

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

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

w województwie lubuskim:

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

w województwie wielkopolskim:

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

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

w województwie dolnośląskim:

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

w województwie świętokrzyskim:

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

5. Rumänien

Die folgenden Gebiete in Rumänien:

- 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. Slowakei

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

TEIL IV

Italien

Die folgenden Gebiete in Italien:

- tutto il territorio della Sardegna.“
-

EMPFEHLUNGEN

EMPFEHLUNG (EU) 2020/1595 DER KOMMISSION

vom 28. Oktober 2020

zu den COVID-19-Teststrategien, einschließlich des Einsatzes von Antigen-Schnelltests

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 292,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die COVID-19-Pandemie stellt nach wie vor eine erhebliche Bedrohung für die öffentliche Gesundheit dar. Wie in der Mitteilung der Kommission zu kurzfristigen Vorsorgemaßnahmen der EU im Gesundheitsbereich im Hinblick auf COVID-19-Ausbrüche ⁽¹⁾ dargelegt, sind wirksame Teststrategien und ausreichende Testkapazitäten wesentliche Aspekte der Vorbereitung und Reaktion auf COVID-19, die eine Früherkennung potenziell infektiöser Personen ermöglichen und die Sichtbarkeit der Infektionsraten und der Übertragung innerhalb von Gemeinschaften gewährleisten. Außerdem sind sie eine Voraussetzung für eine angemessene Kontaktnachverfolgung, um die Ausbreitung durch unverzügliche Isolierung zu begrenzen.
- (2) Gemäß Artikel 168 Absatz 7 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union ⁽²⁾ fallen die Festlegung der Gesundheitspolitik sowie die Organisation des Gesundheitswesens und die medizinische Versorgung in die Zuständigkeit der Mitgliedstaaten. Somit sind die EU-Mitgliedstaaten dafür zuständig, unter Berücksichtigung der epidemiologischen und sozialen Lage in den Ländern über die Entwicklung und Umsetzung von COVID-19-Teststrategien zu entscheiden.
- (3) Im Jahr 2013 erließ die EU den Beschluss Nr. 1082/2013/EU des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽³⁾, um die Bereitschaft und die Kapazitäten in ganz Europa zu verbessern und ihre Fähigkeit zur Überwachung und raschen Erkennung von Gesundheitsgefahren sowie zur Koordinierung der Reaktionen darauf zu stärken. Zusammen mit dem Beschluss Nr. 1082/2013/EU wurden verschiedene Instrumente ⁽⁴⁾ eingeführt, um die Reaktionsplanung und die Maßnahmen der Mitgliedstaaten bei grenzüberschreitenden Gesundheitsgefahren zu unterstützen und zu koordinieren.
- (4) Ein wesentliches Element bei der Koordinierung von Gesundheitskrisen, die von unionsweiter Bedeutung sind, ist der Gesundheitssicherheitsausschuss. Seine Aufgabe besteht darin, die Koordinierung und den Austausch bewährter Verfahren und Informationen im Bereich der Bereitschafts- und Reaktionsplanung auf nationaler Ebene zu intensivieren, die Interoperabilität und die sektorübergreifende Dimension solcher Tätigkeiten zu fördern und einen Mechanismus für die gemeinsame Beschaffung medizinischer Gegenmaßnahmen festzulegen.
- (5) Am 15. Juli 2020 hat die Kommission ihre Mitteilung zu kurzfristigen Vorsorgemaßnahmen der EU im Gesundheitsbereich ⁽⁵⁾ angenommen, um im Fall weiterer COVID-19-Ausbrüche in Europa kurzfristige Vorsorgemaßnahmen der EU im Gesundheitsbereich sicherzustellen. Bei einem der in dieser Mitteilung genannten Aktionsbereiche geht es darum, im Wege des Gesundheitssicherheitsausschusses eine Einigung auf EU-Ebene über abgestimmte Teststrategien und -methoden herbeizuführen.
- (6) Am 30. Juni hat der Rat eine Empfehlung zur schrittweisen Aufhebung der vorübergehenden Beschränkung nicht unbedingt notwendiger Reisen in die EU ⁽⁶⁾ angenommen. Dies geschah auf der Grundlage einer Reihe von Grundsätzen und objektiven Kriterien, darunter die Gesundheitslage, die Möglichkeit, während der Reise Eindämmungsmaßnahmen anzuwenden, Fragen der Gegenseitigkeit sowie Daten aus einschlägigen Quellen wie dem Europäischen Zentrum für die Prävention und die Kontrolle von Krankheiten (ECDC) und der Weltgesundheitsorganisation (WHO).

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

⁽²⁾ ABl. C 326 vom 26.10.2012, S. 47.

⁽³⁾ Beschluss Nr. 1082/2013/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Oktober 2013 zu schwerwiegenden grenzüberschreitenden Gesundheitsgefahren und zur Aufhebung der Entscheidung Nr. 2119/98/EG (ABl. L 293 vom 5.11.2013, S. 1).

⁽⁴⁾ Dazu gehören unter anderem das Frühwarn- und Reaktionssystem für die Überwachung und die Kontrolle übertragbarer Krankheiten (EWRS), die Koordinierung durch den Gesundheitssicherheitsausschuss (HSC) sowie die gemeinsame Beschaffung.

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

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

- (7) Der Gesundheitssicherheitsausschuss hat sich am 17. September 2020 beim Thema „Vorsorgemaßnahmen der EU im Gesundheitsbereich: Empfehlungen für ein gemeinsames Konzept der EU für COVID-19-Tests“ ⁽⁷⁾ geeinigt und verschiedene Maßnahmen dargelegt, die die Länder bei der Aktualisierung oder Anpassung ihrer Teststrategien berücksichtigen sollten. Mit den Empfehlungen soll eine Einigung auf ein kohärentes Konzept für COVID-19-Tests in ganz Europa erzielt werden. Ihr Inhalt stützt sich auf die Lage, die Anfang September 2020 in den europäischen Ländern herrschte, und die entsprechenden Teststrategien und -ziele, die zu diesem Zeitpunkt verfolgt wurden.
- (8) Die Mitgliedstaaten sollten Reiseverbote vermeiden. Zur Wahrung der Freiheiten des Binnenmarks sollten Einschränkungen im Einklang mit den allgemeinen Grundsätzen des Unionsrechts, insbesondere der Verhältnismäßigkeit und der Nichtdiskriminierung, erfolgen und nicht über das zum Schutz der öffentlichen Gesundheit unbedingt erforderliche Maß hinausgehen.
- (9) Am 13. Oktober 2020 hat der Rat eine Empfehlung für eine koordinierte Vorgehensweise bei der Beschränkung der Freizügigkeit aufgrund der COVID-19-Pandemie ⁽⁸⁾ angenommen, in der unter anderem mehr Klarheit über die Maßnahmen für Reisende aus Gebieten mit erhöhtem Risiko (Tests und Selbstisolierung) vorgesehen wird, indem die Öffentlichkeit präzise und zeitnah informiert werden soll.
- (10) Aussagekräftigen Tests kommt eine Schlüsselrolle zu, wenn es darum geht, den freien Personenverkehr und das reibungslose Funktionieren des Binnenmarks zu gewährleisten. Seit dem Ausbruch der COVID-19-Pandemie ist bei den diagnostischen Tests eine rasche Entwicklung zu verzeichnen, und dieser Bereich ist für die Bekämpfung von Ausbrüchen entscheidend. In Anerkennung der Bedeutung diagnostischer Tests unterstützt die EU deren Entwicklung durch eine Reihe von Forschungs- und Innovationsmaßnahmen¹. Der gezielte Einsatz von COVID-19-Tests in großen Mengen und die Gewährleistung einer schnellen Durchlaufzeit zwischen Testanforderung und Testergebnis spielen eine wichtige Rolle bei der Verringerung der Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2. Die derzeit zuverlässigste Methode zur Testung auf eine Infektion ist der RT-PCR-Test (Reverse-Transkriptase-Polymerase-Kettenreaktion); solche Tests waren mit am schnellsten verfügbar, als die Pandemie den europäischen Kontinent erreichte.
- (11) Während die RT-PCR-Testraten in der gesamten EU angestiegen sind, was zur Folge hatte, dass mehr COVID-19-positive Personen ermittelt wurden, vor allem unter den jüngeren Menschen, die leichte Symptome aufweisen oder asymptomatisch sind, haben nunmehr die Labors Schwierigkeiten, ausreichende Ressourcen und Kapazitäten bereitzustellen, um den Anforderungen gerecht zu werden. Dies hat zu Engpässen bei RT-PCR-Testmaterialien und zu längeren Durchlaufzeiten der Tests geführt, wodurch die wirksame Umsetzung von Risikominderungsmaßnahmen sowie die rasche Kontaktnachverfolgung eingeschränkt wurden. Um diese Engpässe abzufedern, hat die Kommission bereits am 19. März ein gemeinsames Beschaffungsverfahren für Laborausrüstung, einschließlich Testkits und Reagenzien für RT-PCR-Tests, organisiert, an dem 20 Mitgliedstaaten teilnahmen.
- (12) Trotz dieses gemeinsamen Beschaffungsverfahrens sehen sich die Mitgliedstaaten nun erneut mit dem Problem begrenzter Testkapazitäten und langer Testdurchlaufzeiten konfrontiert, insbesondere angesichts des derzeitigen epidemiologischen Kontexts, in dem Europa einen Wiederanstieg der COVID-19-Fälle verzeichnet. In diesem Zusammenhang fassen die Mitgliedstaaten zunehmend die Möglichkeit in Betracht, Schnelltests oder patientennahe Tests (z. B. Antigentests), vor allem in Gesundheitseinrichtungen, durchzuführen und deren breiteren Einsatz zu prüfen. Diese neue Generation schnellerer und kostengünstigerer COVID-19-Tests, bei denen das Testergebnis häufig nach weniger als 30 Minuten vorliegt, gelangt zunehmend auf den Markt.
- (13) Die WHO hat am 11. September 2020 vorläufige Leitlinien für den Einsatz von Antigen-Schnelltests zum Nachweis von COVID-19 ⁽⁹⁾ veröffentlicht, mit denen sie den Ländern im Hinblick auf die potenzielle Bedeutung solcher Tests und die Notwendigkeit einer sorgfältigen Testauswahl Hilfestellung leisten will. Wie die WHO betont, können die Antigen-Schnelltests zwar in einer Reihe von Situationen und Szenarien bei der Diagnose von SARS-CoV-2-Infektionen hilfreich sein, doch ist ihre klinische Leistung (noch) nicht optimal, weshalb Vorsicht geboten ist.
- (14) Unter den vorhandenen Modellen empfiehlt die WHO den Einsatz von Antigen-Schnelltests, die die Mindestleistungsanforderungen von ≥ 80 % Sensitivität und ≥ 97 % Spezifität erfüllen, und diese sollten insbesondere dann eingesetzt werden, wenn die Verfügbarkeit von RT-PCR-Tests vorübergehend eingeschränkt ist oder der klinische Nutzen aufgrund längerer Durchlaufzeiten entfällt. Der Einsatz von Antigen-Schnelltests für das Screening von Einzelpersonen bietet die Möglichkeit einer raschen Identifizierung derjenigen Personen, von denen das größte Risiko einer Verbreitung der Infektion ausgeht, insbesondere bei hohen Übertragungsraten innerhalb einer Gruppe. Des Weiteren sollten die Antigen-Schnelltests von geschultem Personal gemäß den Anweisungen des Herstellers und innerhalb der ersten 5 bis 7 Tage nach Auftreten der Symptome durchgeführt werden, wenn die Viruslast ihren Höchstwert erreicht hat.

⁽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/de/pdf>

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

- (15) Mehrere Mitgliedstaaten⁽¹⁰⁾ haben mit dem Einsatz von Antigen-Schnelltests begonnen und nutzen diese im Rahmen ihrer nationalen COVID-19-Teststrategien. Darüber hinaus führt die Mehrheit der Mitgliedstaaten derzeit Validierungsstudien oder Pilotprojekte zur Bewertung der klinischen Leistung von Antigen-Schnelltests in bestimmten Settings und in Bezug auf die Diagnose von SARS-CoV-2-Infektionen bei bestimmten Zielpopulationen durch. Der Gesundheitssicherheitsausschuss hat sich auf seiner Sitzung vom 19. Oktober 2020 darauf geeinigt, einen gemeinsamen Standpunkt zum Einsatz von Antigen-Schnelltests auszuarbeiten, in dem unter anderem auf die Anwendung dieser Tests und die Nutzung der damit erzielten Ergebnisse eingegangen werden soll.
- (16) Die Nutzung von Antigen-Schnelltests wurde von der Gemeinsamen Aktion „EU Healthy Gateways“⁽¹¹⁾ bewertet, insbesondere mit Blick auf Einreisende an Flughäfen. Gegenstand der Analyse waren unter anderem Optionen für Laboruntersuchungsmethoden, der Zeitpunkt der Testung der Reisenden, die benötigten Ressourcen und die konkreten Regelungen an den Flughäfen. Dies kann auch mit Blick auf Reisende, die andere Transportmittel nutzen, von Relevanz sein.
- (17) Die Kommission hat ferner vor Kurzem das Europäische Zentrum für die Prävention und die Kontrolle von Krankheiten (ECDC) und die Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit (EASA) ersucht, ein Protokoll für sicherere Flugreisen zu erstellen, einschließlich eines Vorschlags für ein gemeinsames EU-Testprotokoll für den Gesundheitsschutz an Flughäfen. Dieses Protokoll sollte Aspekte wie den Zeitpunkt der Tests, die Zielpopulation, die Testarten und die mögliche Durchführung an den Flughäfen abdecken und könnte auf andere Beförderungsarten ausgeweitet werden. Die Entwicklung von Teststrategien auf der Grundlage validierter Technologien für den jeweiligen Kontext und gestützt auf die verfügbaren Kapazitäten sollte auch in die Konzepte für Quarantäne oder sonstige Einschränkungen einfließen, z. B. könnte durch die gegenseitige Anerkennung von Testergebnissen das Risiko einer Einschleppung von Fällen adäquat auf ein Maß eingedämmt werden, das dem in der Zielregion vorherrschenden Risiko entspricht oder niedriger ist, und somit die Aufhebung von Quarantäneregelungen oder anderen Beschränkungen erfolgen.
- (18) Die Entwicklung von Teststrategien auf der Grundlage validierter Technologien und verfügbarer Kapazitäten sollte auch in eine EU-Politikmaßnahme zur Quarantäne einfließen. Die Kommission hat das Europäische Zentrum für die Prävention und die Kontrolle von Krankheiten (ECDC) damit beauftragt, wissenschaftliche Leitlinien für Quarantäneregelungen bereitzustellen mit dem Ziel, ein europäisches Konzept vorzuschlagen —

HAT FOLGENDE EMPFEHLUNG ABGEGEBEN:

ZWECK

1. Mit der vorliegenden Empfehlung erhalten die Länder eine Orientierungshilfe zu den wichtigsten Elementen, die bei nationalen, regionalen oder lokalen Teststrategien zu berücksichtigen sind.
2. Die Empfehlungen zielen insbesondere ab auf den Umfang der COVID-19-Teststrategien, die als prioritär zu betrachtenden Gruppen und die zu berücksichtigenden konkreten Situationen, und sie behandeln wesentliche Punkte, die mit den Kapazitäten und Ressourcen für die Tests in Verbindung stehen. Schließlich werden auch Erwägungsgründe für den Einsatz von Antigen-Schnelltests dargelegt.
3. Mit den Empfehlungen soll auch gewährleistet werden, dass die Testmaßnahmen zum reibungslosen Funktionieren des Binnenmarktes, des grenzüberschreitenden Reiseverkehrs und des freien Personen-, Dienstleistungs- und Warenverkehrs innerhalb der Union beitragen.

TESTSTRATEGIEN

4. Eine Früherkennung durch Testen ist nach wie vor von zentraler Bedeutung. Die Mitgliedstaaten sollten im Einklang mit den verfügbaren Ressourcen, Test- und Kontaktnachverfolgungskapazitäten und unter Berücksichtigung der in den Testleitlinien des ECDC beschriebenen Szenarien so umfassend wie möglich testen und den Schwerpunkt auf symptomatische Personen, Personen, die Kontakt mit bestätigten Fällen hatten, schwere örtlich begrenzte Ausbrüche und so weit wie möglich auch auf das Testen asymptomatischer Personen legen.⁽¹²⁾

⁽¹⁰⁾ Seit dem 22. Oktober sind dies Belgien, Deutschland, Finnland, Frankreich, Griechenland, Italien und Spanien sowie das Vereinigte Königreich.

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

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

5. Wenn die Kapazitäten nicht ausreichen, sollten die Mitgliedstaaten prioritär Personen testen, die Symptome zeigen, die mit denen von COVID-19 übereinstimmen, einschließlich milder Symptome, und insbesondere Personen, die Symptome einer akuten Atemwegsinfektion zeigen. Nach Möglichkeit sollte eine Testung auf Influenza und andere Atemwegsinfektionen daran gekoppelt werden, z. B. im Wege verfügbarer Multiplex- oder sonstiger einschlägiger Tests. Die Kriterien für die Prioritätensetzung beim Testen sollten objektiv sein und auf nichtdiskriminierende Weise angewandt werden.
6. Die Mitgliedstaaten sollten besonderes Augenmerk darauf legen, die Übertragung von COVID-19 in Gesundheits- und Langzeitpflegeeinrichtungen, wie Altenwohn- oder -pflegeheimen, zu verhindern und/oder abzustellen. Das in diesen Bereichen beschäftigte Personal sollte regelmäßig getestet werden, und es sollten Testprogramme aufgelegt werden. Außerdem sollten Patienten bei der Aufnahme ins Krankenhaus oder unmittelbar davor getestet werden, und im Krankenhaus behandelte Personen sollten nach der Aufnahme mindestens 14 Tage lang auf COVID-19-Symptome überwacht und regelmäßig nach einem festgelegten Schema (z. B. einmal wöchentlich) getestet werden.
7. Im Fall begrenzter und eindeutig bestimmter Ausbruchs-Cluster sollten die Mitgliedstaaten erwägen, die Mehrheit der betroffenen Gruppe zu testen, und zwar unabhängig davon, ob die Personen Symptome zeigen, da dadurch die Notwendigkeit strengerer gesundheitspolitischer Maßnahmen reduziert werden oder ganz entfallen kann. Die lokalen Behörden sollten ein Test- und Compliance-Programm für zu erwartende kritische Situationen, beispielsweise in der Schule oder am Arbeitsplatz, ausarbeiten.
8. Die Mitgliedstaaten sollten dafür sorgen, dass Testprogramme für systemrelevantes Personal (darunter Mitarbeiter von Gesundheits-, Pflege- und Bildungseinrichtungen) bereitstehen und dass diese Gruppen eine häufige Testung auf COVID-19 in Anspruch nehmen können.
9. Die Mitgliedstaaten sollten dafür sorgen, dass den Bürgerinnen und Bürgern Informationen über die Gesundheitspolitik bereitgestellt und klar und deutlich vermittelt werden. Sie sollten weiter sicherstellen, dass Testzentren vorhanden sind, die ihrer Bevölkerung und zur allgemeinen Beteiligung an der Testung auf COVID-19 offenstehen, insbesondere im Fall der Testung asymptomatischer Personen oder bei Ausbrüchen.

TESTKAPAZITÄTEN UND -RESSOURCEN

10. Die Kommission unterstreicht erneut, dass die Mitgliedstaaten die benötigten Testkapazitäten und -ressourcen (für Beprobung, Durchführung der Tests und Kontaktnachverfolgung) festlegen sollten, und zwar unter Berücksichtigung der Ziele der Testung, der Steuerung von Nachfrage und Angebot sowie der jüngsten wissenschaftlichen Erkenntnisse über die Eigenschaften der Krankheit.
11. Die Mitgliedstaaten sollten gewährleisten, dass die Kapazitäten und Ressourcen vorgehalten werden, die eine gezielte, zügige und genaue Testung ermöglichen, einschließlich einer raschen Durchlaufzeit von idealerweise 24 Stunden zwischen der Anforderung des Tests und dem Ergebnis sowie zügiger Kontaktnachverfolgung, um eine schnelle Ermittlung und Eindämmung von Fällen und Clustern zu fördern und nichtbetroffenen Gruppen die schnellstmögliche Rückkehr zur Normalität zu ermöglichen.
12. Als zusätzliche Möglichkeit der Nachverfolgung der Verbreitung des Virus in der Bevölkerung sowie als Frühwarnsystem kann ergänzend die Nachverfolgung des Vorkommens von SARS-CoV-2 im Abwasser erfolgen. Diese Überwachung, die in einigen Mitgliedstaaten bereits durchgeführt wird, sollte so weit wie möglich ausgebaut werden.
13. Die Mitgliedstaaten werden im Einklang mit den geltenden ECDC-Leitlinien angehalten, bei Kontaktpersonen nach der Exposition RT-PCR-Tests oder validierte gleichwertige Tests durchzuführen, um die Quarantäne zu verkürzen. Die Mitgliedstaaten sind aufgefordert, die nationalen Quarantänebestimmungen entsprechend den künftigen wissenschaftlichen Erkenntnissen zu beobachten und zu aktualisieren.
14. Die Mitgliedstaaten sollten Testkapazitäten und Testeinsatz sowie die Kontaktnachverfolgungssysteme szenariobasierten Belastungstests unterziehen. Solche Belastungstests sollten nicht nur auf nationaler Ebene erfolgen, sondern auch auf lokal begrenzte Ausbrüche ausgerichtet und auf spezifische Szenarien gestützt werden wie „Superspreading“-Situationen, Ausbrüche in bestimmten Industriezweigen, Bildungseinrichtungen und Wohnheimen. Die Mitgliedstaaten sollten sich abschließend rückblickend über die gewonnenen Erkenntnisse und die bewährten Verfahren austauschen, beispielsweise im Rahmen des Gesundheitssicherheitsausschusses.
15. Die Mitgliedstaaten sollten die grenzüberschreitende Zusammenarbeit in Betracht ziehen, um sicherzustellen, dass EU-weit ausreichend RT-PCR- sowie Schnelltests zur Verfügung stehen, beispielsweise durch die Bereitstellung mobiler Labors oder die technische Abwicklung von Tests über Ländergrenzen hinweg.

ANTIGEN-SCHNELLTESTS

16. Die Mitgliedstaaten sollten sich auf Kriterien für die Auswahl von Antigen-Schnelltests einigen, insbesondere solche Kriterien, die ihre klinische Leistung betreffen wie Sensitivität und Spezifität, und eine Übereinkunft darüber erzielen, bei welchen Szenarien und in welchen Situationen der Einsatz von Antigen-Schnelltests sinnvoll ist, beispielsweise im Fall einer hohen Übertragungsrate innerhalb einer Gruppe.
17. Die Mitgliedstaaten sollten insbesondere im Rahmen des Gesundheitssicherheitsausschusses sowie über andere Plattformen für den Wissensaustausch wie die Integrierte Regelung für die politische Reaktion auf Krisen (IPCR) des Rates einen aktiven Austausch bzw. eine Erörterung der Informationen über die Ergebnisse der Validierungsstudien zu Antigen-Schnelltests betreiben, die in den EU-Ländern durchgeführt werden, und zwar unabhängig von Studien der Unternehmen, die die Tests entwickelt haben.
18. Die Kommission wird gemeinsam mit den Mitgliedstaaten schnellstmöglich einen Rahmen für die Evaluierung, Zulassung und gegenseitige Anerkennung von Schnelltests sowie für die gegenseitige Anerkennung der Testergebnisse erarbeiten. Darüber hinaus wird die Kommission den Markt und die Verfügbarkeit neuer Antigen-Schnelltests überwachen und dabei deren klinische Leistung und die festzulegenden Kriterien berücksichtigen, und sie wird einen zentralen Speicher für die Daten zu Antigen-Schnelltests und die Ergebnisse der Validierungsstudien einrichten, sobald diese EU-weit verfügbar werden, wobei sie sich auf die bestehende Datenbank „COVID-19 In Vitro Diagnostic Devices and Test Methods“ stützen wird. Die Kommission wird Initiativen für die Beschaffung von Tests einleiten, um einen gleichberechtigten Zugang zu Antigen-Schnelltests sowie deren zügige Bereitstellung in der gesamten EU zu gewährleisten.

Brüssel, den 28. Oktober 2020

Für die Kommission
Stella KYRIAKIDES
Mitglied der Kommission

RECHTSAKTE VON GREMIEN, DIE IM RAHMEN INTERNATIONALER ÜBEREINKÜNFTE EINGESETZT WURDEN

Nur die von der UNECE verabschiedeten Originalfassungen sind international rechtsverbindlich. Der Status dieser Regelung und das Datum ihres Inkrafttretens sind der neuesten Fassung des UNECE-Statusdokuments TRANS/WP.29/343 zu entnehmen, das von folgender Website abgerufen werden kann: <http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29docstts.html>

UN-Regelung Nr. 151 — Einheitliche Bedingungen für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich des Totwinkel-Assistenten zur Erkennung von Fahrrädern [2020/1596]

Einschließlich des gesamten gültigen Textes bis:

Ergänzung 1 zur ursprünglichen Fassung der Regelung — Datum des Inkrafttretens: 25. September 2020

Dieses Dokument ist lediglich eine Dokumentationsquelle. Die rechtsverbindlichen Originaltexte sind: ECE/TRANS/WP.29/2019/28 und

ECE/TRANS/WP.29/2020/18

INHALTSVERZEICHNIS

REGELUNG

0. Einführung (zur Information)
1. Anwendungsbereich
2. Begriffsbestimmungen
3. Antrag auf Genehmigung
4. Genehmigung
5. Vorschriften
6. Prüfverfahren
7. Änderungen des Fahrzeugtyps und Erweiterung der Genehmigung
8. Übereinstimmung der Produktion
9. Maßnahmen bei Abweichungen in der Produktion
10. Endgültige Einstellung der Produktion
11. Namen und Anschriften der technischen Dienste, die die Prüfungen für die Genehmigung durchführen, und der Typgenehmigungsbehörden

ANHÄNGE

- 1 Mitteilung
- 2 Anordnungen der Genehmigungszeichen
- 3 Verfahren zur Festlegung der Leistungsanforderungen für andere als die in der Prüffalltabelle aufgeführten Prüffälle.

0. EINFÜHRUNG (zur Information)

- 0.1. Abbiegemanöver, bei denen rechts abbiegende Lastkraftwagen mit Radfahrern kollidieren, geschehen typischerweise bei niedriger Fahrgeschwindigkeit oder Stillstand und haben in der Regel schwerwiegende Folgen für ungeschützte Verkehrsteilnehmer. Durch eine größere Anzahl an Spiegeln und die Ausstattung des

Lastkraftwagens mit seitlichem Unterfahrschutz wurde in der Vergangenheit die Sicht des Lastkraftwagenfahrers verbessert; dies hat die Sicherheit von ungeschützten Verkehrsteilnehmern erhöht. Da jedoch Abbiegeunfälle weiterhin vorkommen und Fahrerassistenzsysteme in vielen Fahrzeugsegmenten eingeführt wurden, ist es nur folgerichtig, solche Hilffssysteme auch zur Vermeidung von Unfällen zwischen abbiegenden Lastkraftwagen und Radfahrern einzusetzen.

- 0.2. Theoretische Erwägungen ergeben, dass Verkehrssituationen, bei denen schwere Nutzfahrzeuge und Fahrräder beteiligt sind, aufgrund von Fehldeutungen der Situation durch die Fahrzeugführer sehr kritisch werden können. In manchen Fällen kann dies so plötzlich geschehen, dass ein Warnsignal hoher Intensität, das innerhalb einer angemessenen Reaktionszeit eine Reaktion des Fahrzeugführers bewirken soll, nicht rechtzeitig genug ausgelöst werden kann. Im Allgemeinen sind Reaktionen des Fahrzeugführers auf jegliche Informationen (hoch- oder niederschwellige Warnungen bzw. Informationen) nur nach einer gewissen Reaktionszeit zu erwarten. Diese Reaktionszeit ist viel länger als die Zeit, die in vielen Fällen erforderlich wäre, um einen Unfall zu vermeiden — und so kann ein Unfall dann trotz Warnung nicht vermieden werden.
- 0.3. Warnsignale hoher Intensität sind in einer Fahrsituation nur dann gerechtfertigt, wenn die Wahrscheinlichkeit eines Unfalls hoch ist, weil Fahrzeugführer sonst dazu neigen, Warnungen des Systems zu ignorieren. Ein (niederschwelliges) Informationsassistenzsystem hingegen kann frühzeitig genug aktiviert werden, da es den Fahrzeugführer unterstützt und nicht irritiert. Es wird davon ausgegangen, dass es möglich ist, Mensch-Maschine-Schnittstellen für Totwinkel-Assistenten dergestalt zu entwickeln, dass sie die Fahrzeugführer nicht stören, wenn die Informationen nicht benötigt werden — beispielsweise indem das Signal außerhalb des Bereichs angebracht wird, auf den sich Fahrzeugführer konzentrieren, wenn sie geradeaus schauen, und es stattdessen in einem Bereich angebracht wird, der für die Fahrer sichtbar wird, sobald sie den Blick geringfügig in die beabsichtigte Fahrtrichtung wenden. Eine günstige Stelle, die diese Anforderungen erfüllt, befindet sich im Winkel von etwa 40 °rechts der Achse, die parallel zur Fahrzeugmittellinie durch den Augenpunkt des Fahrzeugführers verläuft.
- 0.4. Die UN-Regelung verlangt daher eine frühzeitige Aktivierung eines Informationssignals für den Fall, dass ein Fahrrad in einen kritischen Bereich auf der Beifahrerseite des Fahrzeugs fährt und das schwere Nutzfahrzeug ein Abbiegemanöver in Richtung des Fahrrads einleitet; dies auch in Situationen, in denen eine Gegendrehung (weg vom Fahrrad) zur Durchführung des Abbiegemanövers notwendig ist. Dieses Informations- und Hilfssignal darf nur bei Systemstörung oder Verschmutzung der Sensoren automatisch deaktiviert werden; eine manuelle Deaktivierung darf nicht möglich sein.
- 0.5. Die UN-Regelung schreibt darüber hinaus ein anderes Signal vor, das ausgelöst werden muss, wenn ein Zusammenstoß unvermeidbar wird, beispielsweise wenn ein eindeutiges Drehen des Lenkrads oder eine Betätigung der Fahrtrichtungsanzeiger erkannt wird. Das zusätzliche Warnsignal kann manuell oder automatisch deaktiviert werden; bei einer Störung oder bei Verschmutzung der Sensoren muss es zusammen mit dem Informationssignal deaktiviert werden.
- 0.6. In der UN-Regelung wird ein Prüfverfahren festgelegt, das keine tatsächlichen Abbiegemanöver erfordert; dies ist vertretbar, da das Informationssignal ohnehin rechtzeitig angezeigt werden muss. Versuchsdaten zeigen, dass manche Abbiegemanöver schwerer Nutzfahrzeuge, insbesondere beim Abbiegen in eine enge Straße, eine Gegendrehung erfordern, die ungefähr 15 m vor der Einfahrt in die Straße beginnt; daher schreibt das Prüfverfahren in dieser Regelung die Aktivierung des Informationssignals 15 m vor dem erwarteten Kollisionspunkt vor.
- 0.7. Nach dieser Regelung können die technischen Dienste andere, mehr oder weniger zufällige Kombinationen von Parametern prüfen, die nicht in Anlage 1 Tabelle 1 aufgeführt sind. Es wird davon ausgegangen, dass die Systeme robuster sein werden, was aber auch das Prüfverfahren komplexer machen wird:

Um das Bestehen oder Nicht-Bestehen des Systems nach den Anforderungen von Absatz 5 angemessen analysieren zu können, wurde Anhang 3 zur Berechnung der Werte für „bestanden“ und „nicht bestanden“ beigefügt. Es könnten sich gleichwohl widersprüchliche Anforderungen ergeben, wenn ein Informationssignal für einen bestimmten Prüffall nicht zulässig, jedoch für einen anderen erforderlich ist, wenn sich Fahrrad und Fahrzeug in genau denselben relativen Positionen, aber für unterschiedliche angenommene Wendekreisradien und Aufprallstellen (die vom System an den Informationspunkten nicht erkennbar sind) befinden.

Daher wird das Kriterium „erster Informationspunkt“ für diese Arten von Prüfungen nicht bewertet; es gilt als ausreichend, wenn die Prüfung in Bezug auf falsch positive Warnhinweise (Verkehrszeichen) bestanden wurde.

1. ANWENDUNGSBEREICH

- 1.1. Diese Regelung gilt für den Totwinkel-Assistenten von Fahrzeugen der Klassen N₂ (> 8 t technisch zulässige Gesamtmasse) und N₃. Fahrzeuge der Klassen N₂ (≤ 8 t technisch zulässige Gesamtmasse), M₂ und M₃ können auf Antrag des Herstellers genehmigt werden.
- 1.2. Die Vorschriften dieser Regelung sind so formuliert, dass sie auf Fahrzeuge, die für den Rechtsverkehr entwickelt werden, anwendbar sind. Bei Fahrzeugen, die für den Linksverkehr entwickelt werden, sind diese Vorschriften sinngemäß, gegebenenfalls durch Umkehrung, anzuwenden.

2. BEGRIFFSBESTIMMUNGEN

Für die Zwecke dieser Regelung gelten folgende Begriffsbestimmungen:

- 2.1. „Genehmigung eines Fahrzeugtyps“ bezeichnet das vollständige Verfahren, nach dem eine Vertragspartei des Übereinkommens bescheinigt, dass ein Fahrzeugtyp den technischen Vorschriften dieser Regelung entspricht.
- 2.2. „Fahrzeugtyp hinsichtlich des Totwinkel-Assistenten“ bezeichnet Fahrzeuge, die sich in so wesentlichen Punkten wie den folgenden nicht voneinander unterscheiden:
- a) Handelsname oder Marke des Herstellers;
 - b) Fahrzeugeigenschaften, die die Leistung des Totwinkel-Assistenten erheblich beeinflussen;
 - c) Typ und Bauart des Totwinkel-Assistenten.
- 2.3. „Totwinkel-Assistent“ bezeichnet ein System, das den Fahrzeugführer auf die Gefahr eines Zusammenstoßes mit einem Fahrrad auf der Beifahrerseite hinweist.
- 2.4. „Reaktionszeit“ bezeichnet die Zeit, die von der Anzeige des Informationssignals bis zu einer Reaktion des Fahrzeugführers vergeht.
- 2.5. „Augenbezugspunkt“ bezeichnet den Mittelpunkt zwischen zwei Punkten, die sich in einem Abstand von 65 mm voneinander und 635 mm über dem in Anhang 1 der ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6 ⁽¹⁾ definierten Bezugspunkt des Fahrersitzes befinden. Die Verbindungsgerade der beiden Punkte liegt im rechten Winkel zur senkrechten Längsmittlebene des Fahrzeugs. Die Mitte dieser Verbindungsgeraden liegt in der senkrechten Längsebene, die durch den vom Fahrzeughersteller angegebenen Mittelpunkt des Fahrersitzplatzes geht.
- 2.6. „Bremsweg“ bezeichnet die Entfernung, die erforderlich ist, bis das Fahrzeug unter Berücksichtigung der Reaktionszeit und der Bremsverzögerung nach Auslösen des Informationssignals des Totwinkel-Assistenten vollständig zum Stillstand kommt.
- 2.7. „Kollisionspunkt“ bezeichnet die Stelle, an der sich die Trajektorie irgendeines Fahrzeugpunkts mit der irgendeines Fahrradpunkts überschneiden würde, wenn das Abbiegen des Fahrzeugs eingeleitet wird.
- Der in Anlage 1 Abbildung 1 bezeichnete theoretische Kollisionspunkt ist der Punkt, an dem eine Kollision unter den jeweiligen Prüfbedingungen erfolgen würde, wenn sich das Fahrzeug in Richtung des Fahrrads drehen würde, beispielsweise beginnend mit einem Gegenlenkmanöver am letzten Informationspunkt. Es ist zu beachten, dass das tatsächliche Abbiegemanöver nicht geprüft wird, da diese Informationen vor Einleitung des Abbiegens vorhanden sein müssen.
- 2.8. „Letzter Informationspunkt“ (LIP) bezeichnet den Punkt, an dem das Informationssignal gegeben worden sein müsste. Es handelt sich um den Punkt vor der erwarteten Abbiegebewegung eines Fahrzeugs in Richtung eines Fahrrads in Situationen, in denen eine Kollision erfolgen könnte.
- 2.9. „Beifahrerseite“ bezeichnet die Seite des Fahrzeugs, die dem Fahrrad zugewandt ist. Die Beifahrerseite des Fahrzeugs ist bei Rechtsverkehr die rechte Seite.
- 2.10. „Informationssignal“ bezeichnet ein optisches Signal, dessen Zweck die Information des Fahrzeugführers über ein sich in der Nähe bewegendes Fahrrad ist.
- 2.11. „Trajektorie des Fahrzeugs“ bezeichnet die Verbindungslinie aller Stellen, an denen sich die vordere rechte Ecke des Fahrzeugs während des Prüflaufs befunden hat.
- 2.12. „Fahrrad“ bezeichnet die Kombination aus Fahrrad und Fahrradfahrer. Dieses wird in den Prüffällen gemäß den Absätzen 6.5 und 6.6 mit einer Prüfeinrichtung nach ISO [CD] 19206-4 simuliert. Der Bezugspunkt für die Lage des Fahrrads ist der vorderste Punkt auf der Mittellinie des Fahrrads.

⁽¹⁾ Siehe Anhang 1 der Gesamtresolution über Fahrzeugtechnik (R.E.3), Dokument ECE/TRANS/WP.29/78/Rev. 6 – www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html.

- 2.13. „Gemeinsames Feld“ bezeichnet einen Bereich, in dem zwei oder mehr Zustandsinformationen (z. B. Symbole) — allerdings nicht gleichzeitig — angezeigt werden können.
- 2.14. „Seitlicher Abstand“ bezeichnet die Entfernung zwischen Fahrzeug und Fahrrad auf der Beifahrerseite, wenn Fahrzeug und Fahrrad parallel zueinander sind. Die Entfernung wird zwischen der parallel zur Längsmittlebene des Fahrzeugs liegenden, die seitliche Außenkante des Fahrzeugs berührende Ebene — wobei die Projektion von Einrichtungen für indirekte Sicht außer Acht gelassen wird — und der Längsmittlebene des Fahrrads abzüglich der halben Fahrradbreite von 250 mm gemessen. Die seitliche Außenkante des Fahrzeugs ist nur in dem Bereich zwischen dem vordersten Punkt des Fahrzeugs und bis zu 6 m nach hinten zu betrachten.
- 2.15. „Erster Informationspunkt“ bezeichnet den vordersten Punkt, an dem das Informationssignal gegeben werden kann. Es handelt sich um den letzten Informationspunkt zuzüglich einer Entfernung, die einer Fahrzeit von 4 Sekunden entspricht, wobei die Fahrgeschwindigkeit des Fahrzeugs sowie, wenn die Entfernung zur Aufprallstelle weniger als 6 m beträgt, eine zusätzliche Entfernung zu berücksichtigen sind.
- 2.16. „Rechte Vorderecke des Fahrzeugs“ bezeichnet die Projektion des Punktes, der sich aus dem Schnittpunkt der Seitenebene des Fahrzeugs (ohne Einrichtungen für indirekte Sicht) und der Frontebene des Fahrzeugs (ohne Einrichtungen für indirekte Sicht und ohne alle Fahrzeugteile, die sich mehr als 2,0 m über dem Boden befinden) auf die Fahrbahnoberfläche ergibt.
- 2.17. „Aufprallstelle“ bezeichnet, bezogen auf die rechte Vorderecke des Fahrzeugs, die Stelle an der rechten Fahrzeugseite, an der das Fahrrad aufprallt, wenn beide Fahrzeuge den Kollisionspunkt nach Anlage 1 Abbildung 3 erreichen.
- 2.18. „Hauptkontrollschalter des Fahrzeugs“ bezeichnet die Einrichtung, mit deren Hilfe die fahrzeugeigene Elektronikanlage vom ausgeschalteten Zustand (z. B. bei geparktem Fahrzeug in Abwesenheit des Fahrzeugführers) in den normalen Betriebszustand gebracht wird.

3. ANTRAG AUF GENEHMIGUNG

- 3.1. Der Antrag auf Genehmigung eines Fahrzeugtyps hinsichtlich seines Totwinkel-Assistenten ist von dem Fahrzeughersteller oder seinem bevollmächtigten Vertreter einzureichen.
- 3.2. Dem Antrag sind folgende Unterlagen in dreifacher Ausfertigung beizufügen und er muss folgende Angaben enthalten:
 - 3.2.1. eine Beschreibung des Fahrzeugs hinsichtlich der in Absatz 5 genannten Merkmale, bemaßte Zeichnungen und die Unterlagen gemäß Absatz 6.1. Die Zahlen und/oder Symbole, die den Fahrzeugtyp festlegen, sind zu spezifizieren.
- 3.3. Ein Fahrzeug, das dem zu genehmigenden Typ entspricht, ist dem technischen Dienst zur Verfügung zu stellen, der die Prüfungen für die Genehmigung durchführt.

4. GENEHMIGUNG

- 4.1. Entspricht der zur Genehmigung gemäß dieser Regelung vorgeführte Fahrzeugtyp den Vorschriften des Absatzes 5 dieser Regelung, ist die Genehmigung für diesen Fahrzeugtyp zu erteilen.
- 4.2. Die Übereinstimmung mit den Anforderungen nach Absatz 5 ist mit dem Prüfverfahren nach Absatz 6 zu überprüfen; der Betrieb darf jedoch nicht auf diese Prüfbedingungen beschränkt werden
- 4.3. Jedem typgenehmigten Fahrzeug ist eine Genehmigungsnummer zuzuteilen. Ihre ersten beiden Ziffern (00 für diese Regelung in ihrer ersten Fassung) bezeichnen die Änderungsserie mit den neuesten wichtigsten technischen Änderungen, die zum Zeitpunkt der Erteilung der Genehmigung in diese Regelung aufgenommen sind. Dieselbe Vertragspartei darf diese Nummer nicht demselben Fahrzeugtyp mit einem Totwinkel-Assistenten eines anderen Typs oder einem anderen Fahrzeugtyp zuteilen.
- 4.4. Über die Erteilung oder Versagung oder Rücknahme einer Genehmigung nach dieser Regelung sind die Vertragsparteien des Übereinkommens, die diese Regelung anwenden, mit einem Mitteilungsblatt zu unterrichten, das dem Muster in Anhang 1 dieser Regelung entspricht. Diesem Mitteilungsblatt sind Fotografien und/oder Zeichnungen in geeignetem Maßstab beizufügen, die vom Antragsteller zur Verfügung zu stellen sind, und deren Format nicht größer als A4 (210 mm × 297 mm) ist oder die auf dieses Format gefaltet sind.
- 4.5. An jedem Fahrzeug, das einem nach dieser Regelung genehmigten Fahrzeugtyp entspricht, ist sichtbar und an gut zugänglicher Stelle, die im Mitteilungsblatt anzugeben ist, ein internationales Genehmigungszeichen nach dem Muster in Anhang 2 anzubringen, bestehend aus:

- 4.5.1. einem Kreis, in dem sich der Buchstabe „E“ befindet und danach:
- a) die Kennzahl des Landes, das die Genehmigung erteilt hat; ^(*) und
 - b) die Nummer dieser Regelung mit dem nachgestellten Buchstaben „R“, ein Bindestrich und die Genehmigungsnummer rechts neben dem Kreis gemäß diesem Absatz;
- oder
- 4.5.2. einem Oval, in dem sich die Buchstaben „UI“ befinden und danach die eindeutige Kennung.
- 4.6. Entspricht das Fahrzeug einem Fahrzeugtyp, der nach einer oder mehreren anderen UN-Regelungen zum Übereinkommen in dem Land genehmigt wurde, das die Genehmigung nach dieser Regelung erteilt hat, dann braucht das Zeichen nach Absatz 4.5 nicht wiederholt zu werden; in diesem Fall sind die UN-Regelungs- und Genehmigungsnummern und die zusätzlichen Zeichen, aufgrund derer die Genehmigung erteilt wurde, untereinander rechts neben dem Zeichen nach Absatz 4.5 anzuordnen.
- 4.7. Das Genehmigungszeichen muss deutlich lesbar und dauerhaft sein.
- 4.8. Das Genehmigungszeichen ist in der Nähe des Typenschildes oder auf diesem selbst anzubringen.
5. VORSCHRIFTEN
- 5.1. Jedes Fahrzeug, das mit einem Totwinkel-Assistenten gemäß der Begriffsbestimmung in Absatz 2.3 ausgerüstet ist, muss die Anforderungen in den Abschnitten 5.2 bis 5.7 dieser Regelung erfüllen.
- 5.2. Allgemeine Anforderungen
- 5.2.1. Die Wirksamkeit des Totwinkel-Assistenten darf nicht durch magnetische oder elektrische Felder beeinträchtigt werden. Der Nachweis hierfür wird durch das Einhalten der technischen Vorschriften und der Übergangsbestimmungen der UN-Regelung Nr. 10 in der Fassung der Änderungsserie 04 oder späterer Änderungsserien erbracht.
- 5.2.2. Mit Ausnahme der externen Elemente des Totwinkel-Assistenten, die Teil einer anderen Vorrichtung sind, für die besondere Anforderungen hinsichtlich hervorragender Teile gelten, dürfen die externen Elemente des Totwinkel-Assistenten bis zu 100 mm über die Fahrzeugbreite hinausragen.
- 5.3. Leistungsanforderungen
- 5.3.1. Der Totwinkel-Assistent benachrichtigt den Fahrzeugführer über Fahrräder in der Nähe, die durch ein mögliches Abbiegemanöver in Gefahr gebracht werden könnten; die Benachrichtigung erfolgt über ein optisches Signal, damit das Fahrzeug angehalten werden kann, bevor die Trajektorie des Fahrrads passiert wird.
- Der Totwinkel-Assistent benachrichtigt den Fahrzeugführer während eines Stillstands des Fahrzeugs über ein sich näherndes Fahrrad, bevor dieses die Fahrzeugfront erreicht, wobei eine Reaktionszeit von 1,4 Sekunden zu berücksichtigen ist. Dies ist nach den Vorschriften des Absatzes 6.6 zu prüfen.
- Der Totwinkel-Assistent warnt den Fahrzeugführer mittels eines optischen, akustischen oder haptischen Signals — oder einer beliebigen Kombination dieser Signale —, wenn sich das Risiko eines Zusammenstoßes erhöht.
- Ein optisches Informationssignal darf nur so lange abgegeben werden, wie die Bedingungen nach Absatz 5.3.1.4 erfüllt sind. Die Deaktivierung des Informationssignals infolge einer Abkehr des Fahrzeugs von der Trajektorie des Fahrzeugs ist nicht zulässig, solange die Möglichkeit eines Zusammenstoßes von Fahrzeug und Fahrrad besteht, da der Fahrzeugführer wieder in Richtung des Fahrrads lenken könnte.
- 5.3.1.1. Das Informationssignal muss den Vorschriften nach Absatz 5.4 entsprechen.
- 5.3.1.2. Das Warnsignal muss den Vorschriften nach Absatz 5.5 entsprechen. Es darf von Hand abschaltbar sein. Im Falle einer manuellen Deaktivierung muss es bei jeder Aktivierung des Hauptkontrollschalters des Fahrzeugs wieder aktiviert werden.

(*) Die Kennzahlen der Vertragsparteien des Übereinkommens von 1958 finden sich in Anhang 3 der Gesamtresolution über Fahrzeugtechnik (R.E.3), Dokument ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6.

5.3.1.3. Der Totwinkel-Assistent muss mindestens bei allen Vorwärtsfahrgeschwindigkeiten von 0 bis zu 30 km/h und bei Umgebungslichtbedingungen von mehr als 15 Lux betriebsbereit sein.

5.3.1.4. Der Totwinkel-Assistent muss am letzten Informationspunkt ein Informationssignal geben, wenn sich ein Fahrrad mit einer Geschwindigkeit zwischen 5 km/h und 20 km/h bei einem seitlichen Abstand zwischen Fahrrad und Fahrzeug zwischen 0,9 und 4,25 m bewegt und wenn dies zu einem Zusammenstoß zwischen Fahrrad und Fahrzeug mit einer Aufprallstelle von 0 bis 6 m bezogen auf die rechte Vorderecke des Fahrzeugs führen könnte, wenn der Fahrzeugführer eine typische Lenkbewegung ausführen würde. Das Informationssignal ist jedoch nicht erforderlich, wenn der relative Längsabstand zwischen dem Fahrrad und der rechten Vorderecke des Fahrzeugs mehr als 30 m nach hinten oder 7 m nach vorn beträgt.

Das Informationssignal darf vor dem ersten Informationspunkt nicht sichtbar sein. Es muss zwischen dem ersten und dem letzten Informationspunkt gegeben werden. Der erste Informationspunkt kann für jede Aufprallstelle berechnet werden, indem zu der Distanz die Differenz aus 6 m und der Aufprallstelle addiert wird.

Ein Informationssignal muss auch abgegeben werden, wenn bei gerader Fahrt ein Fahrrad mit einem seitlichen Längsabstand zwischen 0,25 bis zu 0,9 m mindestens auf Höhe des vordersten Vorderrads erkannt wird.

5.3.1.5. Der Fahrzeughersteller muss sicherstellen, dass die Zahl der falsch-positiven Warnhinweise, die durch die Erkennung statischer Objekte, bei denen es sich nicht um ungeschützte Verkehrsteilnehmer handelt — beispielsweise Leitkegel, Verkehrszeichen, Hecken und geparkte Fahrzeuge —, minimiert wird. Es ist aber zulässig, ein Informationssignal zu geben, wenn ein Zusammenstoß unmittelbar bevorsteht.

5.3.1.6. Der Totwinkel-Assistent muss sich automatisch deaktivieren, wenn er aufgrund von Verschmutzung der Sensoreinrichtungen durch Eis, Schnee, Schlamm, Schmutz oder Ähnlichem oder aufgrund von Umgebungslichtverhältnissen, die unter den in Absatz 5.3.1.3 genannten liegen, nicht ordnungsgemäß funktionieren kann. Dies muss den Vorgaben in Absatz 5.6.2 entsprechend angezeigt werden. Der Totwinkel-Assistent muss sich automatisch reaktivieren, wenn die Verschmutzung beseitigt und das normale Funktionieren überprüft worden ist. Dies ist gemäß den Vorschriften in Absatz 6.9 zu prüfen.

5.3.1.7. Der Totwinkel-Assistent muss bei einer Störung im Totwinkel-Assistenten, durch die die Anforderungen dieser Regelung nicht erfüllt werden können, dem Fahrzeugführer eine Fehlerwarnung geben; diese muss den Vorgaben in Absatz 5.6.1 entsprechen. Dies ist gemäß den Vorschriften in Absatz 6.8 (Prüfung der Fehlererkennung) zu prüfen.

5.3.2. Der Hersteller muss dem technischen Dienst und der Typgenehmigungsbehörde anhand von Unterlagen, Simulationen oder anderen Mitteln zufriedenstellend nachweisen, dass der Totwinkel-Assistent auch bei kleineren Fahrrädern und kleineren Fahrradfahrern vorschriftsgemäß funktioniert und um nicht mehr als 36 % von den in ISO [CD] 19206-4:2018 angegebenen Werten abweicht.

5.4. Informationssignal

5.4.1. Das Informationssignal des Totwinkel-Assistenten nach Absatz 5.3.1.1 muss ein vom Fahrersitz aus erkenn- und leicht überprüfbares Informationssignal sein. Das Informationssignal muss bei Tageslicht und nachts sichtbar sein.

5.4.2. Die Einrichtung, die das Informationssignal ausgibt, muss sich auf der Beifahrerseite in einem horizontalen Winkel von mehr als 30 ° zu einer parallel zur Längsmittlebene des Fahrzeugs und durch den Augenbezugspunkt verlaufenden Achse befinden. Befindet sich der Fahrersitz auf der Beifahrerseite des Fahrzeugs, kann dieser Wert verringert werden.

5.5. Warnsignal

5.5.1. Das Warnsignal nach Absatz 5.3.1.2 muss sich beispielsweise in der Betriebsart oder Aktivierungsstrategie von dem Informationssignal nach Absatz 5.4 unterscheiden.

5.5.2. Es muss für den Fahrzeugführer leicht ersichtlich sein, dass sich das Warnsignal auf einen möglichen Zusammenstoß bezieht. Falls es sich bei dem Warnsignal ebenfalls um ein optisches Signal handelt, so muss dieses auch bei Tageslicht und nachts sichtbar sein.

- 5.5.3. Das Warnsignal ist frühestens auszulösen, wenn das System einen möglichen Zusammenstoß – beispielsweise im Falle eines beabsichtigten Abbiegemanövers in Richtung des Fahrrads – beispielsweise durch Bewertung der Distanz zwischen Fahrzeug und Fahrrad oder durch Bewertung der sich kreuzenden Trajektorien oder durch Aktivierung des Fahrtrichtungsanzeigers erkennt. Die Strategie ist in den Informationen nach Absatz 6.1 darzulegen. Sie darf nicht allein von der Aktivierung des Fahrtrichtungsanzeigers abhängen.

Der technische Dienst überprüft das Funktionieren des Systems entsprechend der Strategie.

5.6. Fehlerwarnsignale

- 5.6.1. Die Fehlerwarnung nach Absatz 5.3.1.7 muss ein gelbes optisches Warnsignal sein und anders ausgestaltet als das Informationssignal bzw. deutlich von diesem zu unterscheiden sein. Das Fehlerwarnsignal muss bei Tageslicht und nachts sichtbar sein und vom Fahrersitz aus leicht überprüft werden können.

- 5.6.2. Das optische Warnsignal nach Absatz 5.3.1.6 muss anzeigen, dass der Totwinkel-Assistent vorübergehend nicht verfügbar ist. Es muss aktiv sein, bis der Totwinkel-Assistent wieder verfügbar ist. Das Fehlerwarnsignal nach Absatz 5.3.1.7 kann für diesen Zweck verwendet werden.

- 5.6.3. Die optischen Fehlerwarnsignale des Totwinkel-Assistenten müssen bei Aktivierung des Hauptkontrollschalters des Fahrzeugs aktiviert werden. Diese Anforderung gilt nicht, wenn die Warnsignale in einem gemeinsamen Feld angeordnet sind.

5.7. Vorschriften für die Überprüfung

- 5.7.1. Der korrekte Betriebszustand des Totwinkel-Assistenten muss durch optische Überprüfung des Status des Fehlerwarnsignals bestätigt werden können.

6. PRÜFVERFAHREN

- 6.1. Der Hersteller muss Unterlagen zur Verfügung stellen, aus denen die Grundkonstruktion des Systems und gegebenenfalls die Mittel zur Verbindung mit anderen Fahrzeugsystemen hervorgeht. Darin ist die Funktionsweise des Systems, inklusive seiner Erkennungs- und Warnstrategie, zu beschreiben und anzugeben, wie der Betriebszustand des Systems überprüft wird, ob das System andere Fahrzeugsysteme beeinflusst und anhand welcher Methode(n) die Situationen ermittelt werden, die zur Anzeige eines Fehlerwarnsignals führen. Die Unterlagen müssen ausreichende Informationen enthalten, die es der Typgenehmigungsbehörde ermöglichen, zu ermitteln, welchen Typs die ungünstigsten Bedingungen sind und eine Entscheidung über deren Auswahl zu treffen.

6.2. Prüfbedingungen

- 6.2.1. Die Prüfung ist auf einer flachen und trockenen, asphaltierten oder betonierten Oberfläche vorzunehmen.

- 6.2.2. Die Umgebungstemperatur muss zwischen 0 °C und 45 °C liegen.

- 6.2.3. Die Prüfung ist bei Sichtverhältnissen durchzuführen, die ein sicheres Fahren mit der erforderlichen Prüfgeschwindigkeit erlauben.

6.3. Fahrzeugbedingungen

6.3.1. Prüfungsgewicht

Das Fahrzeug kann bei jeglicher Beladung geprüft werden, wobei die Verteilung der Masse auf die Achsen vom Fahrzeughersteller anzugeben ist und die zulässige Gesamtmasse für die einzelnen Achsen nicht überschritten werden darf. Nach Beginn des Prüfverfahrens dürfen keine Änderungen mehr vorgenommen werden. Der Fahrzeughersteller muss anhand von Unterlagen nachweisen, dass das System bei jeglicher Beladung funktioniert.

- 6.3.2. Das Fahrzeug ist mit Reifen zu prüfen, deren Reifendruck normalen Betriebsbedingungen entspricht.

- 6.3.3. Falls es sich um einen Totwinkel-Assistenten handelt, bei dem der Informationszeitpunkt durch den Nutzer angepasst werden kann, ist die Prüfung nach den Absätzen 6.5 und 6.6 für jeden Prüffall durchzuführen, bei dem die Informationsschwelle so eingestellt ist, dass das Informationssignal an der dem Kollisionspunkt am nächsten liegenden Stelle gegeben wird, d. h. in der Einstellung des ungünstigsten Falls. Sobald die Prüfung begonnen hat, dürfen keine Änderungen mehr vorgenommen werden.
- 6.4. Überprüfung des optischen Fehlerwarnsignals
- 6.4.1. Bei stehendem Fahrzeug ist zu prüfen, ob die optischen Warnsignale den Anforderungen von Absatz 5.6 entsprechen.
- 6.4.2. Die Informations- und Warnsignale nach den Absätzen 5.4 und 5.5 sind bei stehendem Fahrzeug zu aktivieren; hierbei ist zu überprüfen, dass die Signale den Vorschriften dieser Absätze entsprechen.
- 6.5. Dynamische Prüfung des Totwinkel-Assistenten
- 6.5.1. Mit Markierungen und der Fahrradattrappe wird gemäß Anlage 1 Abbildung 1 dieser Regelung und gemäß den zusätzlichen Abmessungen nach Anlage 1 Tabelle 1 dieser Regelung ein Korridor gebildet.
- 6.5.2. Das Fahrrad ist gemäß Anlage 1 Abbildung 1 dieser Regelung entsprechend in Ausgangsstellung zu bringen.
- 6.5.3. Ein örtliches Verkehrszeichen, das dem Zeichen C 14 im Sinne des Wiener Übereinkommens über Straßenverkehrszeichen ^(*) entspricht (zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 km/h), oder das diesem Zeichen am nächsten kommende örtliche Verkehrszeichen ist am Beginn des in Anlage 1 Abbildung 1 dieser Regelung dargestellten Korridors an einem Pfosten anzubringen. Der tiefste Punkt des Zeichens muss sich in 2 m Höhe über der Prüfstreckenoberfläche befinden.
- 6.5.4. Das Fahrzeug wird mit einer Geschwindigkeit gemäß Anlage 1 Tabelle 1 dieser Regelung mit einer Toleranz von ± 2 km/h durch den Korridor gefahren.
- 6.5.5. Der Fahrtrichtungsanzeiger darf während der Prüfung nicht bedient werden.
- 6.5.6. Die Fahrradattrappe ist gemäß Anlage 1 Abbildung 1 dieser Regelung entsprechend in Ausgangsstellung zu bringen. Die Fahrradattrappe ist entlang einer geraden Linie zu bewegen (siehe Abbildung 1 in Anlage 1). Die Fahrradattrappe muss derart beschleunigt werden, dass sie die Geschwindigkeit für den tatsächlichen Prüffall gemäß Tabelle 1 nach einer Entfernung von höchstens 5,66 m erreicht hat; nach der Beschleunigung muss sich die Attrappe für mindestens 8 Sekunden mit konstanter Geschwindigkeit und einer Toleranz von $\pm 0,5$ km/h bewegen. Die Fahrradattrappe passiert die Linie A (Anlage 1 Abbildung 1) mit einer Toleranz von $\pm 0,5$ m zeitgleich mit dem Fahrzeug, das die Linie B (Anlage 1 Abbildung 1) mit einer Toleranz von $\pm 0,5$ m passiert.
- Wenn die Beschleunigungsstrecke nicht erreicht werden kann, sind die Ausgangsstellung des Fahrrads und die Länge des Fahrzeugkorridors um jeweils die gleiche Länge anzupassen.
- Die seitliche Abweichung der Fahrradattrappe bezogen auf eine gerade Verbindungslinie zwischen der Ausgangsstellung und dem theoretischem Kollisionspunkt nach Anlage 1 Abbildung 1) darf höchstens $\pm 0,2$ m betragen.
- 6.5.7. Es ist zu überprüfen, ob das Informationssignal des Totwinkel-Assistenten aktiviert wurde, bevor das Fahrzeug die in Anlage 1 Abbildung 1 dieser Regelung dargestellte Linie C passiert hat, und ob das Signal des Totwinkel-Assistenten nicht aktiviert wurde, bevor das Fahrzeug die in Abbildung 1 dargestellte Linie D passiert hat.
- 6.5.8. Es ist zu überprüfen, dass das Informationssignal des Totwinkel-Assistenten beim Passieren des Verkehrszeichens und der Markierungen aktiviert wurde, solange die Fahrradattrappe noch stillsteht.
- 6.5.9. Für die in Anlage 1 Tabelle 1 dieser Regelung dargestellten Prüffälle ist das Vorgehen gemäß den Absätzen 6.5.1 bis 6.5.8 zu wiederholen.
- Wenn der technische Dienst dies als geboten ansieht, kann er innerhalb der in den Absätzen 5.3.1.3 und 5.3.1.4 angegebenen Spannen für die Fahrzeuggeschwindigkeit, Fahrradgeschwindigkeit und den seitlichen Freiraum zusätzliche, andere als die in Anlage 1 Tabelle 1 aufgeführten Prüffälle auswählen.

(*) Siehe ECE/TRANS/196, Artikel 91 des Übereinkommens von 1968 über den Straßenverkehr und über Straßenverkehrszeichen, des Europäischen Zusatzübereinkommens zu diesen Übereinkommen sowie des Protokolls über Straßenmarkierungen.

Der technische Dienst überprüft, dass die Kombination der Parameter in den ausgewählten Prüffällen zu einem Zusammenstoß zwischen dem Fahrrad und dem Fahrzeug an einer Aufprallstelle, die innerhalb der in Absatz 5.3.1.4 aufgeführten Spanne liegt, führen würde. Der technische Dienst stellt durch entsprechendes Anpassen der Startentfernung und der Länge des Korridors für das Fahrzeug und das Fahrrad sicher, dass sich das Fahrzeug beim Passieren der in Anlage 1 Abbildung 1 dargestellten Linie C mit der gewählten Geschwindigkeit bewegt.

Das Kriterium „erster Informationspunkt“ gilt als erfüllt, wenn andere als die in Anlage 1 Tabelle 1 dieser Regelung aufgeführten Prüffälle durchgeführt werden.

- 6.5.10. Die Prüfung gilt als bestanden, wenn das Informationssignal des Totwinkel-Assistenten in allen Prüffällen gemäß Anlage 1 Tabelle 1 dieser Regelung aktiviert wurde, bevor der vorderste Punkt des Fahrzeugs die Linie C erreicht hat, jedoch nicht, bevor der vorderste Punkt des Fahrzeugs die Linie D erreicht hat (siehe Absatz 6.5.7, in dem die Linie D nur für Prüffälle gemäß Anlage 1 Tabelle 1 von Bedeutung ist) und wenn das Informationssignal des Totwinkel-Assistenten in keinem Prüfdurchgang beim Passieren des Verkehrszeichens aktiviert wurde (siehe Absatz 6.5.8). Das Informationssignal ist jedoch nicht erforderlich, wenn der relative Längsabstand zwischen dem Fahrrad und der rechten Vorderecke des Fahrzeugs mehr als 30 m nach hinten oder 7 m nach vorn beträgt.

Für Fahrzeuggeschwindigkeiten von bis zu 5 km/h gilt es als ausreichend, wenn das Informationssignal 1,4 Sekunden bevor das Fahrrad den theoretischen Kollisionspunkt nach Anlage 1 Abbildung 1 erreicht hat, gegeben wird.

Für Fahrzeuggeschwindigkeiten über 25 km/h, bei denen der Bremsweg mehr als 15 m beträgt, muss der Wert d_c nach Anlage 1 Abbildung 1 den Angaben in Anlage 1 Tabelle 2 entsprechen.

6.6. Statische Prüfungen des Totwinkel-Assistenten

6.6.1. Statische Prüfung Typ 1

Das zu prüfende Fahrzeug bleibt stehen. Die Fahrradattrappe ist sodann senkrecht zur Fahrzeuglängsmittlebene zu positionieren, wobei die Aufprallstelle 1,15 m vor dem vordersten Punkt des Fahrzeugs liegt; die Geschwindigkeit des Fahrrads beträgt $5 \pm 0,5$ km/h bei einer seitlichen Toleranz von 0,2 m gemäß Anlage 1 Abbildung 2.

Die Prüfung gilt als bestanden, wenn das Informationssignal des Totwinkel-Assistenten spätestens bei einer Entfernung von 2 m zwischen Fahrrad und Fahrzeug aktiviert wird.

6.6.2. Statische Prüfung Typ 2

Das zu prüfende Fahrzeug bleibt stehen. Die Fahrradattrappe ist sodann wie in Anlage 1 Abbildung 2 dargestellt parallel zur Längsmittlebene des Fahrzeugs mit einem seitlichen Abstand von $2,75 \pm 0,2$ m bei einer Fahrradgeschwindigkeit von $20 \text{ km/h} \pm 0,5 \text{ km/h}$ zu positionieren. Das Fahrrad sollte sich spätestens 44 m vor Passieren des vordersten Punktes des Fahrzeugs mit konstanter Geschwindigkeit bewegen.

Die Prüfung gilt als bestanden, wenn das Informationssignal des Totwinkel-Assistenten spätestens dann aktiviert wird, wenn das Fahrrad 7,77 m von der Projektion des vordersten Punktes des Fahrzeugs auf die Fahrlinie des Fahrrads entfernt ist.

- 6.7. Der Hersteller muss dem technischen Dienst und der Typgenehmigungsbehörde anhand von Unterlagen, Simulationen oder anderen Mitteln zufriedenstellend nachweisen, dass das Informationssignal des Totwinkel-Assistenten nicht aktiviert wird — wie in Absatz 6.5.10 beschrieben —, wenn das Fahrzeug an anderen gewöhnlichen ortsfesten Gegenständen mit Ausnahme des Verkehrszeichens vorbeifährt. Insbesondere ist auf geparkte Fahrzeuge und Verkehrskegel einzugehen.

6.8. Prüfung der Fehlererkennung

- 6.8.1. Es ist eine Störung des Totwinkel-Assistenten zu simulieren, beispielsweise dadurch, dass die Stromzufuhr zu einem Bauteil des Totwinkel-Assistenten oder die elektrische Verbindung zwischen einzelnen Bauteilen des Totwinkel-Assistenten unterbrochen wird. Die elektrischen Anschlüsse für das Fehlerwarnsignal gemäß Absatz 5.6.1 dürfen während der Simulation einer Fehlfunktion des Totwinkel-Assistenten nicht unterbrochen werden.

- 6.8.2. Das in Absatz 5.3.1.7 genannte Fehlerwarnsignal muss gemäß den Vorgaben nach Absatz 5.6.1 aktiviert werden und bleiben, während das Fahrzeug gefahren wird, und es muss nach jeder Aktivierung des Hauptkontrollschalters des Fahrzeugs erneut aktiviert werden, solange die simulierte Störung besteht.

6.9. Prüfung der automatischen Deaktivierung

6.9.1. Beliebige Sensoren des Systems sind vollständig mit einer mit Schnee, Eis oder Schlamm vergleichbaren Substanz (beispielsweise auf Wasserbasis) zu verschmutzen. Der Totwinkel-Assistent muss sich automatisch deaktivieren und diese Bedingung gemäß Absatz 5.6.2 anzeigen.

6.9.2. Die Verschmutzung ist dann vollständig von den Sensoren des Systems zu entfernen und der Hauptkontrollschalter des Fahrzeugs ist zu reaktivieren. Der Totwinkel-Assistent muss sich nach einer Fahrzeit von höchstens 60 Sekunden automatisch reaktivieren.

7. ÄNDERUNGEN DES FAHRZEUGTYP UND ERWEITERUNG DER GENEHMIGUNG

7.1. Jede Änderung eines Fahrzeugtyps im Sinne von Absatz 2.2 dieser Regelung ist der Typgenehmigungsbehörde mitzuteilen, die die Genehmigung für den Fahrzeugtyp erteilt hat. Die Typgenehmigungsbehörde kann dann

7.1.1. entweder zu dem Schluss gelangen, dass die vorgenommenen Änderungen keine nennenswerten nachteiligen Wirkungen haben und der Fahrzeugtyp weiterhin die Voraussetzungen für die Genehmigung erfüllt, und die Genehmigung erweitern,

7.1.2. oder zu dem Schluss gelangen, dass die vorgenommenen Änderungen die Voraussetzungen für eine Genehmigung beeinträchtigen, und dass vor der Erweiterung der Genehmigung weitere Prüfungen erforderlich sind.

7.2. Die Bestätigung oder die Versagung der Genehmigung mit Angabe der Änderungen ist den Vertragsparteien des Übereinkommens, die diese Regelung anwenden, gemäß dem Verfahren nach Absatz 4.4 mitzuteilen.

7.3. Die Typgenehmigungsbehörde unterrichtet die anderen Vertragsparteien mit dem Mitteilungsblatt in Anhang 1 dieser Regelung über die Erweiterung der Genehmigung. Sie teilt jeder Erweiterung eine laufende Nummer zu, die sogenannte Erweiterungsnummer.

8. ÜBEREINSTIMMUNG DER PRODUKTION

8.1. Die Verfahren zur Kontrolle der Übereinstimmung der Produktion müssen den allgemeinen Bestimmungen in Artikel 2 und in Verzeichnis 1 des Übereinkommens (E/ECE/TRANS/505/Rev.3) entsprechen und die folgenden Vorschriften einhalten:

8.2. Jedes Fahrzeug, das nach dieser Regelung genehmigt wurde, muss hinsichtlich der Herstellung dem genehmigten Fahrzeugtyp entsprechen und die Anforderungen gemäß Absatz 5 erfüllen.

8.3. Die Typgenehmigungsbehörde, die die Genehmigung erteilt hat, darf die in den einzelnen Fertigungsanlagen angewandten Verfahren zur Kontrolle der Übereinstimmung jederzeit überprüfen. Diese Überprüfungen werden normalerweise einmal alle zwei Jahre durchgeführt.

9. MAßNAHMEN BEI ABWEICHUNGEN IN DER PRODUKTION

9.1. Die für einen Fahrzeugtyp nach dieser Regelung erteilte Genehmigung kann zurückgenommen werden, wenn die Anforderungen des Absatzes 8 nicht eingehalten sind.

9.2. Nimmt eine Vertragspartei des Übereinkommens eine von ihr erteilte Genehmigung zurück, so hat sie unverzüglich die anderen Vertragsparteien, die diese Regelung anwenden, hierüber mit einem Mitteilungsblatt zu unterrichten, das dem Muster in Anhang 1 dieser Regelung entspricht.

10. ENDGÜLTIGE EINSTELLUNG DER PRODUKTION

Stellt der Inhaber der Genehmigung die Produktion eines nach dieser Regelung genehmigten Fahrzeugtyps endgültig ein, so hat er hierüber die Behörde, die die Genehmigung erteilt hat, zu unterrichten. Diese benachrichtigt ihrerseits die anderen Vertragsparteien des Übereinkommens, die diese Regelung anwenden, mit einem Mitteilungsblatt, das dem Muster in Anhang 1 dieser Regelung entspricht.

11. NAMEN UND ANSCHRIFTEN DER TECHNISCHEN DIENSTE, DIE DIE PRÜFUNGEN FÜR DIE GENEHMIGUNG DURCHFÜHREN, UND DER TYPGENEHMIGUNGSBEHÖRDEN

Die Vertragsparteien des Übereinkommens, die diese Regelung anwenden, übermitteln dem Sekretariat der Vereinten Nationen die Namen und Anschriften der technischen Dienste, die die Prüfungen für die Genehmigung durchführen, und der Typgenehmigungsbehörden, die die Genehmigung erteilen und denen die in anderen Ländern ausgestellten Mitteilungsblätter über die Erteilung oder Erweiterung oder Versagung oder Rücknahme der Genehmigung zu übersenden sind.

Abbildung 3

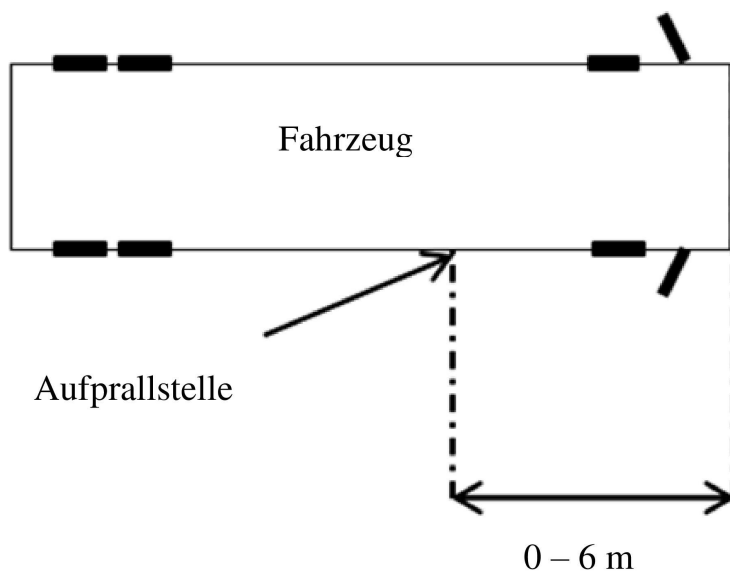
Aufprallort

Tabelle 1

Prüffälle

In dieser Tabelle sind die Prüffälle unter Verwendung der folgenden Variablen aufgeführt:

v_{vehicle}	konstante Geschwindigkeit des Fahrzeugs
v_{bicycle}	konstante Geschwindigkeit des Fahrrads
d_a	Position des Fahrrads, wenn das Fahrzeug Linie b passiert
d_b	Position des Fahrzeugs, wenn das Fahrrad Linie a passiert
d_c	Position des Fahrzeugs am letzten Informationspunkt
d_d	Position des Fahrzeugs am ersten Informationspunkt ($d_c + (6 \text{ m} - \text{Aufprallstelle}) + 11,11 \text{ m}$ für Fahrzeuggeschwindigkeiten von 10 km/h und $d_c + (6 \text{ m} - \text{Aufprallstelle}) + 22,22 \text{ m}$ für Fahrzeuggeschwindigkeiten von 20 km/h)
d_{bicycle}	Ausgangsstellung des Fahrrads
l_{corridor}	Länge des Fahrzeugkorridors
d_{corridor}	Breite des Fahrzeugkorridors
d_{lateral}	seitlicher Abstand zwischen Fahrrad und Fahrzeug

Die folgenden Variablen stellen keine Prüffälle dar, sondern dienen lediglich der Information (ohne die Testparameter zu beeinflussen):

- (a) Aufprallstelle [m]; dies gibt die Aufprallstelle an, für die die Werte von d_a und d_b in Tabelle 1 berechnet wurden (d_d wird immer für eine Aufprallstelle von 6 m berechnet oder, im Falle gleicher Geschwindigkeiten von Fahrzeug und Fahrrad, für den Beginn der synchronen Bewegung)

(b) Wendekreisradius [m]; dieser gibt den Wendekreisradius an, für den die Werte d_a und d_b in Tabelle 1 berechnet wurden.

Prüfung Fall	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]	Nur zur Information (beeinflusst die Testparameter nicht):	
											Aufprallstelle [m]	Wendekreisradius [m]
1	20	10	1,25	44,4	15,8	15	26,1	65	80	Fahr- zeug- breite + 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

Tabelle 2

d_c für Geschwindigkeiten über 25 km/h

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

ANHANG 1

Mitteilung

(größtes Format: A4 (210 mm × 297 mm))



Ausgestellt von: Bezeichnung der Behörde:

.....

.....

über die ⁽²⁾:

- Erteilung der Genehmigung
- Erweiterung der Genehmigung
- Versagung der Genehmigung
- Rücknahme der Genehmigung
- Endgültige Einstellung der Produktion

für einen Fahrzeugtyp hinsichtlich des Totwinkel-Assistenten nach der UN-Regelung Nr. 151

Nummer der Genehmigung:

1. Handelsmarke:

2. Typ und Handelsmarke(n):

3. Name und Anschrift des Herstellers:

4. Gegebenenfalls Name und Anschrift des Bevollmächtigten des Herstellers:

5. Kurze Beschreibung des Fahrzeugs:

6. Fahrzeug zur Genehmigung vorgeführt am:

7. Technischer Dienst, der die Prüfungen für die Genehmigung durchführt:

8. Datum des Prüfberichts des technischen Dienstes:

9. Nummer des Prüfberichts des technischen Dienstes:

10. Gründe für die Erweiterung der Genehmigung (falls zutreffend):

11. Genehmigung für den Totwinkel-Assistenten wird erteilt/versagt:²

12. Ort:

13. Datum:

14. Unterschrift:

15. Folgende Unterlagen, die die Nummer der Genehmigung tragen, sind dieser Mitteilung beigelegt:

16. Bemerkungen:

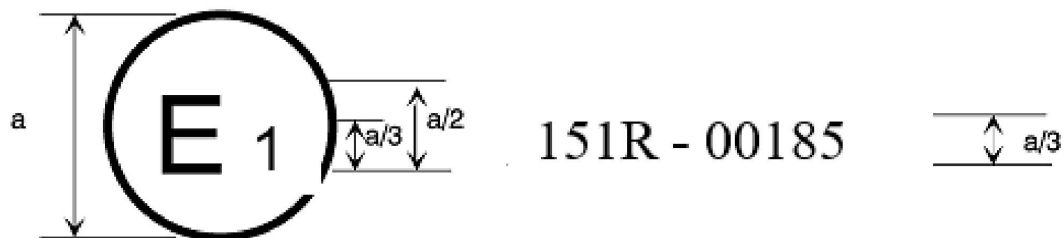
⁽¹⁾ Kennzahl des Landes, das die Genehmigung erteilt, erweitert, versagt oder zurückgenommen hat (siehe die Vorschriften über die Genehmigung in der Regelung).

⁽²⁾ Nichtzutreffendes streichen.

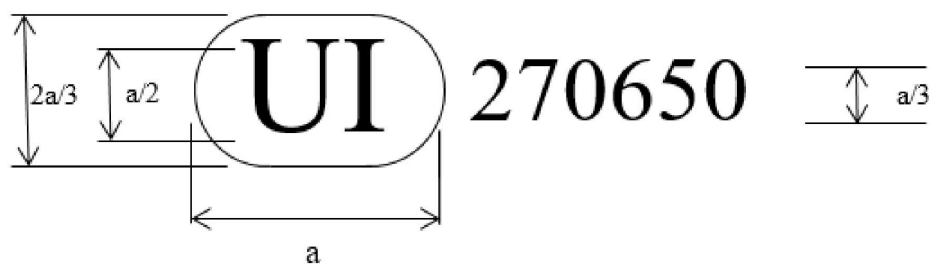
ANHANG 2

Anordnungen der Genehmigungszeichen

(siehe Absätze 4.5 bis 4.5.2 dieser Regelung)

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

Das oben dargestellte, an einem Fahrzeug angebrachte Genehmigungszeichen besagt, dass der betreffende Fahrzeugtyp in Deutschland (E 1) nach der Regelung Nr. 151 hinsichtlich des Totwinkel-Assistenten genehmigt worden ist. Aus den ersten beiden Ziffern der Genehmigungsnummer geht hervor, dass die Genehmigung nach den Vorschriften der UN-Regelung Nr. 151 in ihrer ursprünglichen Fassung erteilt worden ist.

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

Die oben dargestellte eindeutige Kennung besagt, dass der betreffende Typ genehmigt wurde und dass die einschlägigen Informationen zu dieser Typgenehmigung über die sichere Internetdatenbank der Vereinten Nationen durch Eingabe der eindeutigen Kennung 270650 abgerufen werden können. Führenden Nullen in der eindeutigen Kennung können im Genehmigungszeichen weggelassen werden.

ANHANG 3

Verfahren zur Festlegung der Leistungsanforderungen für andere als die in der Prüffalltabelle aufgeführten Prüffälle

Nach Absatz 6.5.9 kann der technische Dienst andere als die in Anlage 1 Tabelle 1 aufgeführten Prüffälle prüfen. In diesem Fall ist der technische Dienst verpflichtet, sicherzustellen, dass die gewählte Parameterkombination zu einer kritischen Situation führen würde. Das folgende Verfahren dient hierbei als Richtschnur für die Angabe der Leistungsanforderungen:

d_a – der Wert d_a dient der Synchronisierung der Bewegungen des Fahrzeugs und des Fahrrads. Er wird durch Multiplikation von 8 s konstanter Fahrt mit der Fahrradgeschwindigkeit gemäß der Tabelle berechnet:

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

d_b – der Wert d_b dient der Synchronisierung der Bewegungen des Fahrzeugs und des Fahrrads. Er besteht aus drei Teilen. Der erste Teil entspricht 8 Sekunden konstanter Fahrt des Lastkraftwagens:

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

Der zweite Teil verschiebt die Synchronisierung unter Berücksichtigung der Aufprallstelle des Fahrrads. Dies wird mit dem Aufprallort L angegeben:

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

Bei dem dritten Teil wird die längere Fahrt des Lastkraftwagens berücksichtigt, die darauf zurückzuführen ist, dass der Lastkraftwagen in einer konstanten Kurvenfahrt zum Kollisionspunkt gelenkt wird und nicht wie das Fahrrad einfach geradeaus fährt.

Das Kurvensegment wird näherungsweise durch einen Kreis mit konstantem Radius bestimmt, der endet, sobald die gewünschte seitliche Verlagerung erreicht ist. Daher muss d_b um die Differenz zwischen gerader und Kurvenfahrt verschoben werden.

Es wird anhand des Wendekreisradius R , der seitlichen Verlagerung $Y = d_{\text{lateral}} + 0,25$ m (Entfernung zwischen Fahrradmitte und Fahrzeugkante) und den Aufprallort L berechnet.

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

Der Endwert d_b berechnet sich aus $d_{b,1}$ abzüglich der anderen beiden Teile $d_{b,2}$ und $d_{b,3}$:

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

Der Wert d_c bestimmt den letzten Informationspunkt. Bei Fahrzeuggeschwindigkeiten von mindestens 10 km/h wird dieser durch das Maximum zweier Werte bestimmt:

der erste Wert wurde aus den physikalischen Prüfläufen abgeleitet und beschreibt, in welcher Entfernung zum Kollisionspunkt das Abbiegen des schweren Nutzfahrzeugs durch Gegendrehung frühestens beginnt; dieser Wert liegt bei:

15 m.

Bei dem zweiten Wert handelt es sich um den Bremsweg unter Berücksichtigung der Reaktionszeit und der Bremsverzögerung a unter Verwendung der Parameter Verzögerung und Reaktionszeit (5 m/s² bzw. 1,4 Sekunden):

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

Daher wird d_c definiert durch

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

Bei Fahrzeuggeschwindigkeiten unter 5 km/h ist es ausreichend, wenn das Informationssignal bei einer Entfernung gegeben wird, die einem TTC-Wert („Time to Collision“ — Zeit bis zum Zusammenstoß) von 1,4 Sekunden (ähnlich den statischen Prüfungen) entspricht.

Bei d_d handelt es sich um den ersten Informationspunkt. Er wird bestimmt, indem zur Entfernung, die 4 Sekunden der Fahrzeugfahrzeit entspricht, der Wert d_c addiert wird; falls die Aufprallstelle nicht bei 6 m liegt, wird der Wert entsprechend angepasst.

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

Diese Formeln ermöglichen es, die Tabelle 1 in Anlage 1 für andere als die dort definierten Prüffälle zu vervollständigen

Nur die von der UNECE verabschiedeten Originalfassungen sind international rechtsverbindlich. Der Status dieser Regelung und das Datum ihres Inkrafttretens sind der neuesten Fassung des UNECE-Statusdokuments TRANS/WP.29/343 zu entnehmen, das von folgender Website abgerufen werden kann: <http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29docstts.html>

UN-Regelung Nr. 152 — Einheitliche Bedingungen für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich des Notbremsassistentensystems (AEBS) in Fahrzeugen der Klassen M₁ und N₁ [2020/1597]

Einschließlich des gesamten gültigen Textes bis:

Ergänzung 1 zur Änderungsserie 01 — Datum des Inkrafttretens: 3. Januar 2021

Dieses Dokument ist lediglich eine Dokumentationsquelle. Die rechtsverbindlichen Originaltexte sind:

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

INHALTSVERZEICHNIS

REGELUNG

1. Anwendungsbereich
2. Begriffsbestimmungen
3. Antrag auf Genehmigung
4. Genehmigung
5. Vorschriften
6. Prüfverfahren
7. Änderungen des Fahrzeugtyps und Erweiterung der Genehmigung
8. Übereinstimmung der Produktion
9. Maßnahmen bei Abweichungen in der Produktion
10. Endgültige Einstellung der Produktion
11. Namen und Anschriften der technischen Dienste, die die Prüfungen für die Genehmigung durchführen, und der Typgenehmigungsbehörden

ANHÄNGE

- 1 Mitteilung
- 2 Anordnungen der Genehmigungszeichen
- 3 Spezielle Vorschriften für die Sicherheitsaspekte elektronischer Steuersysteme

Einleitung

Zweck dieser Regelung ist die Festlegung einheitlicher Vorschriften für Notbremsassistentensysteme (AEBS), eingebaut in Kraftfahrzeuge der Klassen M₁ und N₁, die überwiegend im Stadtverkehr eingesetzt werden.

Das System muss einen möglichen Frontalzusammenstoß selbstständig erkennen, dem Fahrzeugführer eine geeignete Warnung geben und das Bremssystem des Fahrzeugs aktivieren, wodurch das Abbremsen des Fahrzeugs veranlasst wird, um einen Zusammenstoß zu verhindern oder abzumildern, falls der Fahrzeugführer nicht auf die Warnung reagiert.

Im Falle eines Versagens des Systems wird der sichere Betrieb des Fahrzeugs nicht gefährdet.

Bei allen Maßnahmen des Systems kann der Fahrzeugführer jederzeit mit einer bewussten Aktion, z. B. einer Lenkmaßnahme oder dem Betätigen des Gaspedals, die Kontrolle übernehmen und sich über das System hinwegsetzen.

Diese Regelung kann nicht alle Verkehrsbedingungen und Infrastrukturmerkmale im Typgenehmigungsverfahren berücksichtigen; in dieser Regelung wird anerkannt, dass die in dieser Regelung geforderten Leistungen nicht unter allen Bedingungen erreicht werden können (Fahrzeugzustand, Straßenhaftung, Wetterbedingungen, verschlechterte Straßeninfrastruktur und Verkehrsszenarien usw. können sich auf die Leistungsfähigkeit des Systems auswirken). Die in der Realität vorhandenen Bedingungen und Merkmale sollten nicht in einem Maße zu Fehlalarmen oder Fehlbremungen führen, das den Fahrzeugführer dazu bewegen könnte, das System abzuschalten.

Diese Regelung gilt für bereits eingebaute AEBS. Sie hindert Vertragsparteien jedoch nicht daran, den Einbau eines gemäß dieser Regelung genehmigten AEBS vorzuschreiben.

1. ANWENDUNGSBEREICH

Diese Regelung gilt für die Genehmigung von Fahrzeugen der Klassen M₁ und N₁ ⁽¹⁾ hinsichtlich eines fahrzeugseitigen Systems zur

- a) Verhinderung oder Abmilderung eines Auffahrunfalls mit einem Personenkraftwagen in derselben Fahrspur,
- b) Verhinderung oder Abmilderung eines Aufpralls auf einen Fußgänger.

2. BEGRIFFSBESTIMMUNGEN

Für die Zwecke dieser Regelung gelten folgende Begriffsbestimmungen:

- 2.1. „Notbremsassistentensystem“ oder „AEBS“ bezeichnet ein System, das einen unmittelbar bevorstehenden Frontalzusammenstoß selbstständig erkennt und das Abbremsen des Fahrzeugs veranlassen kann, um einen Zusammenstoß zu verhindern oder abzumildern.
- 2.2. „Notbremsung“ bezeichnet eine Bremsanforderung, die vom AEBS an das Betriebsbremsssystem des Fahrzeugs gerichtet wird.
- 2.3. „Kollisionswarnung“ bezeichnet eine Warnung, die vom AEBS an den Fahrzeugführer gerichtet wird, wenn das AEBS einen potenziellen Frontalzusammenstoß festgestellt hat.
- 2.4. „Fahrzeugtyp hinsichtlich des Notbremsassistentensystems“ bezeichnet Fahrzeuge, die sich in wesentlichen Punkten wie den folgenden nicht voneinander unterscheiden:
 - a) Fahrzeugmerkmale, die die Leistung des AEBS erheblich beeinflussen;
 - b) Typ und Bauart des AEBS.
- 2.5. „Prüffahrzeug“ bezeichnet das Fahrzeug, das geprüft wird.
- 2.6. „Weiches Aufprallziel“ bezeichnet ein Aufprallziel, das im Falle eines Zusammenstoßes möglichst geringe Schäden davon trägt und möglichst geringe Schäden am Prüffahrzeug hervorruft.
- 2.7. „Fahrzeugaufprallziel“ bezeichnet ein Aufprallziel, das ein Fahrzeug darstellt.
- 2.8. „Fußgängeraufprallziel“ bezeichnet ein weiches Aufprallziel, das einen Fußgänger darstellt.
- 2.9. „Gemeinsames Feld“ bezeichnet einen Bereich, in dem zwei oder mehr Zustandsinformationen (z. B. Symbole) – allerdings nicht gleichzeitig – angezeigt werden können.
- 2.10. „Selbstprüfung“ bezeichnet eine integrierte Funktion, die, zumindest während das System aktiv ist, kontinuierlich nach einer Systemstörung sucht.
- 2.11. „Zeit bis zum Zusammenstoß“ (Time to Collision – TTC) bezeichnet den Zeitwert, der sich ergibt, wenn der Längsabstand (in Fahrtrichtung des Prüffahrzeugs) zwischen dem Prüffahrzeug und dem Aufprallziel zu einem bestimmten Zeitpunkt durch die relative Geschwindigkeit des Prüffahrzeugs in Längsrichtung und des Aufprallziels geteilt wird.
- 2.12. „Trockene Fahrbahn“ bezeichnet eine Fahrbahn mit einem nominalen maximalen Bremskoeffizienten von 0,9.
- 2.13. „Maximaler Bremskoeffizient“ (Peak braking coefficient – PBC) bezeichnet das Maß für die Reibung von Reifen und Fahrbahnoberfläche, ausgehend von der größtmöglichen Verzögerung eines rollenden Reifens.
- 2.14. „Kalibrierung“ bezeichnet den Vorgang, bei dem das Ansprechverhalten eines Messsystems so eingestellt wird, dass seine Messergebnisse innerhalb einer Spanne von Bezugssignalen liegen.
- 2.15. „Masse eines Fahrzeugs in fahrbereitem Zustand“ bezeichnet die Masse eines unbeladenen Fahrzeugs mit Aufbau, einschließlich Kühlflüssigkeit, Ölen, 90 % des Kraftstoffs, 100 % der sonstigen Flüssigkeiten, Fahrzeugführer (75 kg), jedoch mit Ausnahme von Brauchwasser, Werkzeugen, Ersatzrad.

⁽¹⁾ Entsprechend den Definitionen in der Gesamtresolution über Fahrzeugtechnik (R.E.3), Dokument ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6, Absatz 2 — www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html.

- 2.16. „Unbeladenes Fahrzeug“ bezeichnet die Masse eines Fahrzeugs in fahrbereitem Zustand mit einer zusätzlichen Masse von höchstens 125 kg. Diese zusätzliche Masse umfasst die Messeinrichtung und eine mögliche zweite Person auf dem Vordersitz, die für die Aufzeichnung der Ergebnisse verantwortlich ist.
- 2.17. „Beladenes Fahrzeug“ bezeichnet, falls nichts anderes angegeben ist, das bis zu seiner „Höchstmasse“ beladene Fahrzeug.
- 2.18. „Höchstmasse“ bezeichnet die vom Fahrzeughersteller angegebene technisch zulässige Masse (diese Masse kann höher sein als die von der nationalen Behörde festgelegte „zulässige Gesamtmasse“).
3. ANTRAG AUF GENEHMIGUNG
- 3.1. Der Antrag auf Genehmigung eines Fahrzeugtyps hinsichtlich des Notbremsassistentensystems ist vom Fahrzeughersteller oder seinem bevollmächtigten Vertreter zu stellen.
- 3.2. Dem Antrag ist in dreifacher Ausfertigung Folgendes beizufügen:
- 3.2.1. eine Beschreibung des Fahrzeugtyps im Hinblick auf die in Absatz 2.4 genannten Punkte sowie ein Dokumentationspaket, das Angaben über die Grundkonstruktion des AEBS und die Mittel zur Verbindung mit anderen Fahrzeugsystemen oder zur direkten Steuerung von Ausgangsgrößen enthält. Die Zahlen und/oder Symbole, die den Fahrzeugtyp festlegen, sind zu spezifizieren.
- 3.3. Ein Fahrzeug, das dem zu genehmigenden Typ entspricht, ist dem technischen Dienst zur Verfügung zu stellen, der die Prüfungen für die Genehmigung durchführt.
4. GENEHMIGUNG
- 4.1. Entspricht der zur Genehmigung nach dieser Regelung vorgeführte Fahrzeugtyp den Vorschriften von Absatz 5, so ist die Genehmigung für diesen Fahrzeugtyp zu erteilen.
- 4.2. Jede Genehmigung umfasst die Zuteilung einer Genehmigungsnummer. Ihre ersten beiden Ziffern (derzeit 00 entsprechend der Änderungsserie 00) geben die entsprechende Änderungsserie mit den neuesten, wichtigsten technischen Änderungen an, die zum Zeitpunkt der Erteilung der Genehmigung in die Regelung aufgenommen sind. Dieselbe Vertragspartei darf diese Nummer nicht demselben Fahrzeugtyp mit einem AEBS eines anderen Typs oder einem anderen Fahrzeugtyp zuteilen.
- 4.3. Über die Erteilung oder Versagung oder Rücknahme einer Genehmigung für einen Fahrzeugtyp nach dieser Regelung sind die Vertragsparteien des Übereinkommens, die diese Regelung anwenden, mit einem Mitteilungsblatt zu unterrichten, das dem Muster in Anhang 1 dieser Regelung entspricht. Diesem Mitteilungsblatt sind Unterlagen in geeignetem Maßstab oder elektronischem Format beizufügen, die vom Antragsteller zur Verfügung zu stellen sind und deren Format nicht größer als A4 (210 mm × 297 mm) ist oder die auf dieses Format gefaltet sind.
- 4.4. An jedem Fahrzeug, das einem nach dieser Regelung genehmigten Fahrzeugtyp entspricht, ist sichtbar und an gut zugänglicher Stelle, die im Mitteilungsblatt anzugeben ist, ein internationales Genehmigungszeichen nach dem Muster in Anhang 2 anzubringen, bestehend aus:
- 4.4.1. einem Kreis, in dem sich der Buchstabe „E“ und die Kennzahl des Landes befinden, das die Genehmigung erteilt hat ^(*);
- 4.4.2. der Nummer dieser Regelung, mit dem nachgestellten Buchstaben „R“, einem Bindestrich und der Genehmigungsnummer rechts neben dem Kreis nach Absatz 4.4.1.
- 4.5. Entspricht das Fahrzeug einem Fahrzeugtyp, der nach einer oder mehreren anderen Regelungen zum Übereinkommen in dem Land genehmigt wurde, das die Genehmigung nach dieser Regelung erteilt hat, dann braucht das Zeichen nach Absatz 4.4.1 nicht wiederholt zu werden; in diesem Fall sind die Regelungs- und Genehmigungsnummern und die zusätzlichen Zeichen aller Regelungen, aufgrund derer die Genehmigung erteilt wurde, untereinander rechts neben dem Zeichen nach Absatz 4.4.1 anzuordnen.

(*) Die Kennzahlen der Vertragsparteien des Übereinkommens von 1958 finden sich in Anhang 3 der Gesamtresolution über Fahrzeugtechnik (R.E.3), Dokument ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6.

- 4.6. Das Genehmigungszeichen muss deutlich lesbar und dauerhaft sein.
- 4.7. Das Genehmigungszeichen ist in der Nähe des Typenschildes oder auf diesem selbst anzubringen.
- 5. VORSCHRIFTEN
- 5.1. Allgemeine Anforderungen
 - 5.1.1. Alle Fahrzeuge, die mit einem den Begriffsbestimmungen in Absatz 2.1 entsprechenden AEBS ausgerüstet sind, müssen die Leistungsanforderungen der Absätze 5.1 bis 5.6.2 dieser Regelung sowie die Anforderungen der UN-Regelung Nr. 13-H in ihrer Änderungsserie 01 für Fahrzeuge der Klassen M₁ und N₁ oder der UN-Regelung Nr. 13 in ihrer Änderungsserie 11 für Fahrzeuge der Klasse N₁ erfüllen und mit einer Antiblockierfunktion gemäß den Leistungsanforderungen von Anhang 6 der UN-Regelung Nr. 13-H in ihrer Änderungsserie 01 oder von Anhang 13 der UN-Regelung Nr. 13 in ihrer Änderungsserie 11 ausgestattet sein.
 - 5.1.2. Die Wirksamkeit des AEBS darf durch magnetische oder elektrische Felder nicht beeinträchtigt werden. Dies ist durch Erfüllung der technischen Anforderungen und durch Einhaltung der Übergangsbestimmungen der UN-Regelung Nr. 10 Änderungsserie 05 nachzuweisen.
 - 5.1.3. Die Übereinstimmung der elektronischen Fahrzeugsteuersysteme mit den Sicherheitsaspekten ist anhand der Vorschriften in Anhang 3 nachzuweisen.
 - 5.1.4. Warnsignale

Zusätzlich zu den in den Absätzen 5.2.1.1 und 5.2.2.1 beschriebenen Kollisionswarnungen muss das System dem Fahrer die folgenden geeigneten Warnungen geben:

 - 5.1.4.1. eine Fehlerwarnung bei einer Störung des AEBS, die die Erfüllung der Anforderungen dieser Regelung verhindert; die Warnung muss den Vorgaben in Absatz 5.5.4 entsprechen;
 - 5.1.4.1.1. es darf zu keiner nennenswerten Zeitverzögerung zwischen den einzelnen Selbstprüfungen durch das AEBS kommen, und somit darf es auch keine Verzögerung beim Aufleuchten des Warnsignals geben, wenn es sich um eine elektrisch feststellbare Störung handelt;
 - 5.1.4.1.2. wurde das System nach einer kumulativen Fahrzeit von 15 Sekunden mit einer Geschwindigkeit von mehr als 10 km/h nicht kalibriert, so ist dem Fahrzeugführer dieser Status anzuzeigen; die Anzeige dieser Informationen muss so lange andauern, bis das System erfolgreich kalibriert ist;
 - 5.1.4.2. wenn das Fahrzeug mit einer Vorrichtung zur manuellen Deaktivierung des AEBS ausgestattet ist, muss eine Deaktivierungswarnung erfolgen, wenn das System deaktiviert wird; die Warnung muss den Vorgaben in Absatz 5.4.2 entsprechen;
 - 5.1.4.3. bei Erkennung einer nicht elektrischen Störung (z. B. Blindheit des Sensors oder Fehlausrichtung des Sensors) muss das Warnsignal nach Absatz 5.1.4.1 leuchten.
 - 5.1.5. Notbremsung

Vorbehaltlich der Vorschriften der Absätze 5.3.1 und 5.3.2 muss das System die in den Absätzen 5.2.1.2 und 5.2.2.2 beschriebenen Notbremsungen auslösen, um die Geschwindigkeit des Prüffahrzeugs erheblich zu senken.
 - 5.1.6. Vermeidung von Fehlreaktionen

Das System muss so ausgelegt sein, dass die Erzeugung von Kollisionswarnsignalen minimiert und autonomes Bremsen in Situationen, in denen der Fahrzeugführer einen bevorstehenden Zusammenstoß nicht erkennen würde, vermieden wird. Dies ist bei der Bewertung gemäß Anhang 3 dieser Regelung für die in Anlage 2 dieser Regelung aufgeführten Szenarien nachzuweisen.
- 5.2. Besondere Anforderungen
 - 5.2.1. Zusammenstoß zweier Personenkraftwagen („Pkw gegen Pkw“)

5.2.1.1. Kollisionswarnung

Wenn ein bevorstehender Zusammenstoß mit einem vorausfahrenden Fahrzeug der Klasse M₁ in derselben Fahrspur mit einer relativen Geschwindigkeit oberhalb der Geschwindigkeit, bis zu der das Prüffahrzeug den Zusammenstoß vermeiden kann, 0,8 Sekunden vor einer Notbremsung vorhergesehen werden kann, so muss die Kollisionswarnung nach Absatz 5.5.1 erfolgen und spätestens 0,8 Sekunden vor dem Beginn der Notbremsung erfolgen.

Kann der Zusammenstoß jedoch 0,8 Sekunden vor einer Notbremsung nicht vorhergesehen werden, so muss die Kollisionswarnung unmittelbar nach der Erkennung aktiviert sein.

Die Kollisionswarnung kann abgebrochen werden, wenn die Voraussetzungen für einen Zusammenstoß nicht mehr gegeben sind.

5.2.1.2. Notbremsung

Wenn das System die Möglichkeit eines unmittelbar bevorstehenden Zusammenstoßes erkannt hat, muss eine Bremsanforderung von mindestens 5,0 m/s² an das Betriebsbremsssystem des Fahrzeugs gerichtet werden.

Die Notbremsung kann abgebrochen werden, wenn die Voraussetzungen für einen Zusammenstoß nicht mehr gegeben sind.

Dies wird gemäß den Absätzen 6.4 und 6.5 dieser Regelung geprüft.

5.2.1.3. Geschwindigkeit

Das System muss mindestens in einem Fahrzeuggeschwindigkeitsbereich zwischen 10 km/h und 60 km/h, und bei allen Beladungszuständen des Fahrzeugs aktiv sein, sofern es nicht gemäß Absatz 5.4 manuell deaktiviert wird;

5.2.1.4. Verringerung der Geschwindigkeit durch Bremsanforderung

Wenn das System aktiviert ist, muss das AEBS in der Lage sein, die maximale relative Aufprallgeschwindigkeit gemäß nachstehender Tabelle zu erreichen:

- a) bei Zusammenstößen mit konstant fahrenden oder stationären Aufprallzielen;
- b) auf trockenen Fahrbahnen;
- c) in beladenem und unbeladenem Zustand;
- d) in Situationen, in denen die Längsmittlebenen des Fahrzeugs um nicht mehr als 0,2 m verschoben werden und/oder
- e) bei Umgebungsbeleuchtungsbedingungen von mindestens 1 000 lux.

Es wird anerkannt, dass die in dieser Tabelle geforderten Leistungen unter anderen als den oben genannten Bedingungen möglicherweise nicht vollständig erreicht werden können. Das System darf jedoch die Steuerstrategie unter diesen anderen Bedingungen nicht deaktivieren oder drastisch verändern. Dies ist gemäß Anhang 3 dieser Regelung nachzuweisen.

Maximale relative Aufprallgeschwindigkeit (km/h) für Fahrzeuge der Klasse M₁

Relative Geschwindigkeit (km/h)	Stationär		Fahrend	
	Beladen	Unbeladen	Beladen	Unbeladen
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

Relative Geschwindigkeit (km/h)	Stationär		Fahrend	
	Beladen	Unbeladen	Beladen	Unbeladen
45	15,00	15,00	-	-
50	25,00	25,00	-	-
55	30,00	30,00	-	-
60	35,00	35,00	-	-

Maximale relative Aufprallgeschwindigkeit (km/h) für Fahrzeuge der Klasse N₁ (*)

Relative Geschwindigkeit (km/h)	Stationär/Fahrend	
	Gesamtmasse	Masse in fahrbereitem Zustand
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

(*) Für relative Geschwindigkeiten zwischen den aufgeführten Werten (z. B. 53 km/h) gilt die maximale relative Aufprallgeschwindigkeit (d. h. 35/30 km/h), die der nächsthöheren relativen Geschwindigkeit (d. h. 55 km/h) zugeordnet ist.

Für größere Massen als die Masse in fahrbereitem Zustand gilt die der Gesamtmasse zugeordnete maximale relative Aufprallgeschwindigkeit.

5.2.2. Zusammenstoß eines Personenkraftwagens mit einem Fußgänger („Pkw gegen Fußgänger“)

5.2.2.1. Kollisionswarnung

Wenn das AEBS die Möglichkeit eines Zusammenstoßes mit einem Fußgänger, der die Straße mit einer konstanten Geschwindigkeit von 5 km/h überquert, erkannt hat, muss eine Kollisionswarnung gemäß Absatz 5.5.1 und spätestens zu Beginn des Notbremsengriffs vorhanden sein.

Die Kollisionswarnung kann abgebrochen werden, wenn die Voraussetzungen für einen Zusammenstoß nicht mehr gegeben sind.

5.2.2.2. Notbremsung

Wenn das System die Möglichkeit eines unmittelbar bevorstehenden Zusammenstoßes erkannt hat, muss eine Bremsanforderung von mindestens 5,0 m/s² an das Betriebsbremsssystem des Fahrzeugs gerichtet werden.

Die Notbremsung kann abgebrochen werden, wenn die Voraussetzungen für einen Zusammenstoß nicht mehr gegeben sind.

Dies ist gemäß Absatz 6.6 dieser Regelung zu prüfen.

5.2.2.3. Geschwindigkeit

Das System muss mindestens in einem Fahrzeuggeschwindigkeitsbereich zwischen 20 km/h und 60 km/h und bei allen Beladungszuständen des Fahrzeugs aktiv sein, sofern es nicht gemäß Absatz 5.4 manuell deaktiviert wird.

5.2.2.4. Verringerung der Geschwindigkeit durch Bremsanforderung

Wenn das System aktiviert ist, muss das AEBS in der Lage sein, die maximale relative Aufprallgeschwindigkeit gemäß nachstehender Tabelle zu erreichen:

- a) bei querenden Fußgängern mit einer seitlichen Geschwindigkeitskomponente von nicht mehr als 5 km/h;
- b) auf trockenen Fahrbahnen;
- c) in beladenem und unbeladenem Zustand;
- d) in Situationen, in denen die Längsmittlebenen des Fahrzeugs um nicht mehr als 0,2 m verschoben werden und/oder
- e) bei Umgebungsbeleuchtungsbedingungen von mindestens 2 000 lux.

Es wird anerkannt, dass die in dieser Tabelle geforderten Leistungen unter anderen als den oben genannten Bedingungen möglicherweise nicht vollständig erreicht werden können. Das System darf jedoch die Steuerstrategie unter diesen anderen Bedingungen nicht deaktivieren oder drastisch verändern. Dies ist gemäß Anhang 3 dieser Regelung nachzuweisen.

Maximale Aufprallgeschwindigkeit (km/h) für Fahrzeuge der Klasse M₁ (*)

Geschwindigkeit des Prüffahrzeugs (km/h)	Gesamtmasse	Masse in fahrbereitem Zustand
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

(*) Für relative Geschwindigkeiten zwischen den aufgeführten Werten (z. B. 53 km/h) gilt die maximale relative Aufprallgeschwindigkeit (d. h. 30/30 km/h), die der nächsthöheren relativen Geschwindigkeit (d. h. 55 km/h) zugeordnet ist.
Für größere Massen als die Masse in fahrbereitem Zustand gilt die der Gesamtmasse zugeordnete maximale relative Aufprallgeschwindigkeit.

Maximale relative Aufprallgeschwindigkeit (km/h) für Fahrzeuge der Klasse N₁ (*)

Geschwindigkeit des Prüffahrzeugs (km/h)	Gesamtmasse	Masse in fahrbereitem Zustand
20	0	0
25	0	0
30	0	0
35	0	0
40	10	0
42	15	0
45	20	15
50	30	25
55	35	30
60	40	35

(*) Für Geschwindigkeiten des Prüffahrzeugs zwischen den aufgeführten Werten (z. B. 53 km/h) gilt die maximale Aufprallgeschwindigkeit (d. h. 35/30 km/h), die der nächsthöheren Geschwindigkeit des Prüffahrzeugs (d. h. 55 km/h) zugeordnet ist.

Für größere Massen als die Masse in fahrbereitem Zustand gilt die der Gesamtmasse zugeordnete maximale relative Aufprallgeschwindigkeit.

5.3. Abbruch durch den Fahrzeugführer

5.3.1. Das AEBS muss dem Fahrzeugführer die Möglichkeit bieten, die Kollisionswarnphase und die Notbremsung abubrechen.

5.3.2. In den beiden oben genannten Fällen kann der Abbruch durch eine positive Aktion ausgelöst werden (z. B. Betätigen des Gaspedals, Betätigen des Fahrtrichtungsanzeigers), um zu zeigen, dass der Fahrzeugführer die Gefahrensituation erkannt hat. Der Fahrzeughersteller muss dem technischen Dienst zum Zeitpunkt der Typgenehmigung eine Liste dieser positiven Aktionen zur Verfügung stellen, und diese wird dem Prüfbericht als Anhang beigefügt.

5.4. Manuelle Deaktivierung

5.4.1. Wenn ein Fahrzeug mit einer Vorrichtung zur manuellen Deaktivierung der AEBS-Funktion ausgerüstet ist, gelten erforderlichenfalls folgende Bedingungen:

5.4.1.1. Die AEBS-Funktion muss bei Beginn jedes neuen Zündzyklus automatisch wieder in Kraft gesetzt werden.

5.4.1.2. Die AEBS-Steuerung muss so ausgelegt sein, dass eine manuelle Deaktivierung mit weniger als zwei bewussten Betätigungen durch den Fahrzeugführer nicht möglich ist.

5.4.1.3. Die AEBS-Steuerung muss so eingebaut sein, dass sie den einschlägigen Anforderungen und Übergangsbestimmungen der UN-Regelung Nr. 121 in ihrer Änderungsreihe 01 oder einer späteren Änderungsreihe entspricht.

5.4.1.4. Es darf nicht möglich sein, das AEBS bei einer Geschwindigkeit über 10 km/h zu deaktivieren.

5.4.2. Ist das Fahrzeug mit einer Vorrichtung zur automatischen Deaktivierung der AEBS-Funktion ausgerüstet, z. B. für Situationen wie Geländebetrieb, Betrieb als abzuschleppendes Fahrzeug, Betrieb auf einem Rollenprüfstand, Betrieb in einer Waschanlage, oder für den Fall einer nicht erkennbaren Verformung der Sensoren, gelten gegebenenfalls folgende Bedingungen:

- 5.4.2.1. Der Fahrzeughersteller muss dem technischen Dienst zum Zeitpunkt der Typgenehmigung eine Aufstellung von Situationen, in denen die AEBS-Funktion automatisch deaktiviert wird, und der entsprechenden Kriterien zur Verfügung stellen, und diese ist dem Prüfbericht als Anhang beizufügen.
- 5.4.2.2. Die AEBS-Funktion muss sich wieder automatisch aktivieren, sobald die Bedingungen, die zur automatischen Deaktivierung geführt haben, nicht mehr gegeben sind.
- 5.4.3. Ein konstantes optisches Warnsignal muss den Fahrer darüber informieren, dass das AEBS deaktiviert worden ist. Dazu kann das gelbe Warnsignal nach Absatz 5.5.4 verwendet werden.
- 5.5. Warnanzeige
 - 5.5.1. Die in den Absätzen 5.2.1.1 und 5.2.2.1 genannte Kollisionswarnung muss in mindestens zwei der drei zur Wahl stehenden Modi akustisch, haptisch oder optisch erfolgen.
 - 5.5.2. Eine Beschreibung der Warnanzeige und der Reihenfolge, in der der Fahrzeugführer die Kollisionswarnsignale erhält, muss vom Fahrzeughersteller zum Zeitpunkt der Typgenehmigung vorgelegt und in den Prüfbericht aufgenommen werden.
 - 5.5.3. Wird ein optisches Signal als Teil der Kollisionswarnung verwendet, so kann dieses das Blinken der Fehlerwarnanzeige nach Absatz 5.5.4 sein.
 - 5.5.4. Die Fehlerwarnung nach Absatz 5.1.4.1 muss ein konstantes gelbes optisches Warnsignal sein.
 - 5.5.5. Die einzelnen optischen Warnsignale des AEBS müssen entweder aktiviert werden, indem der Zündschalter (Anlassschalter) auf „ein“ gestellt wird oder indem der Zündschalter (Anlassschalter) auf eine Position zwischen „ein“ und „Start“ gestellt wird, die vom Hersteller als Prüfstellung gedacht ist (System starten (Zündung an)). Diese Anforderung gilt nicht, wenn Warnleuchten in einem gemeinsamen Feld angeordnet sind.
 - 5.5.6. Die optischen Warnsignale müssen auch bei Tageslicht sichtbar sein; der Fahrzeugführer muss von seinem Sitz aus das einwandfreie Funktionieren der Signale leicht nachprüfen können.
 - 5.5.7. Wenn dem Fahrzeugführer ein optisches Warnsignal angezeigt wird, das ihm zeigt, dass das AEBS vorübergehend nicht verfügbar ist, etwa aufgrund ungünstiger Wetterbedingungen, so muss das Signal konstant und gelb sein. Dazu kann das Fehlerwarnsignal nach Absatz 5.5.4 verwendet werden.
- 5.6. Vorschriften für die regelmäßige technische Überwachung
 - 5.6.1. Bei einer regelmäßigen technischen Überprüfung muss der korrekte Betriebszustand des AEBS nach Einschalten der Zündung und einer Überprüfung der Glühbirnen anhand einer sichtbaren Beobachtung des Fehlerwarnsignals bestätigt werden können.

Ist das Fehlerwarnsignal in einem gemeinsamen Feld angeordnet, muss vor der Prüfung des Status des Fehlerwarnsignals zunächst geprüft werden, ob das gemeinsame Feld funktionsfähig ist.
 - 5.6.2. Zum Zeitpunkt der Typgenehmigung sind die Mittel, die zum Schutz gegen eine einfache, unbefugte Veränderung des Betriebs des vom Hersteller gewählten Fehlerwarnsignals angewendet werden, in einer vertraulichen Unterlage zu beschreiben.

Diese Schutzvorschrift ist auch eingehalten, wenn eine zweite Möglichkeit zur Überprüfung des einwandfreien Funktionierens des AEBS zur Verfügung steht.
- 6. PRÜFVERFAHREN
 - 6.1. Prüfbedingungen
 - 6.1.1. Die Prüfung ist auf einer Fahrbahn mit ebener, trockener und griffiger Beton- oder Asphaltoberfläche durchzuführen.

- 6.1.1.1. Der nominale ⁽³⁾ maximale Bremskoeffizient der Prüfstreckenoberfläche muss 0,9 betragen, sofern nicht anders spezifiziert; er ist mit einem der zwei folgenden Verfahren zu messen:
- 6.1.1.2. entweder mit dem Standard-Referenzreifen der American Society for Testing and Materials (ASTM) E1136 nach der ASTM-Methode E1337-90 bei einer Geschwindigkeit von 40 mph oder
- 6.1.1.3. nach der in Anhang 6 Anlage 2 der UN-Regelung Nr. 13-H spezifizierten k-Test-Methode.
- 6.1.1.4. Die Prüfstrecke hat eine gleichförmige Neigung zwischen null und 1 Prozent.
- 6.1.2. Die Umgebungstemperatur muss zwischen 0 °C und 45 °C liegen.
- 6.1.3. Die horizontale Sichtweite muss die Beobachtung des Aufprallziels während der gesamten Prüfung ermöglichen.
- 6.1.4. Die Prüfungen dürfen nur stattfinden, wenn die Ergebnisse nicht vom Wind beeinflusst werden.
- 6.1.5. Die natürliche Umgebungsbeleuchtung muss im Prüfbereich homogen sein und im Falle des Zusammenstoßes zweier Personenkraftwagen gemäß Absatz 5.2.1 mehr als 1 000 lux und im Falle des Zusammenstoßes eines Personenkraftwagens mit einem Fußgänger gemäß Absatz 5.2.2 mehr als 2 000 lux betragen. Es sollte sichergestellt sein, dass bei Fahrt in Richtung tief stehender Sonne oder in der der tief stehenden Sonne entgegengesetzten Richtung keine Prüfungen durchgeführt werden.
- 6.2. Fahrzeugbedingungen
 - 6.2.1. Prüfungsgewicht

Das Fahrzeug ist mindestens in unbeladenem und beladenem Zustand zu prüfen.

Die Lastverteilung muss den Empfehlungen des Herstellers entsprechen. Nach Beginn der Prüfung dürfen keine Änderungen mehr vorgenommen werden.
 - 6.2.2. Konditionierung vor der Prüfung
 - 6.2.2.1. Auf Wunsch des Herstellers

Das Fahrzeug kann bis zu 100 km abwechselnd auf Stadt- und Landstraßen mit öffentlichem Verkehr und den vorhandenen Elementen der Straßenausstattung gefahren werden, um das Sensorsystem zu kalibrieren.

Das Fahrzeug kann einer Reihe von Bremsbetätigungen unterzogen werden, um sicherzustellen, dass das Betriebsbremsystem vor der Prüfung eingefahren ist.
 - 6.2.2.2. Die vom Fahrzeughersteller gewählte Strategie für die Konditionierung vor der Prüfung muss identifiziert und in den Unterlagen für die Typgenehmigung des Fahrzeugs festgehalten werden.
- 6.3. Prüfaufprallziele
 - 6.3.1. Das für die Prüfungen der Fahrzeugerkennung verwendete Aufprallziel muss ein regulärer, in hoher Stückzahl in Serienproduktion hergestellter Personenkraftwagen der Klasse M₁ AA Limousine sein; alternativ kann es sich auch um ein „weiches Aufprallziel“ handeln, das einem solchen Fahrzeug hinsichtlich seiner Identifikationsmerkmale in Bezug auf das gemäß ISO 19206-1:2018 zu prüfende AEBS-Sensorsystem entspricht. Der Bezugspunkt für die Lage des Fahrzeugs muss der hinterste Punkt auf der Mittellinie des Fahrzeugs sein.
 - 6.3.2. Bei den für die Prüfungen der Fußgängererkennung verwendeten Aufprallzielen muss es sich um ein „weiches Aufprallziel“ handeln, das die menschlichen Merkmale repräsentiert, die durch das gemäß ISO 19206-2:2018 zu prüfende AEBS-Sensorsystem abgedeckt werden.
 - 6.3.3. Einzelheiten, anhand derer die Aufprallziele identifiziert und nachgebaut werden können, müssen in den Typgenehmigungsunterlagen aufgeführt werden.

⁽³⁾ Der „nominale Wert“ bezeichnet den theoretischen Zielwert.

6.4. Warn- und Aktivierungsprüfung mit stationärem Fahrzeugaufprallziel

- 6.4.1. Das Prüffahrzeug muss vor dem funktionellen Teil der Prüfung mindestens zwei Sekunden lang in gerader Linie auf das stationäre Aufprallziel zufahren, wobei das Prüffahrzeug nicht mehr als 0,2 m von der Mittellinie des Aufprallziels abweichen darf.

Die Prüfungen sind mit einem Fahrzeug durchzuführen, das mit einer Geschwindigkeit von 20, 42 und 60 km/h (mit einer Toleranz von + 0/-2 km/h) fährt. Wenn es als gerechtfertigt erachtet wird, kann der technische Dienst alle anderen Geschwindigkeiten innerhalb des in Absatz 5.2.1.3 definierten Geschwindigkeitsbereichs prüfen.

Der funktionelle Teil der Prüfung beginnt, wenn das Prüffahrzeug eine konstante Geschwindigkeit erreicht hat und sich in einem Abstand vom Aufprallziel befindet, der einem TTC-Zeitwert (Zeit bis zum Zusammenstoß) von mindestens 4 Sekunden entspricht.

Vom Beginn des funktionellen Teils bis zum Punkt des Zusammenstoßes darf der Fahrzeugführer keine Änderungen an den Betätigungseinrichtungen des Prüffahrzeugs vornehmen, außer leichten Anpassungen an der Lenkeinrichtung, um einem Abweichen des Prüffahrzeugs entgegenzuwirken.

- 6.4.2. Der Zeitpunkt für die Kollisionswarnmodi nach Absatz 5.5.1 muss den Vorschriften von Absatz 5.2.1.1 entsprechen.

6.5. Warn- und Aktivierungsprüfung mit Fahrzeugaufprallziel in Bewegung

- 6.5.1. Das Prüffahrzeug und das sich bewegende Aufprallziel müssen sich vor dem funktionellen Teil der Prüfung mindestens zwei Sekunden lang in gerader Linie in gleicher Richtung bewegen, wobei das Prüffahrzeug nicht mehr als 0,2 m von der Mittellinie des Aufprallziels abweichen darf.

Die Prüfungen sind mit einem Fahrzeug durchzuführen, das mit einer Geschwindigkeit von 30 und 60 km/h fährt, und mit einem Aufprallziel, das sich mit einer Geschwindigkeit von 20 km/h bewegt (mit einer Toleranz von + 0/-2 km/h sowohl für das Prüffahrzeug als auch für das Aufprallziel). Wenn es als gerechtfertigt erachtet wird, kann der technische Dienst das Prüffahrzeug und das Aufprallziel bei allen anderen Geschwindigkeiten innerhalb des in Absatz 5.2.1.3 definierten Geschwindigkeitsbereichs prüfen.

Der funktionelle Teil der Prüfung beginnt, wenn das Prüffahrzeug eine konstante Geschwindigkeit erreicht hat und sich in einem Abstand vom Aufprallziel befindet, der einem TTC-Zeitwert (Zeit bis zum Zusammenstoß) von mindestens 4 Sekunden entspricht.

Vom Beginn des funktionellen Teils der Prüfung an bis das Prüffahrzeug eine Geschwindigkeit erreicht, die der des Aufprallziels entspricht, darf der Fahrzeugführer keine Änderungen an den Betätigungseinrichtungen des Prüffahrzeugs vornehmen, ausgenommen geringfügige Lenkkorrekturen, um einem Abweichen des Prüffahrzeugs entgegenzuwirken.

- 6.5.2. Der Zeitpunkt für die Kollisionswarnmodi nach Absatz 5.5.1 muss den Vorschriften von Absatz 5.2.1.1 entsprechen.

6.6. Warn- und Aktivierungsprüfung mit Fußgängeraufprallziel

- 6.6.1. Das Prüffahrzeug muss vor dem funktionellen Teil der Prüfung mindestens zwei Sekunden lang in gerader Linie auf den Aufprallpunkt des Fußgängeraufprallziels zufahren, wobei das Prüffahrzeug nicht mehr als 0,1 m von der Mittellinie des Aufprallpunkts abweichen darf.

Der funktionelle Teil der Prüfung beginnt, wenn das Prüffahrzeug eine konstante Geschwindigkeit erreicht hat und sich in einem Abstand vom Aufprallpunkt befindet, der einem TTC-Zeitwert (Zeit bis zum Zusammenstoß) von mindestens 4 Sekunden entspricht.

Das Fußgängeraufprallziel muss sich senkrecht zur Fahrtrichtung des Prüffahrzeugs mit einer konstanten Geschwindigkeit von 5 km/h $\pm$ 0,2 km/h bewegen, wobei die Bewegung nicht vor Beginn des funktionellen Teils der Prüfung beginnen darf. Die Position des Fußgängeraufprallziels ist mit dem Prüffahrzeug so abzustimmen, dass der Aufschlagpunkt des Fußgängeraufprallziels auf der Vorderseite des Prüffahrzeugs auf der Längsmittellinie des Prüffahrzeugs liegt, wobei eine Toleranz von höchstens 0,1 m gilt, wenn das Prüffahrzeug während des gesamten funktionellen Teils der Prüfung die vorgeschriebene Prüfgeschwindigkeit einhält und nicht abbremst.

Die Prüfungen sind mit einem Fahrzeug durchzuführen, das mit einer Geschwindigkeit von 20, 30 und 60 km/h (mit einer Toleranz von + 0/-2 km/h) fährt. Wenn es als gerechtfertigt erachtet wird, kann der technische Dienst alle anderen Geschwindigkeiten innerhalb des in den Absätzen 5.2.2.3 und 5.2.2.4 definierten Geschwindigkeitsbereichs prüfen.

Vom Beginn des funktionellen Teils bis zum Zeitpunkt, an dem das Prüffahrzeug den Zusammenstoß vermieden hat oder es sich über den Aufprallpunkt des Fußgängeraufprallziels hinaus bewegt hat, darf der Fahrzeugführer keine Änderungen an den Betätigungseinrichtungen des Prüffahrzeugs vornehmen, ausgenommen geringfügige Lenkkorrekturen, um einem Abweichen des Prüffahrzeugs entgegenzuwirken.

Die oben vorgeschriebene Prüfung ist mit einem „weichen Aufprallziel“ durchzuführen, das einem zu Fuß gehenden sechsjährigen Kind gemäß Absatz 6.3.2 entspricht.

- 6.6.2. Der Zeitpunkt für die Kollisionswarnmodi nach Absatz 5.5.1 muss den Vorschriften von Absatz 5.2.2.1 entsprechen.
- 6.7. (vorbehalten)
- 6.8. Prüfung der Fehlererkennung
 - 6.8.1 Simulation einer elektrischen Störung, z. B. durch Abschalten der Stromversorgung einer AEBS-Komponente oder Abschalten einer elektrischen Verbindung zwischen AEBS-Komponenten. Bei der Simulation einer AEBS-Störung dürfen weder die elektrischen Verbindungen für das Warnsignal für den Fahrzeugführer nach Absatz 5.5.4 noch die optionale manuelle Deaktivierungssteuerung des AEBS nach Absatz 5.4 abgeschaltet werden.
 - 6.8.2. Das Fehlerwarnsignal nach Absatz 5.5.4 muss aktiviert werden und höchstens 10 Sekunden lang, nachdem das Fahrzeug mit einer Geschwindigkeit von mehr als 10 km/h gefahren worden ist, aktiviert bleiben und unmittelbar nach einem anschließenden Ausschalten und Einschalten der Zündung reaktiviert werden, wobei das Fahrzeug steht, solange die simulierte Störung existiert.
- 6.9. Deaktivierungsprüfung
 - 6.9.1. Bei Fahrzeugen mit der Möglichkeit, das AEBS zu deaktivieren, muss der Zündschalter (Anlassschalter) auf „ein“ gestellt und das AEBS deaktiviert werden. Das Warnsignal gemäß Absatz 5.4.2 muss aktiviert werden. Dann den Zündschalter (Anlassschalter) wieder auf „aus“ stellen. Den Zündschalter (Anlassschalter) anschließend wieder auf „ein“ stellen und sicherstellen, dass das zuvor aktivierte Warnsignal nicht reaktiviert wird; dadurch wird angezeigt, dass das AEBS gemäß Absatz 5.4.1 wieder in Kraft gesetzt worden ist. Wird die Zündanlage mit einem Schlüssel betätigt, ist die obige Anforderung ohne Entfernen des Schlüssels zu erfüllen.
- 6.10. Robustheit des Systems
 - 6.10.1. Jedes der oben genannten Prüfscenarien, in denen ein Szenario eine Prüfanordnung bei einer bestimmten Prüfgeschwindigkeit eines Prüffahrzeugs und mit einer bestimmten Lastbedingung einer Kategorie (Pkw gegen Pkw, Pkw gegen Fußgänger) beschreibt, ist zweimal durchzuführen. Entspricht eine der beiden Prüffahrten nicht der geforderten Leistung, so kann die Prüfung einmal wiederholt werden. Ein Prüfscenario gilt als bestanden, wenn die geforderte Leistung in zwei Prüffahrten erreicht wird. Die Zahl der nicht bestandenen Prüffahrten in einer Kategorie darf folgende Werte nicht überschreiten:
 - a) 10 % der durchgeführten Prüffahrten für die Prüfkategorie Pkw gegen Pkw und
 - b) 10 % der durchgeführten Prüffahrten für die Prüfkategorie Pkw gegen Fußgänger.
 - 6.10.2. Die Ursache einer nicht bestandenen Prüffahrt ist zusammen mit dem technischen Dienst zu analysieren und dem Prüfbericht beizufügen. Wenn die Ursache nicht auf eine Abweichung in der Prüfanordnung zurückzuführen ist, kann der technische Dienst alle anderen Geschwindigkeiten innerhalb des in den Absätzen 5.2.1.3, 5.2.1.4, 5.2.2.3 oder 5.2.2.4 jeweils definierten Geschwindigkeitsbereichs prüfen.
 - 6.10.3. Bei der Bewertung nach Anhang 3 muss der Hersteller anhand geeigneter Unterlagen nachweisen, dass das System in der Lage ist, die geforderten Leistungen zuverlässig zu erbringen.
- 7. Änderungen des Fahrzeugtyps und Erweiterung der Genehmigung
 - 7.1. Jede Änderung eines Fahrzeugtyps im Sinne von Absatz 2.4 ist der Typgenehmigungsbehörde mitzuteilen, die die Genehmigung für den Fahrzeugtyp erteilt hat. Die Typgenehmigungsbehörde kann dann

- 7.1.1. entweder zu dem Schluss gelangen, dass die vorgenommenen Änderungen keine nennenswerten nachteiligen Wirkungen haben und der Fahrzeugtyp weiterhin die Voraussetzungen für die Genehmigung erfüllt, und die Genehmigung erweitern,
- 7.1.2. oder zu dem Schluss gelangen, dass der Fahrzeugtyp die Voraussetzungen für die Genehmigung nicht mehr erfüllt und vor der Erweiterung der Genehmigung weitere Prüfungen erforderlich sind.
- 7.2. Die Bestätigung oder Versagung der Genehmigung ist den Vertragsparteien des Übereinkommens, die diese Regelung anwenden, unter Angabe der Änderungen nach dem Verfahren gemäß Absatz 4.3 mitzuteilen.
- 7.3. Die Typgenehmigungsbehörde unterrichtet die anderen Vertragsparteien mit dem Mitteilungsblatt in Anhang 1 dieser Regelung über die Erweiterung der Genehmigung. Sie teilt jeder Erweiterung eine laufende Nummer zu, die sogenannte Erweiterungsnummer.
8. ÜBEREINSTIMMUNG DER PRODUKTION
 - 8.1. Die Verfahren zur Kontrolle der Übereinstimmung der Produktion müssen den in Anlage 1 zum Übereinkommen von 1958 (E/ECE/TRANS/505/Rev.3) beschriebenen Verfahren entsprechen, wobei folgende Vorschriften eingehalten sein müssen:
 - 8.2. Jedes Fahrzeug, das nach dieser Regelung genehmigt wurde, muss hinsichtlich der Herstellung dem genehmigten Fahrzeugtyp entsprechen und die Anforderungen gemäß Absatz 5 erfüllen.
 - 8.3. Die Typgenehmigungsbehörde, die die Genehmigung erteilt hat, kann jederzeit die Übereinstimmung der Kontrollmethoden für jede Produktionseinheit überprüfen. Diese Überprüfungen werden normalerweise einmal alle zwei Jahre durchgeführt.
9. MAßNAHMEN BEI ABWEICHUNGEN IN DER PRODUKTION
 - 9.1. Die für einen Fahrzeugtyp nach dieser Regelung erteilte Genehmigung kann zurückgenommen werden, wenn die Anforderungen von Absatz 8 nicht erfüllt werden.
 - 9.2. Nimmt eine Vertragspartei des Übereinkommens eine von ihr erteilte Genehmigung zurück, so hat sie davon unverzüglich die anderen Vertragsparteien, die diese Regelung anwenden, mit einem Mitteilungsblatt zu unterrichten, das dem Muster in Anhang 1 dieser Regelung entspricht.
10. ENDGÜLTIGE EINSTELLUNG DER PRODUKTION

Stellt der Inhaber der Genehmigung die Produktion eines nach dieser Regelung genehmigten Fahrzeugtyps endgültig ein, so hat er hierüber die Typgenehmigungsbehörde, die die Genehmigung erteilt hat, zu unterrichten. Diese benachrichtigt ihrerseits die anderen Vertragsparteien des Übereinkommens, die diese Regelung anwenden, mit einem Mitteilungsblatt, das dem Muster in Anhang 1 dieser Regelung entspricht.
11. NAMEN UND ANSCHRIFTEN DER TECHNISCHEN DIENSTE, DIE DIE PRÜFUNGEN FÜR DIE GENEHMIGUNG DURCHFÜHREN, UND DER TYPGENEHMIGUNGSBEHÖRDEN

Die Vertragsparteien des Übereinkommens, die diese Regelung anwenden, übermitteln dem Sekretariat der Vereinten Nationen ^(*) die Namen und Anschriften der technischen Dienste, die die Prüfungen für die Genehmigung durchführen, und der Typgenehmigungsbehörden, die die Genehmigung erteilen und denen die in anderen Ländern ausgestellten Mitteilungsblätter über die Erteilung oder Erweiterung oder Versagung oder Rücknahme der Genehmigung zu übersenden sind.
12. ÜBERGANGSVORSCHRIFTEN
 - 12.1. Ab dem offiziellen Datum des Inkrafttretens der Änderungsserie 01 darf keine Vertragspartei, die diese Regelung anwendet, die Erteilung oder Anerkennung einer Typgenehmigung nach dieser Regelung in der Fassung der Änderungsserie 01 verweigern.

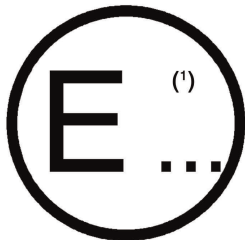
(*) Das UNECE-Sekretariat stellt die Online-Plattform („343 Application“) für den Austausch solcher Informationen mit dem Sekretariat bereit: <https://www.unece.org/trans/main/wp29/datasharing.html>.

- 12.2. Ab dem 1. Mai 2024 sind Vertragsparteien, die diese Regelung anwenden, nicht verpflichtet, Typgenehmigungen nach der ursprünglichen Fassung dieser Regelung, die erstmals nach dem 1. Mai 2024 erteilt wurden, zu akzeptieren.
 - 12.3. Bis 1. Mai 2026 sind Vertragsparteien, die diese Regelung anwenden, verpflichtet, Typgenehmigungen nach der ursprünglichen Fassung dieser Regelung, die erstmals vor dem 1. Mai 2024 erteilt wurden, zu akzeptieren.
 - 12.4. Ab dem 1. Mai 2026 sind Vertragsparteien, die diese Regelung anwenden, nicht mehr verpflichtet, Typgenehmigungen nach der ursprünglichen Fassung dieser Regelung zu akzeptieren.
 - 12.5. Ungeachtet des Absatzes 12.4 akzeptieren Vertragsparteien, die diese Regelung anwenden, bei Fahrzeugen, die nicht von den durch die Änderungsserie 01 eingeführten Änderungen betroffen sind, weiterhin Typgenehmigungen, die nach der ursprünglichen Fassung dieser Regelung erteilt wurden.
 - 12.6. Vertragsparteien, die diese Regelung anwenden, dürfen Typgenehmigungen oder Erweiterungen von Typgenehmigungen nach den vorhergehenden Änderungsserien zu dieser Regelung nicht versagen.
-

ANHANG 1

Mitteilung

(Größtes Format: A4 (210 mm × 297 mm))



Ausgestellt von: Bezeichnung der Behörde:

.....

.....

über die ⁽²⁾:

- Erteilung der Genehmigung
- Erweiterung der Genehmigung
- Versagung der Genehmigung
- Rücknahme der Genehmigung
- Endgültige Einstellung der Produktion

für einen Fahrzeugtyp hinsichtlich der Notbremsassistentensysteme nach der UN-Regelung Nr. 152

Nummer der Genehmigung:

1. Handelsmarke:
2. Typ und Handelsmarke(n):
3. Name und Anschrift des Herstellers:
4. Gegebenenfalls Name und Anschrift des Bevollmächtigten des Herstellers:
5. Kurze Beschreibung des Fahrzeugs:
6. Fahrzeug zur Genehmigung vorgeführt am:
7. Technischer Dienst, der die Prüfungen für die Genehmigung durchführt:
8. Datum des Prüfberichts des technischen Dienstes:
9. Nummer des Prüfberichts des technischen Dienstes:
10. Genehmigung erteilt/versagt/erweitert/zurückgenommen:²
11. Ort:
12. Datum:
13. Unterschrift:
14. Folgende Unterlagen, die die Nummer der Genehmigung tragen, sind dieser Mitteilung beigelegt:
15. Bemerkungen:

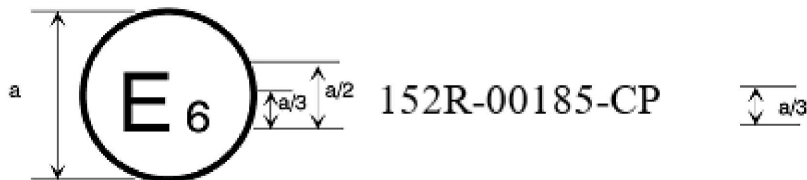
⁽¹⁾ Kennzahl des Landes, das die Genehmigung erteilt, erweitert, versagt oder zurückgenommen hat (siehe die Vorschriften über die Genehmigung in der Regelung).

⁽²⁾ Nichtzutreffendes streichen.

ANHANG 2

Anordnungen der Genehmigungszeichen

(siehe Absätze 4.4 bis 4.4.2 dieser Regelung)



a = min. 8 mm

Das oben dargestellte, an einem Fahrzeug angebrachte Genehmigungszeichen besagt, dass der betreffende Fahrzeugtyp hinsichtlich Notbremsassistentensystemen (AEBS) in Belgien (E 6) nach der Regelung Nr. 152 genehmigt worden ist (Buchstabe „C“ für „Pkw gegen Pkw“, Buchstabe „P“ für „Pkw gegen Fußgänger“). Aus den ersten beiden Ziffern der Genehmigungsnummer geht hervor, dass die Genehmigung nach den Vorschriften der UN-Regelung Nr. 152 in ihrer ursprünglichen Fassung erteilt worden ist.

ANHANG 3

Spezielle Vorschriften für die Sicherheitsaspekte elektronischer Steuersysteme

1. Allgemeines

In diesem Anhang sind die speziellen Vorschriften für die Dokumentation, die Fehlerstrategie und die Verifikation hinsichtlich der Sicherheitsaspekte komplexer elektronischer Fahrzeugsteuersysteme (Absatz 2.4) für die Zwecke dieser Regelung festgelegt.

Dieser Anhang gilt auch für in dieser Regelung genannte sicherheitsrelevante Funktionen, die über ein elektronisches System (Absatz 2.3) gesteuert werden, sofern diese Regelung betroffen ist.

In diesem Anhang sind nicht die Wirkungskriterien des Systems festgelegt, sondern es werden die Vorgehensweise bei der Systementwicklung und die Angaben behandelt, die dem technischen Dienst im Hinblick auf die Typgenehmigung zu übermitteln sind.

Aus diesen Angaben muss hervorgehen, dass bei dem System unter normalen und Störungsbedingungen alle Anforderungen an die Bremswirkung, die in dieser Regelung an anderer Stelle aufgeführt sind, eingehalten werden, und dass es so ausgelegt ist, dass es im Betrieb keine sicherheitskritischen Risiken nach sich zieht.

2. Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieses Anhangs gelten folgende Begriffsbestimmungen:

- 2.1. „System“ bezeichnet ein elektronisches Steuersystem oder komplexes elektronisches Steuersystem, das die Steuer-Übertragungseinrichtung einer Funktion, für die diese Regelung gilt, bereitstellt oder einen Teil davon bildet. Dies schließt auch jedes andere System ein, das in den Anwendungsbereich dieser Regelung fällt, sowie Übertragungsverbindungen zu oder von anderen Systemen, die nicht in den Anwendungsbereich dieser Regelung fallen, und die eine Funktion betreffen, für die diese Regelung gilt.
- 2.2. „Sicherheitskonzept“ bezeichnet eine Beschreibung der Maßnahmen, die in das System (z. B. in die elektronischen Baueinheiten) integriert sind, um die Zuverlässigkeit und damit den sicheren Betrieb unter normalen und unter Störungsbedingungen, auch bei einer elektrischen Störung, zu gewährleisten. Die Möglichkeit des Rückfalls auf ein Teilsystem oder sogar ein Backup-System bei wichtigen Fahrzeugfunktionen kann Teil des Sicherheitskonzepts sein.
- 2.3. „Elektronisches Steuersystem“ bezeichnet eine Kombination von Baueinheiten, die bei der genannten Fahrzeugsteuerfunktion mithilfe der elektronischen Datenverarbeitung zusammenwirken sollen. Diese Systeme, die oft durch Software gesteuert sind, bestehen aus diskreten Funktionsbauteilen, wie Sensoren, elektronischen Steuergeräten und Stellgliedern, und sind durch Übertragungsverbindungen miteinander verbunden. Sie können mechanische, elektropneumatische oder elektrohydraulische Bauelemente umfassen.
- 2.4. „Komplexe elektronische Fahrzeugsteuersysteme“ bezeichnet elektronische Steuersysteme, bei denen eine durch ein elektronisches System oder den Fahrzeugführer gesteuerte Funktion durch ein übergeordnetes elektronisches Steuersystem/eine übergeordnete elektronische Steuerfunktion übersteuert werden kann. Eine Funktion, die übersteuert wird, wird Teil des komplexen Systems, ebenso wie alle übersteuernden Systeme/Funktionen, die in den Anwendungsbereich dieser Regelung fallen. Die Übertragungsverbindungen zu oder von übergeordneten Systemen/Funktionen außerhalb des Anwendungsbereichs dieser Regelung sind ebenfalls einzubeziehen.
- 2.5. „Übergeordnete Steuersysteme/-funktionen“ bezeichnet Systeme bzw. Funktionen, bei denen mit zusätzlichen Verarbeitungs- und/oder Abtastvorgängen das Fahrzeugverhalten durch Veränderungen bei den Funktionen des Fahrzeugsteuersystems verändert wird. Dadurch können komplexe Systeme ihre Zielgrößen automatisch verändern, wobei die Priorität von den abgetasteten Größen abhängt.
- 2.6. „Baueinheiten“ bezeichnet die kleinsten Teile von Systembestandteilen, die in diesem Anhang behandelt werden, da diese Kombinationen von Bauteilen bei der Kennzeichnung, der Auswertung oder dem Austausch als einzelne Einheiten betrachtet werden.
- 2.7. „Übertragungsverbindungen“ bezeichnet die Mittel, mit denen verteilte Einheiten für die Übertragung von Signalen, Betriebsdaten oder die Energieversorgung miteinander verbunden werden. Dabei handelt es sich im Allgemeinen um eine elektrische Anlage, in einigen Teilen kann sie aber auch mechanisch, pneumatisch oder hydraulisch sein.

- 2.8. „Steuerungsbereich“ bezeichnet den Bereich, in dem das System die Steuerung für eine bestimmte Ausgangsgröße sicherstellen sollte.
- 2.9. „Systemgrenzen“ bezeichnet die Grenzen der externen physikalischen Faktoren, in denen das System die Steuerung aufrechterhalten kann.
- 2.10. „Sicherheitsrelevante Funktion“ bezeichnet eine Funktion des Systems, die das dynamische Verhalten des Fahrzeugs verändern kann. Das System kann in der Lage sein, mehr als eine sicherheitsrelevante Funktion auszuführen.

3. Dokumentation

3.1. Anforderungen

Der Hersteller muss ein Dokumentationspaket zur Verfügung stellen, das Angaben über die Grundkonstruktion des Systems und die Mittel zur Verbindung mit anderen Fahrzeugsystemen oder zur direkten Steuerung von Ausgangsgrößen enthält. Die Funktionen des Systems und das Sicherheitskonzept müssen darin nach den Festlegungen des Herstellers erläutert sein. Die Dokumentation muss kurz und knapp sein, jedoch ausreichen, um nachzuweisen, dass bei der Entwicklung des Systems mit dem erforderlichen Expertenwissen aus allen betreffenden Systembereichen vorgegangen wurde. Für Zwecke der periodischen technischen Überwachung ist anzugeben, wie geprüft werden kann, ob das System im funktionsfähigen Zustand ist.

Der technische Dienst prüft die Dokumentation, um nachzuweisen, dass das System:

- a) so ausgelegt ist, dass es unter normalen und Störungsbedingungen im Betrieb keine sicherheitskritischen Risiken nach sich zieht;
- b) unter normalen und Störungsbedingungen alle zutreffenden Leistungsanforderungen einhält, die in dieser Regelung an anderer Stelle aufgeführt sind und
- c) im Einklang mit den vom Hersteller angegebenen Entwicklungsverfahren/-methoden entwickelt wurde.

3.1.1. Die Dokumentation muss zwei Teile umfassen:

- a) Die förmliche Dokumentation für die Genehmigung, die die in Absatz 3 aufgeführten Unterlagen enthält (außer den Angaben nach Absatz 3.4.4) und das dem technischen Dienst vorzulegen ist, wenn der Antrag auf Erteilung der Typgenehmigung gestellt wird. Diese Dokumentation dient dem technischen Dienst als Grundlage für die Verifikation nach Absatz 4 dieses Anhangs. Der technische Dienst stellt sicher, dass diese Unterlagen für einen mit der Genehmigungsbehörde vereinbarten Zeitraum verfügbar bleiben. Dieser Zeitraum, gerechnet von dem Zeitpunkt, an dem die Herstellung des Fahrzeugs endgültig eingestellt wird, muss mindestens 10 Jahre dauern.
- b) Zusätzliches Material und Analysedaten nach Absatz 3.4.4, die vom Hersteller aufzubewahren, zum Zeitpunkt der Typgenehmigung aber zur Prüfung offen zu legen sind. Der Hersteller stellt sicher, dass dieses Material und diese Analysedaten für einen Zeitraum von 10 Jahren, gerechnet von dem Zeitpunkt, an dem die Herstellung des Fahrzeugs endgültig eingestellt wird, verfügbar bleiben.

3.2. Beschreibung der Funktionen des Systems

Es ist eine Beschreibung mit einer einfachen Erläuterung aller Steuerfunktionen des Systems und der zur Erreichung der Zielgrößen angewandten Verfahren, einschließlich einer Beschreibung des Steuerungsmechanismus (der Steuerungsmechanismen), vorzulegen.

Alle beschriebenen Funktionen, die übersteuert werden können, sind zu nennen, und es ist eine genauere Beschreibung der veränderten Konzeption des Betriebs der Funktion zur Verfügung zu stellen.

3.2.1. Es ist eine Liste aller Eingangsgrößen und abgetasteten Größen mit Angabe des Betriebsbereichs vorzulegen.

3.2.2. Es ist eine Liste aller vom System gesteuerten Ausgangsgrößen vorzulegen und jeweils anzugeben, ob die Steuerung direkt oder über ein anderes Fahrzeugsystem erfolgt. Der Steuerungsbereich (Absatz 2.8) ist für jede dieser Größen anzugeben.

3.2.3. Die Systemgrenzen (Absatz 2.9) sind anzugeben, wenn sie für die Wirkung des Systems relevant sind.

3.3. Systemplan und Schaltbilder

3.3.1. Liste der Bauteile

Es ist eine Liste vorzulegen, in der alle Baueinheiten des Systems zusammengestellt und die anderen Fahrzeugsysteme aufgeführt sind, die für die betreffende Steuerfunktion erforderlich sind.

Es ist eine Umrisszeichnung vorzulegen, aus der hervorgeht, wie diese Baueinheiten kombiniert sind, außerdem müssen sowohl die räumliche Verteilung der Bauteile als auch die Verbindungen deutlich zu erkennen sein.

3.3.2. Funktionen der Baueinheiten

Die Funktion jeder Baueinheit des Systems ist darzustellen, und die Signale, die sie mit anderen Baueinheiten oder anderen Fahrzeugsystemen verbinden, sind anzugeben. Dazu kann ein beschriftetes Blockschaltbild, ein anderes Schaltbild oder eine Beschreibung mit Schaltbild verwendet werden.

3.3.3. Verbindungen

Verbindungen innerhalb des Systems sind wie folgt darzustellen: elektrische Übertragungsverbindungen in einem Schaltbild, pneumatische oder hydraulische Übertragungseinrichtungen in einem Rohrleitungsplan und mechanische Verbindungen in einer vereinfachten schematischen Darstellung. Die Übertragungsverbindungen sowohl zu als auch von anderen Systemen sind ebenfalls darzustellen.

3.3.4. Signalfluss, Betriebsdaten und Prioritäten

Zwischen diesen Übertragungsverbindungen und den zwischen den Baueinheiten übermittelten Signalen und/oder Betriebsdaten muss eine deutliche Entsprechung bestehen. Die Prioritäten von Signalen und/oder Betriebsdaten auf Multiplexdatenbussen sind immer dann anzugeben, wenn sie bei der Anwendung dieser Regelung einen Einfluss auf die Wirkung oder die Sicherheit haben können.

3.3.5. Kennzeichnung von Baueinheiten

Jede Baueinheit muss deutlich und eindeutig gekennzeichnet sein (z. B. durch Beschriftung bei Hardware und Kennzeichnung oder einen Softwarecode bei Software), damit die Entsprechung zwischen der Hardware und der Dokumentation überprüft werden kann.

Sind Funktionen innerhalb einer einzelnen Baueinheit oder innerhalb eines einzelnen Computers kombiniert, aber im Blockschaltbild der Deutlichkeit und der Einfachheit halber in Mehrfachblöcken dargestellt, dann braucht nur ein einziges Hardware-Kennzeichen verwendet zu werden. Der Hersteller muss unter Angabe dieses Kennzeichens bestätigen, dass das gelieferte Gerät den Unterlagen entspricht.

3.3.5.1. Das Kennzeichen steht für eine bestimmte Hardware- und Softwareversion, und wenn die letztgenannte so geändert wird, dass sich dadurch auch die in dieser Regelung definierte Funktion der Baueinheit verändert, muss dieses Kennzeichen ebenfalls geändert werden.

3.4. Sicherheitskonzept des Herstellers

3.4.1. Der Hersteller muss bestätigen, dass die zur Erreichung der Zielgrößen des Systems gewählte Strategie im fehlerfreien Zustand den sicheren Betrieb des Fahrzeugs nicht beeinträchtigt.

3.4.2. In Bezug auf die bei dem System verwendete Software ist die Grundarchitektur zu erläutern, und die bei der Entwicklung angewandten Verfahren und Hilfsmittel sind anzugeben. Der Hersteller muss nachweisen, wie bei der Entwicklung vorgegangen wurde, um die Systemlogik umzusetzen.

3.4.3. Der Hersteller muss dem technischen Dienst eine Beschreibung der Konzepte vorlegen, die bei der Entwicklung des Systems vorgesehen wurden, um den sicheren Betrieb im Fehlerfall zu gewährleisten. Bei einem Fehlerfall im System können zum Beispiel folgende Konzepte genutzt werden:

- a) Rückfall auf ein Teilsystem,
- b) Übergang auf ein getrenntes Backup-System,
- c) Wegschalten der übergeordneten Funktion.

Im Fehlerfall wird der Fahrzeugführer z. B. durch ein Warnsignal oder durch eine Nachrichtenanzeige gewarnt. Wenn das System nicht vom Fahrzeugführer dadurch deaktiviert worden ist, dass z. B. der Zündschalter (Anlassschalter) in die Aus-Stellung gebracht oder die betreffende Funktion ausgeschaltet wurde, wenn dafür ein besonderer Schalter vorhanden ist, muss die Warnung erfolgen, solange der Fehlerzustand anhält.

- 3.4.3.1. Wenn bei dem gewählten Konzept bei bestimmten Fehlerzuständen der Rückfall auf ein Teilsystem ausgewählt wird, sind diese Zustände und die daraus resultierenden Funktionseinschränkungen anzugeben.
- 3.4.3.2. Wenn bei dem gewählten Konzept ein zweites Werkzeug (Backup-Werkzeug) zur Erreichung der Zielgrößen des Fahrzeugsteuersystems ausgewählt wird, sind die Prinzipien des Übergangsmechanismus, die Logik, die Redundanz und alle vorgesehenen Backup-Überwachungsmerkmale darzustellen und die daraus resultierenden Funktionseinschränkungen anzugeben.
- 3.4.3.3. Wenn bei dem gewählten Konzept das Wegschalten der übergeordneten Funktion ausgewählt wird, müssen alle entsprechenden Ausgangssignale, die mit dieser Funktion zusammenhängen, gesperrt werden, damit das Ausmaß der vorübergehenden Störung begrenzt wird.

- 3.4.4. Die Dokumentation muss durch eine Analyse ergänzt werden, in der in allgemeinen Worten dargestellt ist, wie das System sich beim Auftreten einer einzelnen Gefahr oder eines einzelnen Fehlers verhält, die eine Auswirkung auf die Fahrzeugsteuerung oder die Fahrzeugsicherheit haben.

Die gewählten analytischen Ansätze sind vom Hersteller festzulegen und zu aktualisieren und zum Zeitpunkt der Typgenehmigung zur Prüfung durch den technischen Dienst offen zu legen.

Der technische Dienst führt eine Bewertung der Anwendung der analytischen Ansätze durch. Die Prüfung umfasst Folgendes:

- a) Prüfung des Sicherheitsansatzes auf Ebene des Konzepts (Fahrzeugs) einschließlich der Bestätigung, dass Interaktionen mit anderen Fahrzeugsystemen berücksichtigt sind. Dieser Ansatz stützt sich auf eine für Systemsicherheit geeignete Gefahren-/Risikoanalyse.
- b) Prüfung des Sicherheitsansatzes auf Ebene des Systems. Dieser Ansatz stützt sich auf Ergebnisse einer Fehler-Möglichkeiten- und -Einfluss-Analyse (FMEA), einer Fehlerbaumanalyse (FTA) oder eines vergleichbaren, zur Untersuchung der Systemsicherheit geeigneten Analyseverfahrens.
- c) Prüfung der Validierungspläne und -ergebnisse. Für diese Validierung ist beispielsweise eine Prüfung nach dem Hardware-in-the-Loop-Verfahren (HiL), eine Betriebsprüfung des Fahrzeugs auf der Straße oder jedes für die Validierung geeignete Mittel zu verwenden.

Die Bewertung besteht aus Kontrollen von Gefahren und Fehlern, die vom technischen Dienst ausgewählt werden, um festzustellen, dass die Erklärung des Sicherheitskonzepts durch den Hersteller verständlich und logisch ist und dass die Validierungspläne geeignet sind und ausgefüllt wurden.

Der technische Dienst kann Prüfungen durchführen oder verlangen, dass Prüfungen wie in Absatz 4 dargelegt durchgeführt werden, um das Sicherheitskonzept zu überprüfen.

- 3.4.4.1. In dieser Dokumentation sind die überwachten Parameter aufzulisten, und für jeden Fehlerzustand nach Absatz 3.4.4 dieses Anhangs ist das Warnsignal anzugeben, das dem Fahrzeugführer und/oder Wartungspersonal/Prüfer zu geben ist.
- 3.4.4.2. In dieser Dokumentation sind die Maßnahmen zu beschreiben, die ergriffen wurden, um sicherzustellen, dass das System den sicheren Betrieb des Fahrzeugs nicht behindert, wenn die Leistung des Systems durch Umweltbedingungen (z. B. Klima, Temperatur, Eindringen von Staub oder Wasser, Eis) beeinträchtigt ist.

4. Verifikation und Prüfung

- 4.1. Die Arbeitsweise des Systems, die in der Dokumentation nach Absatz 3 dargestellt ist, ist wie folgt zu prüfen:

4.1.1. Verifikation der Arbeitsweise des Systems

Der technische Dienst prüft das System unter normalen Bedingungen, indem er eine Reihe von Funktionen prüft, die er aus der vom Hersteller nach Absatz 3.2 angegebenen Liste auswählt.

Bei komplexen elektronischen Systemen müssen diese Prüfungen Szenarien umfassen, bei denen eine angegebene Funktion übersteuert wird.

4.1.2. Verifikation des Sicherheitskonzepts nach Absatz 3.4

Die Reaktion des Systems ist unter dem Einfluss einer Störung in jeder einzelnen Baueinheit zu prüfen, indem entsprechende Ausgangssignale an elektrische Baueinheiten oder mechanische Teile übertragen werden, um die Auswirkungen interner Fehler innerhalb der Baueinheit zu simulieren. Der technische Dienst führt diese Prüfung für mindestens eine einzelne Baueinheit durch, prüft jedoch nicht die Reaktion des Systems auf mehrere gleichzeitige Fehlfunktionen einzelner Baueinheiten.

Der technische Dienst überprüft, dass bei diesen Prüfungen Aspekte abgedeckt werden, die sich auf die Steuerbarkeit sowie Nutzerinformationen (Mensch-Maschine-Schnittstelle) auswirken.

- 4.1.2.1. Die Ergebnisse der Verifikation müssen mit der dokumentierten Zusammenfassung der Fehleranalyse übereinstimmen, sodass aufgrund der Gesamtwirkung das Sicherheitskonzept und die Ausführung als ausreichend bestätigt werden können.

5. Berichterstattung durch den technischen Dienst

Die Berichterstattung über die Bewertung durch den technischen Dienst wird auf eine Weise durchgeführt, die ihre Nachverfolgbarkeit gewährleistet, z. B. werden die Fassungen der kontrollierten Unterlagen kodiert und in den Aufzeichnungen des technischen Diensts aufgeführt.

Ein Beispiel für eine mögliche Gestaltung des Bewertungsformulars, das vom technischen Dienst an die Typgenehmigungsbehörde übermittelt wird, wird in Anlage 1 zu diesem Anhang gegeben.

Anhang 3 — Anlage 1

Musterbewertungsformular für elektronische Systeme

Nummer des Prüfberichts:

1. Identifizierung

1.1. Fahrzeugmarke:

1.2. Typ:

1.3. Kennzeichnung zur Typenidentifizierung, sofern am Fahrzeug vorhanden:

1.4. Anbringungsstelle dieser Kennzeichnung:

1.5. Name und Anschrift des Herstellers:

1.6. Gegebenenfalls Name und Anschrift des Bevollmächtigten des Herstellers:

1.7. Förmliche Dokumentation des Herstellers:

Referenznummer Dokumentation:

Datum der Erstausstellung:

Datum der letzten Aktualisierung:

2. Beschreibung der Prüffahrzeuge/Prüfsysteme

2.1. Allgemeine Beschreibung:

2.2. Beschreibung aller Steuerungsfunktionen des Systems sowie der Einsatzarten:

2.3. Beschreibung der Bauteile und Diagramme der Verbindungen innerhalb des Systems:

3. Sicherheitskonzept des Herstellers

3.1. Beschreibung des Signalflusses, der Betriebsdaten und ihrer Prioritäten:

3.2. Erklärung des Herstellers:

Der/Die Hersteller.....bestätigt/bestätigen, dass die zur Erreichung der Zielgrößen des Systems gewählte Strategie im fehlerfreien Zustand den sicheren Betrieb des Fahrzeugs nicht beeinträchtigt.

3.3. Grundarchitektur der Software und verwendete Gestaltungsverfahren und Hilfsmittel:

3.4. Beschreibung der Konzepte, die bei der Entwicklung des Systems für den Fehlerfall vorgesehen wurden:

3.5. Dokumentierte Analysen des Verhaltens des Systems bei einer einzelnen Gefahr oder unter Fehlerbedingungen:

3.6. Beschreibung der Maßnahmen, die in Bezug auf Umweltbedingungen ergriffen wurden:

3.7. Vorschriften für die periodische technische Überwachung des Systems:

3.8. Ergebnisse der Verifikation des Systems nach Anhang 3 Absatz 4.1.1 der UN-Regelung Nr. 152:

3.9. Ergebnisse der Verifikation des Sicherheitskonzepts nach Anhang 3 Absatz 4.1.2 der UN-Regelung Nr. 152:

3.10. Datum der Prüfung:

3.11. Die Durchführung dieser Prüfung und die Angabe der Ergebnisse erfolgten nach ... der UN-Regelung Nr. 152, zuletzt geändert durch die Änderungsserie ...

Technischer Dienst ⁽¹⁾, der die Prüfungen durchführt

Unterschrift: Datum:

3.12. Typgenehmigungsbehörde ⁽¹⁾

Unterschrift: Datum:

3.13. Kommentare:

⁽¹⁾ Von unterschiedlichen Personen zu unterschreiben, und zwar auch dann, wenn der technische Dienst mit der Typgenehmigungsbehörde identisch ist oder eine separate Genehmigung der Typgenehmigungsbehörde mit dem Protokoll ausgegeben wird.

*Anhang 3 — Anlage 2***Fehlreaktionsprüfung****1. Fahrzeugaufprallziel****1.1. Zwei stehende Fahrzeuge der Klasse M₁ AA Limousine werden wie folgt aufgestellt:**

- a) in dieselbe Fahrtrichtung gerichtet wie das Prüffahrzeug,
- b) mit einem Abstand zwischen den beiden Fahrzeugen von 4,5 m,
- c) die Hecks der Fahrzeuge stehen auf einer Linie.

1.2. Das Prüffahrzeug fährt auf einer Strecke von mindestens 60 m bei einer konstanten Geschwindigkeit innerhalb des in der Tabelle unter Absatz 5.2.1.4 dieser Regelung angegebenen Geschwindigkeitsbereichs in der Mitte zwischen den beiden stehenden Fahrzeugen durch.

Während der Prüfung darf keine Änderung an den Betätigungseinrichtungen des Prüffahrzeugs vorgenommen werden, ausgenommen geringfügige Lenkkorrekturen, um einem Abweichen des Prüffahrzeugs entgegenzuwirken.

1.3. Das AEBS darf keine Kollisionswarnung abgeben und keine Notbremsung einleiten.**2. Fußgängeraufprallziel****2.1. Ein Fußgängerzielaufprallziel gemäß Absatz 6.3.2 ist wie folgt anzuordnen:**

- a) in dieselbe Fahrtrichtung gerichtet wie das Prüffahrzeug,
- b) in einem Abstand von 1 m von der Seite des Prüffahrzeugs, die dem Aufprallziel am nächsten liegt, zur Seite in Verkehrsrichtung.

2.2. Das Prüffahrzeug fährt auf einer geraden Strecke von mindestens 60 m bei einer konstanten Geschwindigkeit innerhalb des in der Tabelle von Absatz 5.2.2.4 angegebenen Geschwindigkeitsbereichs an dem stationären Fußgängeraufprallziel vorbei.

Während der Prüfung darf keine Änderung an den Betätigungseinrichtungen des Prüffahrzeugs vorgenommen werden, ausgenommen geringfügige Lenkkorrekturen, um einem Abweichen des Prüffahrzeugs entgegenzuwirken.

2.3. Das AEBS darf keine Kollisionswarnung abgeben und keine Notbremsung einleiten.

ISSN 1977-0642 (elektronische Ausgabe)
ISSN 1725-2539 (Papierausgabe)