

II

(Akty o charakterze nieustawodawczym)

ROZPORZĄDZENIA

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2019/1213

z dnia 12 lipca 2019 r.

ustanawiające szczegółowe przepisy zapewniające jednolite warunki wdrażania interoperacyjności i zgodności pokładowych urządzeń ważących zgodnie z dyrektywą Rady 96/53/WE

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając dyrektywę Rady 96/53/WE z dnia 25 lipca 1996 r. ⁽¹⁾, w szczególności jej art. 10d ust. 5,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Dyrektywa 96/53/WE przewiduje możliwość korzystania przez państwa członkowskie z pokładowych urządzeń ważących przy przeprowadzaniu kontroli pojazdów lub zespołów pojazdów, które mogą być przeciążone.
- (2) Zgodnie z art. 10d ust. 5 akapit drugi dyrektywy 96/53/WE, aby zapewnić interoperacyjność, pokładowe urządzenia ważące muszą być w stanie przekazywać w dowolnym momencie właściwym organom i kierowcy pojazdu informacje o masie z poruszającego się pojazdu za pośrednictwem interfejsu zdefiniowanego normami DSRC Europejskiego Komitetu Normalizacyjnego. Dlatego też należy przyjąć specyfikacje techniczne dostosowujące treść norm do specyfiki informacji, które mają przesyłać pokładowe urządzenia ważące.
- (3) Pokładowe urządzenia ważące mogą być instalowane w pojazdach silnikowych, jak również w przyczepach i naczepach. Konieczne jest zagwarantowanie, aby pokładowe urządzenia ważące, które zainstalowano w różnych pojazdach będących częścią zespołu pojazdów, były wzajemnie zgodne. Zgodność tę należy zapewnić, wdrażając europejskie normy dotyczące współpracującego inteligentnego systemu transportowego, o których mowa w akcie delegowanym uzupełniającym dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE ⁽²⁾ w odniesieniu do wdrażania i operacyjnego stosowania współpracujących inteligentnych systemów transportowych.
- (4) Państwa członkowskie, w których wymagana jest instalacja pokładowych urządzeń ważących, powinny mieć możliwość zwolnienia z tego obowiązku pojazdów lub zespołów pojazdów, w przypadku których niemożliwe jest przekroczenie maksymalnej dopuszczalnej masy, takich jak przyczepy lub naczepy specjalnie zaprojektowane do przewozu płynów lub zwierząt gospodarskich.
- (5) Stosowanie pokładowych urządzeń ważących do celów egzekwowania przepisów może prowadzić do prób manipulacji, jak ma to miejsce w przypadku innych systemów instalowanych w pojazdach, takich jak tachograf cyfrowy lub systemy ograniczania emisji. Aby zachować odpowiedni poziom zabezpieczenia przed manipulacją, należy zabezpieczyć połączenie między pojazdem silnikowym a przyczepą lub naczepą. Ponadto pokładowe urządzenia ważące powinny być certyfikowane zgodnie z normą *Common Criteria* przez jednostkę certyfikującą uznawaną przez Komitet Zarządzający w ramach „Umowy o wzajemnym uznawaniu świadectw z oceny bezpieczeństwa informatycznego” przyjętej przez grupę wyższych urzędników ds. bezpieczeństwa systemów informatycznych (SOG-IS).

⁽¹⁾ Dyrektywa Rady 96/53/WE z dnia 25 lipca 1996 r. ustanawiająca dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym (Dz.U. L 235 z 17.9.1996, s. 59).

⁽²⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE z dnia 7 lipca 2010 r. w sprawie ram wdrażania inteligentnych systemów transportowych w obszarze transportu drogowego oraz interfejsów z innymi rodzajami transportu (Dz.U. L 207 z 6.8.2010, s. 1).

- (6) Państwa członkowskie, które decydują się na instalowanie w pojazdach pokładowych urządzeń ważących, powinny zapewnić, aby pojazdy z takimi urządzeniami przechodziły przeglądy w warsztatach OBW. Aby zapewnić jednolite wdrażanie zasad interoperacyjności określonych w niniejszym rozporządzeniu, warsztaty te powinny gwarantować, że urządzenia pokładowe działają z zachowaniem odpowiedniego poziomu dokładności. Warsztaty te mogą obejmować, z zastrzeżeniem niezbędnych korekt, stacje kontroli pojazdów, o których mowa w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE⁽³⁾, warsztaty, o których mowa w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014⁽⁴⁾, lub wszelkie inne warsztaty spełniające wymogi niniejszego rozporządzenia. Od państw członkowskich, które nie zdecydują się na wprowadzenie pokładowych urządzeń ważących na podstawie art. 10d ust. 1 dyrektywy 96/53/WE, nie powinno się wymagać ustanowienia takich warsztatów.
- (7) Ze względu na obecny stan technologii, do dnia 27 maja 2021 r. w pokładowych urządzeniach ważących nie uda się wdrożyć ani norm DSRC Europejskiego Komitetu Normalizacyjnego, ani norm dotyczących łączności w ramach współpracującego inteligentnego systemu transportowego. W związku z tym w odniesieniu do wdrażania pokładowych urządzeń ważących należy przyjąć podejście etapowe, tak aby przemysł był w stanie opracowywać produkty zgodne z wymogami niniejszego rozporządzenia, a w szczególności z jego załącznikiem II i niektórymi wymogami załącznika III. Państwa członkowskie, które decydują się na instalację pokładowych urządzeń ważących w pojazdach, do dnia 27 maja 2021 r. powinny wdrożyć wymogi odnoszące się do etapu 1, określone w załącznikach I oraz III. Należy przyznać dodatkowy okres trzech lat na wdrożenie wymogów określonych w załączniku II oraz tych odnoszących się do etapu 2, określonych w załącznikach I oraz III.
- (8) Państwa członkowskie mogą wprowadzić szczególne środki wymagające, aby pojazdy, które mają być poddane kontroli przez właściwe organy w celu zapewnienia zgodności z dyrektywą 96/53/WE i które zostały dopuszczone do ruchu od dnia 27 maja 2021 r. i zarejestrowane na ich terytorium, były wyposażone w pokładowe urządzenia ważące. Nie należy wymagać, aby pojazdy dopuszczone do ruchu i zarejestrowane przed tą datą były wyposażone w taki sprzęt.
- (9) Działania przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią komitetu ds. transportu drogowego, o którym mowa w art. 10i dyrektywy 96/53/WE,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Zakres

1. Niniejsze rozporządzenie ustanawia jednolite warunki interoperacyjności i zgodności pokładowych urządzeń ważących instalowanych w pojazdach lub zespołach pojazdów w celu zapewnienia zgodności z art. 10d ust. 4–5 dyrektywy Rady 96/53/WE lub wymogami dotyczącymi maksymalnej masy dopuszczalnej w ruchu krajowym państwa członkowskiego, w którym pojazd jest użytkowany.
2. Niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do państw członkowskich, które nie zdecydowały się na wprowadzenie pokładowych urządzeń ważących zgodnie z art. 10d ust. 1 dyrektywy 96/53/WE.
3. Państwa członkowskie mogą wyłączyć z obowiązku instalowania pokładowych urządzeń ważących pojazdy lub zespoły pojazdów, których projekt lub rodzaj ładunku uniemożliwiają przekroczenie maksymalnej dopuszczalnej masy. Wyłączenia te nie opierają się na maksymalnej masie całkowitej pojazdu określonej przez producenta. Pojazdy lub zespoły pojazdów, które korzystają z wyłączenia, mogą nadal podlegać kontroli maksymalnej dopuszczalnej masy przez właściwe organy.

Artykuł 2

Definicje

Stosuje się następujące definicje:

- a) „pokładowe urządzenia ważące” („OBW”) oznaczają urządzenia znajdujące się na pokładzie pojazdu, które są zdolne określić jego masę całkowitą lub nacisk osi;
- b) „masa całkowita” oznacza całkowitą masę pojazdu silnikowego, a w przypadku zespołu pojazdów – całkowitą masę zespołu pojazdów, określoną przez OBW w kilogramach;

⁽³⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdatości do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylająca dyrektywę 2009/40/WE (Dz.U. L 127 z 29.4.2014, s. 51).

⁽⁴⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 z dnia 4 lutego 2014 r. w sprawie tachografów stosowanych w transporcie drogowym i uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego (Dz.U. L 60 z 28.2.2014, s. 1).

- c) „nacisk osi” lub „obciążenie osi” oznacza nacisk obciążonej osi lub grupy osi, określony przez OBW w kilogramach;
- d) „masa obliczona” lub „wartość masy” oznacza masę całkowitą lub nacisk osi w kilogramach;
- e) „przyrząd rejestrujący w pojeździe silnikowym” („MVU”) oznacza część OBW umieszczoną w pojeździe silnikowym, z wyłączeniem czujników, zdolną do gromadzenia, przechowywania i przetwarzania danych oraz do obliczania wartości masy na podstawie tych danych;
- f) „przyrząd rejestrujący w przyczepie” („TU”) oznacza część OBW umieszczoną w przyczepie lub naczepie, z wyłączeniem czujników, zdolną do gromadzenia, przechowywania i przetwarzania danych z przyczepy lub naczepy oraz do obliczania wartości nacisku osi wynikających z tych danych;
- g) „przyrząd rejestrujący łączność krótkiego zasięgu” („DSRC-VU”) oznacza „urządzenie wczesnego wykrywania na odległość”, o którym mowa w dodatku 14 do załącznika IC do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2016/799 ⁽⁵⁾, zdolne do odbierania danych OWS przesyłanych albo z MVU, albo ze stacji współpracującego inteligentnego systemu transportowego, a następnie przesyłania ich do czytnika wczesnego wykrywania na odległość (REDCR);
- h) „czytnik wczesnego wykrywania na odległość” („REDCR”) oznacza czytnik wczesnego wykrywania na odległość będący w posiadaniu organów kontrolnych, który umożliwia odczytywanie danych OWS przesłanych przez DSRC-VU. REDCR może być tym samym urządzeniem, co urządzenie używane do odczytu danych dotyczących zdalnego monitorowania tachografu zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2016/799, chociaż zarówno dane dotyczące zdalnego monitorowania tachografu, jak i dane OWS są przesyłane w ramach oddzielnych odczytów z REDCR;
- i) „dane dotyczące masy” oznaczają surowe dane przesyłane między elementami OBW, które należy przetworzyć w celu uzyskania masy obliczonej;
- j) „dane z systemu ważenia zainstalowanego w pojeździe” („dane OWS”) oznacza zabezpieczone dane o określonym formacie żądane przez REDCR, przesyłane z DSRC-VU;
- k) „czujnik” oznacza element OBW, który jest w stanie generować dane dotyczące masy, dokonując pomiaru specyficznych parametrów fizycznych, tj. danych wykorzystywanych albo przez MVU, albo TU, do dalszego przetwarzania;
- l) „stacja współpracującego inteligentnego systemu transportowego” („stacja C-ITS”) oznacza stację C-ITS w rozumieniu aktu delegowanego uzupełniającego dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE w odniesieniu do wdrożenia i operacyjnego stosowania współpracujących inteligentnych systemów transportowych przyjętych na podstawie art. 6 ust. 1 tej dyrektywy;
- m) „faza przypisania adresu” oznacza wstępną fazę łączności elektronicznej między pojazdami w zespole pojazdów, w której każdemu pojazdowi przypisuje się położenie.
- n) „warsztat do przeglądu pokładowych urządzeń ważących” („warsztat OBW”) oznacza warsztat uprawniony przez państwo członkowskie do przeprowadzania przeglądów pokładowych urządzeń ważących.

Artykuł 3

Polityka certyfikacji

Państwa członkowskie zapewniają co najmniej jeden główny organ certyfikujący, organ rejestrujący i organ udzielający zezwolenia, który do celów związanych z pokładowymi urządzeniami ważącymi może pełnić funkcje określone w polityce certyfikacji ds. wdrażania i operacyjnego stosowania europejskich współpracujących inteligentnych systemów transportowych (C-ITS), o których mowa w akcie delegowanym uzupełniającym dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE w odniesieniu do wdrażania i operacyjnego stosowania współpracujących inteligentnych systemów transportowych, przyjętych na podstawie art. 6 ust. 1 tej dyrektywy.

Artykuł 4

Przeglądy okresowe

1. Pokładowe urządzenia ważące poddawane są przeglądom okresowym w warsztatach OBW co dwa lata od momentu ich zainstalowania w pojeździe lub zespole pojazdów.
2. Przeglądy okresowe przeprowadzane są zgodnie z załącznikiem IV.

⁽⁵⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2016/799 z dnia 18 marca 2016 r. w sprawie wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 ustanawiającego wymogi dotyczące budowy, sprawdzania, instalacji, użytkowania i naprawy tachografów oraz ich elementów składowych (Dz.U. L 139 z 26.5.2016, s. 1).

3. Celem przeglądów jest zapewnienie spełnienia następujących wymogów:
 - a) pokładowe urządzenia ważące zostały zainstalowane zgodnie z dokumentacją dostarczoną przez producenta i są odpowiednie dla pojazdu;
 - b) pokładowe urządzenia ważące działają prawidłowo i podają dokładne wartości masy;
 - c) pokładowe urządzenia ważące nie mają przymocowanych żadnych urządzeń manipulacyjnych ani nie noszą śladów korzystania z takich urządzeń.
4. Po zakończeniu przeglądu warsztat OBW wydaje sprawozdanie z przeglądu pokładowych urządzeń ważących. Kopia sprawozdania przechowywana jest w pojeździe.
5. Sprawozdanie z przeglądu zawiera co najmniej następujące informacje:
 - a) numer identyfikacyjny pojazdu (numer VIN lub numer podwozia);
 - b) miejsce i data badania;
 - c) czy badanie dało wynik pozytywny (tak/nie);
 - d) stwierdzone uchybienia, łącznie z manipulacją, a także przyjęte środki zaradcze;
 - e) data następnego przeglądu okresowego lub data wygaśnięcia aktualnego świadectwa, jeżeli nie przedstawiono tej informacji w innym miejscu;
 - f) nazwa, adres i numer identyfikacyjny warsztatu OBW oraz podpis lub dokument tożsamości inspektora odpowiedzialnego za przegląd;
 - g) znak, typ, numer identyfikacyjny, numer certyfikatu badania typu oraz data ostatniej weryfikacji certyfikowanego urządzenia ważącego wykorzystywanego do przeglądu okresowego.
6. Sprawozdania z przeglądów przechowywane są przez okres co najmniej dwóch lat od momentu sporządzenia sprawozdania, chociaż państwa członkowskie mogą zdecydować, że sprawozdania z przeglądów są przesyłane w tym okresie do właściwego organu. W przypadku gdy sprawozdania przechowują warsztaty OBW, warsztaty te udostępniają sprawozdania z przeglądów i kalibracji przeprowadzonych w tym okresie na żądanie właściwego organu.

Artykuł 5

Warsztaty OBW

1. Państwa członkowskie zatwierdzają i przeprowadzają regularne audyty warsztatów OBW dopuszczonych do przeprowadzania przeglądów pokładowych urządzeń ważących.
2. Państwa członkowskie zapewniają, aby warsztaty OBW z siedzibą na ich terytorium przeprowadzały przeglądy pokładowych urządzeń ważących z zachowaniem należytej staranności. W tym celu ustanawiają i publikują zbiór procedur zapewniających spełnienie następujących kryteriów minimalnych:
 - a) odpowiednie przeszkolenie personelu warsztatów OBW;
 - b) dostępność urządzeń niezbędnych do przeprowadzenia odpowiednich kontroli i zadań, certyfikowanych zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/31/UE⁽⁶⁾ lub dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/32/UE⁽⁷⁾;
 - c) warsztaty cieszą się nieposzlakowaną opinią.
3. W warsztatach OBW przeprowadzane są następujące audyty:
 - a) co najmniej raz na pięć lat organ nadzorczy przeprowadza audyt dotyczący procedur stosowanych przy obsłudze pokładowych urządzeń ważących. Audyt ten koncentruje się na zadaniach i działaniach określonych w pkt 1 załącznika V do dyrektywy 2014/45/UE; organ nadzorczy spełnia wymogi określone w pkt 2 tego załącznika;
 - b) mogą też odbyć się niezapowiedziane audyty techniczne w celu kontroli instalacji, przeprowadzenia przeglądu oraz, w stosownych przypadkach, kalibracji.

⁽⁶⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/31/UE z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie harmonizacji ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do udostępniania na rynku wag nieautomatycznych (Dz.U. L 96 z 29.3.2014, s. 107).

⁽⁷⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/32/UE z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie harmonizacji ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do udostępniania na rynku przyrządów pomiarowych (Dz.U. L 96 z 29.3.2014, s. 149).

4. Państwa członkowskie podejmują odpowiednie działania, aby zapobiec konfliktom interesów między warsztatami OBW a przedsiębiorstwami transportowymi. W szczególności w przypadku zaistnienia poważnego ryzyka konfliktu interesów, w tym związanego z warsztatami OBW należącymi do przedsiębiorstw transportowych, podejmowane są dodatkowe działania szczególne, mające na celu zapewnienie, aby warsztaty OBW spełniały wymogi niniejszego artykułu.

5. Właściwe organy państw członkowskich publikują na swoich stronach internetowych aktualny wykaz warsztatów OBW, zawierający co najmniej następujące dane:

- a) numer identyfikacyjny warsztatu i nazwa [podmiotu/podmiotów wchodzących w skład] warsztatu;
- b) adres pocztowy;
- c) adres poczty elektronicznej;
- d) numer telefonu.

6. Właściwe organy w państwach członkowskich wycofują koncesje, tymczasowo lub na stałe, w przypadku warsztatów OBW, które nie wypełniają swoich obowiązków wynikających z niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 6

Wejście w życie i stosowanie

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 27 maja 2021 r.

Pkt 1.4 lit. d), pkt 5.3 i 8.1 załącznika I, załącznik II oraz pkt 3, 8.2 i 10 załącznika III stosuje się jednak od dnia 27 maja 2024 r.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 12 lipca 2019 r.

W imieniu Komisji
Jean-Claude JUNCKER
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK I

POSTANOWIENIA OGÓLNE DOTYCZĄCE POKŁADOWYCH URZĄDZEŃ WAŻĄCYCH („OBW”)

1. Postanowienia ogólne

- 1.1. Zakres niniejszego rozporządzenia obejmuje następujące typy systemów OBW:
 - a) system dynamiczny: system OBW, który określa masę, gromadząc i przetwarzając informacje z odczytu parametrów, takich jak przyspieszenia, siły pociągowe lub siły hamowania, które rejestrowane są podczas ruchu pojazdu i nie występują, gdy pojazd stoi w miejscu;
 - b) system statyczny: system OBW, który określa masę na podstawie informacji uzyskanych z odczytu parametrów, takich jak ciśnienie w mieszku powietrznym, które rejestrowane są, gdy pojazd stoi w miejscu.
- 1.2. Wdrażanie niniejszego rozporządzenia przebiega w dwóch etapach:
 - a) etap 1 OBW, o którym mowa w pkt 5.2;
 - b) etap 2 OBW, o którym mowa w pkt 5.3;
- 1.3. OBW obliczają masę całkowitą oraz, ewentualnie, nacisk osi.
- 1.4. OBW składają się z następujących elementów:
 - a) przyrząd rejestrujący w pojeździe silnikowym („MVU”);
 - b) ewentualnie przyrząd rejestrujący w przyczepie lub naczepie („TU”);
 - c) czujniki;
 - d) w przypadku etapu 2 – stacja współpracującego inteligentnego systemu transportowego (stacja C-ITS) w każdym pojeździe, w którym umieszczono MVU lub TU.
- 1.5. Zarówno MVU, jak i TU może składać się z jednego modułu przetwarzającego lub zostać podzielony na różne moduły.

2. Przyrząd rejestrujący w pojeździe silnikowym („MVU”)

MVU wykonuje następujące czynności:

- a) odbiera informacje o nacisku osi z TU, jeżeli taki zainstalowano;
- b) gromadzi dane dotyczące masy z czujników w pojeździe silnikowym;
- c) przetwarza dostępne informacje i oblicza odpowiadające im wartości masy.

3. Przyrząd rejestrujący w przyczepie lub naczepie („TU”)

Jeśli TU jest zainstalowany, wykonuje następujące zadania:

- a) gromadzi dane o masie z czujników w przyczepie lub naczepie, przetwarza dostępne informacje i oblicza wartości nacisku osi wynikające z tych danych;
- b) przesyła wartości nacisku osi do pojazdu silnikowego.

4. Obliczanie masy

- 4.1. W przypadku systemów dynamicznych pierwsza wartość masy jest obliczana najpóźniej 15 minut po wprawieniu pojazdu w ruch i od tego momentu jest obliczana w odstępach 10-minutowych lub krótszych.
- 4.2. W przypadku systemów statycznych wartości masy obliczane są co minutę, kiedy pojazd stoi w miejscu z uruchomionym zapłonem.
- 4.3. Masa obliczana jest z dokładnością do 100 kg lub większą.

5. Wymiana informacji między pojazdem silnikowym a przyczepami lub naczepami w zespole pojazdów

5.1. W stosownych przypadkach każda przyczepa lub naczepa udostępnia pojazdowi silnikowemu swoje wartości masy obliczane przez nie zgodnie z pkt 5.2 lub 5.3.

5.2. Etap 1 OBW

5.2.1. Każdej przyczepie lub naczepie przypisuje się położenie w zespole pojazdów w ramach dynamicznego przypisywania adresu zgodnie z normą ISO 11992-2:2014.

5.2.2. Po zakończeniu fazy przypisywania adresu TU w każdej przyczepie lub naczepie przesyła sumę nacisku osi lub obciążenia osi do MVU, zgodnie z opisem podanym w pkt 6.5.4.7 i 6.5.5.42 normy ISO 11992-2:2014.

5.2.3. Komunikaty dotyczące sumy nacisków osi lub nacisku poszczególnych osi muszą być zgodne ze specyfikacjami określonymi w normie ISO 11992-2:2014 dla komunikatów typu EBS22 i RGE22.

5.2.4. Format, routing i ogólne zakresy parametrów komunikatów są zgodne z pkt 6.1, 6.3 i 6.4 normy ISO 11992-2:2014.

5.3. Etap 2 OBW

Wymiana informacji między pojazdem silnikowym a ciągniętymi przyczepami lub naczepami odbywa się za pośrednictwem stacji C-ITS, jak opisano w załączniku II.

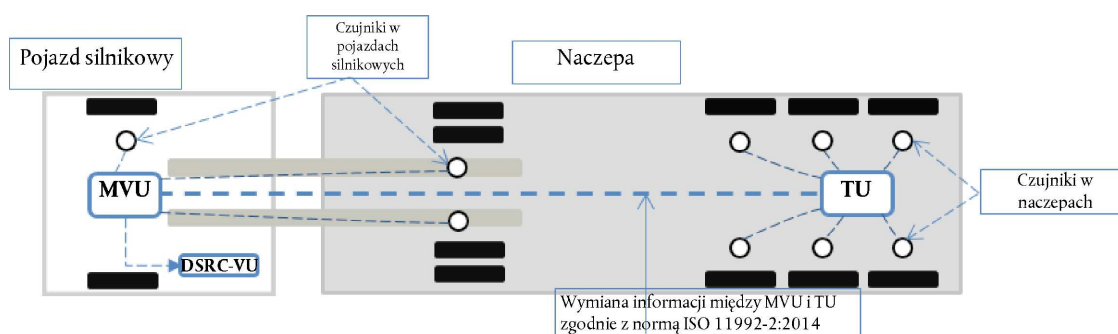
5.4. Zarówno w przypadku etapu 1, jak i etapu 2 OBW można stosować różne specyfikacje, o ile OBW w pojeździe silnikowym oraz w przyczepach lub naczepach są z nimi zgodne.

6. Przygotowywanie i przesyłanie danych do przyrządu rejestrującego łączność krótkiego zasięgu („DSRC-VU”)

MVU w przypadku etapu 1 lub stacja C-ITS w pojeździe silnikowym w przypadku etapu 2 przesyłają dane z systemu ważenia zainstalowanego w pojeździe („OWS”) do modułu DSRC-VU zgodnie z załącznikiem III.

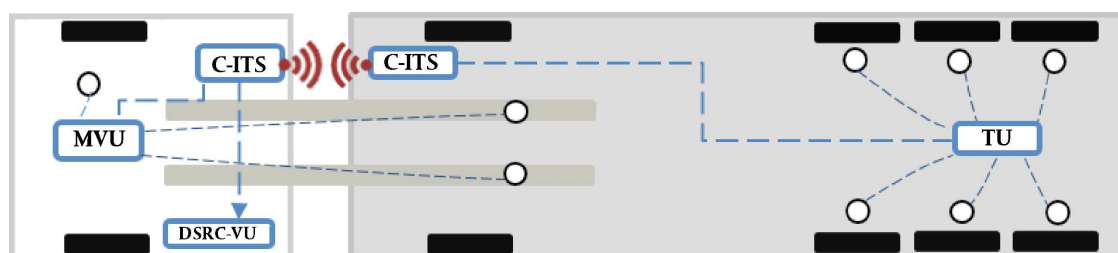
Rysunek 1

Przykładowy układ w przypadku etapu 1 OBW w zespole pojazdów ciężarówka/naczepa



Rysunek 2

Przykładowy układ w przypadku etapu 2 OBW w zespole pojazdów ciężarówka/naczepa



7. **Informacje o masie przekazywane kierowcy**

Kierowcy przekazywane są informacje dotyczące co najmniej masy całkowitej.

8. **Dokładność**

- 8.1. Masa obliczana jest z dokładnością do $\pm 5\%$ lub większą w przypadku, gdy obciążenie pojazdu przekracza 90 % jego maksymalnej dopuszczalnej masy.
- 8.2. Niezależnie od pkt 8.1 w przypadku etapu 1 OBW dokładność może być na poziomie $\pm 10\%$ lub większym.
-

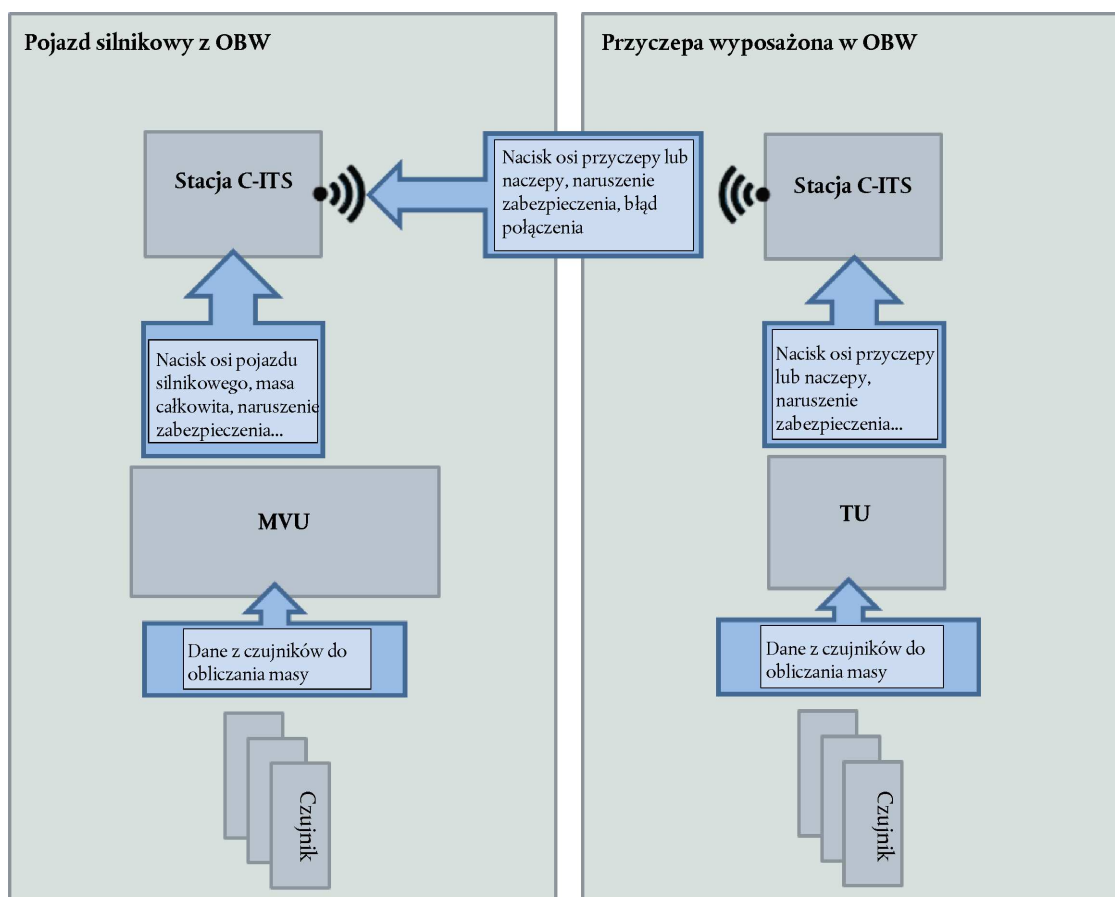
ZAŁĄCZNIK II

PRZEPISY SZCZEGÓŁOWE DOTYCZĄCE ETAPU 2 OBW

1. Niniejszy załącznik ma zastosowanie wyłącznie do etapu 2 OBW.
2. Pojazd silnikowy i przyczepy lub naczepy w zespole pojazdów, w których zainstalowano przyrząd rejestrujący w przyczepie lub naczepie (TU), muszą być wyposażone w stację C-ITS podłączoną do przyrządu rejestrującego w pojeździe silnikowym („MVU”) lub TU, który umieszczono w odpowiednim pojeździe. MVU i TU mogą być zintegrowane w ramach przypisanych im stacji C-ITS.
3. MVU i TU przesyłają informacje do połączonych z nimi stacji C-ITS, niezbędne do przesyłania komunikatów zgodnie z pkt 4.3 niniejszego załącznika.

Rysunek 3

Przykładowy przepływ komunikatów w ramach etapu 2 OBW



4. Wymiana informacji między pojazdem silnikowym a przyczepą lub naczepą
 - 4.1. Wymiana informacji dotyczących masy między pojazdem silnikowym a ciągniętymi przyczepami lub naczepami odbywa się za pośrednictwem bezprzewodowego łącza ustanowionego między stacjami C-ITS pojazdu silnikowego a stacjami C-ITS przyczep lub naczep, zgodnie z normami EN 302 663-V1.1.1, z wyłączeniem klauzuli 4.2.1, EN 302 636-4-1-V1.3.1, EN 302 636-5.1-V2.1.1, oraz zgodnie z europejską normą w sprawie stosowania OBW w przypadku współpracującego inteligentnego systemu transportowego, która zostanie opracowana przez ETSI.
 - 4.2. Komunikaty wymieniane między stacjami C-ITS są zabezpieczone w sposób określony w pkt 5.1.
 - 4.3. Między stacjami C-ITS przesyłane są następujące informacje:
 - a) nacisk osi ciągniętych przyczep lub naczep;

- b) komunikaty informujące o wystąpieniu „błędu połączenia z OBW”: zdarzenie klasyfikowane jako błąd połączenia z OBW jest inicjowane, gdy stacje C-ITS, podjąwszy więcej niż trzy próby, nie są w stanie nawiązać wzajemnie zabezpieczonego połączenia zgodnie z pkt 5.1;
 - c) komunikaty informujące o wystąpieniu zdarzenia klasyfikowanego jako „próba naruszenia zabezpieczenia”: zdarzenie stanowiące próbę naruszenia zabezpieczenia jest inicjowane w momencie wykrycia przez OBW próby dokonania ich manipulacji, jak określono w pkt 5.2 oraz w dodatku.
- 4.4. Norma dotycząca stosowania OBW, o której mowa w pkt 4.1, określa format komunikatów wymagany na etapie przypisywania adresu oraz do przesyłania informacji, o których mowa w pkt 4.3.
5. Postanowienia dotyczące zabezpieczenia
- 5.1. Zabezpieczone połączenie między stacjami C-ITS
- 5.1.1. Połączenie między stacjami C-ITS musi być zabezpieczone zgodnie z normą europejską ETSI TS 103 097-V1.3.1 oraz normą europejską dotyczącą stosowania OBW w przypadku współpracującego inteligentnego systemu transportowego, o której mowa w pkt 4.1.
- 5.1.2. Zgodnie z przyjętą przez Komisję polityką certyfikacji ds. wdrażania i operacyjnego stosowania europejskich współpracujących inteligentnych systemów transportowych stacjom C-ITS przyznaje się:
- a) poświadczenie rejestracji od organu rejestrującego, upoważniające je do działania w charakterze stacji C-ITS do celów ważenia pokładowego;
 - b) pewną liczbę biletów autoryzacyjnych, wydawanych przez organ upoważniający, umożliwiających im działanie w środowisku C-ITS jako część systemu OBW.
- 5.2. Ochrona przed próbami naruszenia zabezpieczenia
- Ochrona etapu 2 OBW przed próbami naruszenia zabezpieczenia wdrażana jest zgodnie z dodatkiem do niniejszego załącznika.
-

DODATEK DO ZAŁĄCZNIKA II

ŚWIADECTWO BEZPIECZEŃSTWA DLA ETAPU 2 OBW

1. MVU i TU muszą posiadać certyfikat bezpieczeństwa zgodny z normą *Common Criteria*. W dalszej części niniejszego dodatku MVU i TU określa się jako „OBW-VU”.
2. Minimalne wymogi w zakresie zabezpieczenia, jakie musi spełnić OBW-VU, określa cel zabezpieczenia („ST”) zgodnie z normą *Common Criteria*.
3. ST opracowuje producent sprzętu, który ma być certyfikowany, i podlega zatwierdzeniu przez rządową jednostkę certyfikującą ds. bezpieczeństwa informatycznego, skupioną w grupie roboczej ds. wspólnej interpretacji („JIWG”), która wspiera wzajemne uznawanie certyfikatów pod egidą SOGIS-MRA (Umowa o wzajemnym uznawaniu świadectw z oceny bezpieczeństwa informatycznego).
4. Brama sieciowa V2X i sprzętowy moduł zabezpieczeń stacji C-ITS muszą posiadać świadectwa bezpieczeństwa w zakresie profili ochrony bramy sieciowej V2X i sprzętowego modułu zabezpieczeń opracowanych przez konsorcjum komunikacyjnego Car2Car.
5. Poziom gwarancji w odniesieniu do świadectwa bezpieczeństwa OBW-VU wynosi EAL2. Jeżeli jednak tachografu używa się w charakterze MVU, to pierwszy z nich podlega certyfikacji na podstawie poziomu gwarancji EAL4, wzmocnionego elementami gwarancji ATE_DPTT2 i AVA_VAN.5, jak określono w dodatku 10 do załącznika IC do rozporządzenia (UE) 2016/799.
6. Aktywa, które należy chronić w ramach celu zabezpieczenia

Następujące aktywa podlegają ochronie:

- a) komunikat OBW-VU każdy komunikat wysyłany lub otrzymywany za pośrednictwem odpowiedniego modułu OBW-VU zawierający informacje niezbędne do obliczenia masy.

Odpowiednimi modułami OBW są te urządzenia i moduły oprogramowania OBW-VU, które przetwarzają informacje mogące, w przypadku ataku, skutkować błędnym obliczeniem przez OBW całkowitej masy lub nacisku osi.

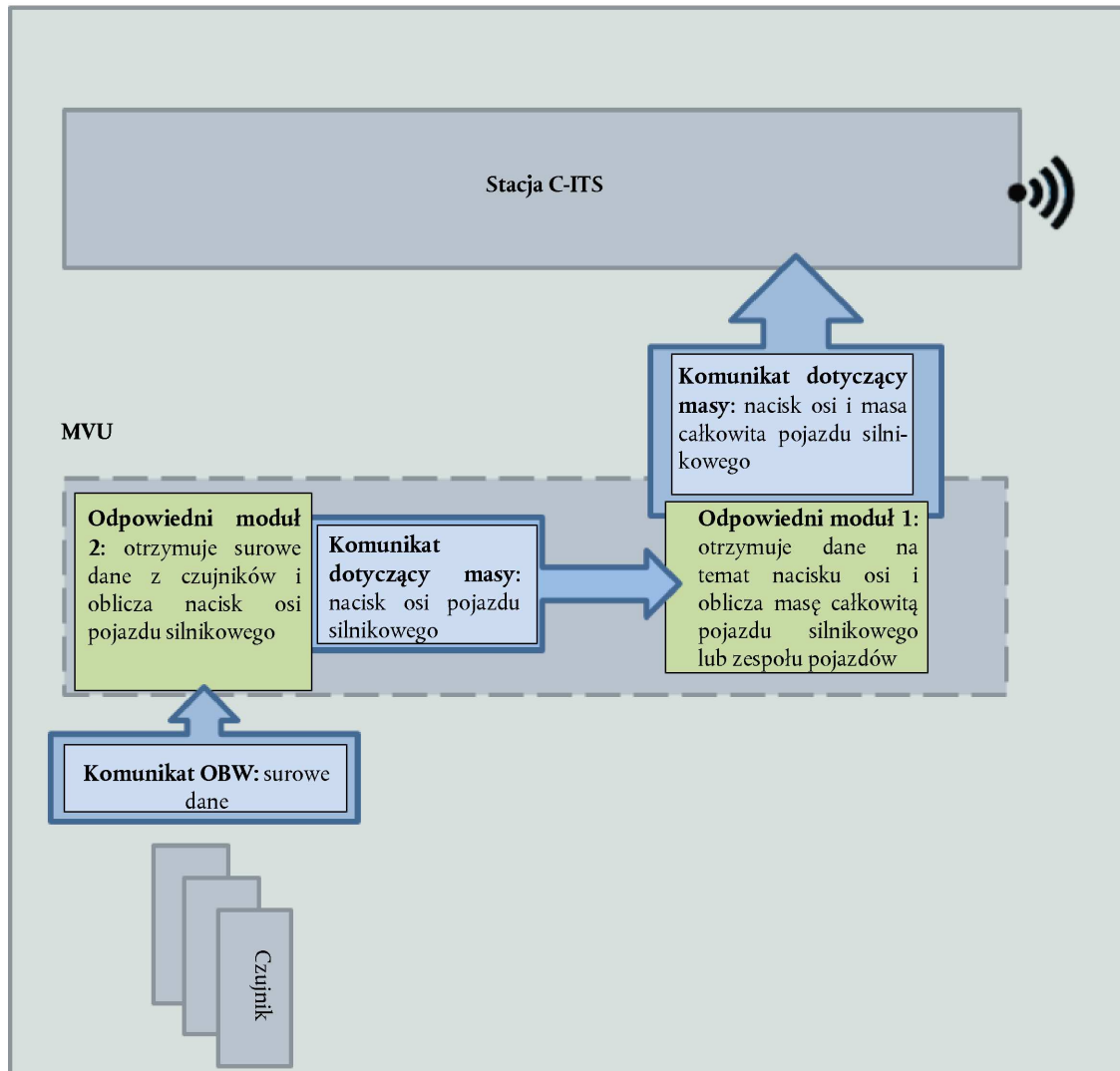
OBW-VU może składać się z jednego odpowiedniego modułu lub różnych odpowiednich modułów, zgodnie z pkt 1.5 załącznika I, w którym to przypadku ST musi je zidentyfikować;

- b) komunikat dotyczący masy: komunikat informujący o masie całkowitej lub nacisku osi obliczonym przez OBW-VU;
- c) dane dotyczące kalibracji: informacje wprowadzane do pamięci OBW-VU w celu dokonania kalibracji OBW;
- d) informacje z audytu: informacje na temat prób naruszenia zabezpieczenia w odniesieniu do zagrożeń, o których mowa w niniejszym dodatku;
- e) oprogramowanie OBW-VU: oprogramowanie stosowane w OBW-VU w celu wykonywania i wspierania funkcji OBW, co jest istotne przy obliczaniu masy i wykrywaniu prób naruszenia zabezpieczenia.

Rysunek 4

Przykład komunikatów OBW-VU i komunikatów dotyczących masy, które mają być chronione w przypadku MVU składającego się z dwóch odpowiednich modułów

Pojazd silnikowy z OBW



7. Zagrożenia, które należy uwzględnić w ST

ST uwzględni następujące zagrożenia:

- T.OBW-VU_message_spoof: atakujący może podrabiać komunikaty OBW-VU w taki sposób, aby OBW-VU błędnie obliczyły masę całkowitą lub nacisk osi.
- T.OBW-VU_message_tamper: atakujący może manipulować komunikatami OBW-VU w taki sposób, aby OBW-VU błędnie obliczyły masę całkowitą lub nacisk osi;
- T.Weight_message_spoof: atakujący może podrabiać komunikaty dotyczące masy w taki sposób, aby masa obliczona przez OBW-VU została zmodyfikowana;
- T.Weight_message_tamper: atakujący może manipulować komunikatami dotyczącymi masy w taki sposób, aby masa obliczona przez OBW-VU została zmodyfikowana;
- T.Audit_spoof: atakujący może podrabiać komunikaty zawierające informacje z audytu;
- T.Audit_tamper: atakujący może manipulować komunikatami informacyjnymi;
- T.Calibration_tamper: atakujący może wprowadzać błędne wartości jako dane do kalibracji, aby spowodować błędne obliczenie masy przez OBW-VU;

- h) T.Software_tamper: atakujący może zmodyfikować lub zastąpić oprogramowanie OBW VU w celu zmiany normalnego sposobu obliczania masy;
- i) T.Stored_Data_tamper: atakujący może podjąć próbę modyfikacji lub usunięcia istotnych danych przechowywanych w OBW-VU, w tym danych dotyczących audytu.
8. Cele w zakresie zabezpieczenia w odniesieniu do OBW-VU są następujące:
- a) O.Plausibility_validation: OBW-VU sprawdza, czy informacje zawarte w komunikacie przesłanym do odpowiedniego modułu, z czujników albo z innego modułu, są wiarygodne na podstawie analizy prawdopodobieństwa wystąpienia takiego komunikatu;
- b) O.OBW-VU_stored_information_protection: OBW-VU muszą być zdolne chronić przechowywane oprogramowanie i dane przed manipulacją;
- c) O.Notification: OBW-VU muszą być zdolne powiadamiać o próbie naruszenia zabezpieczenia.
9. Uzasadnienie
- a) Rozwiązaniem w przypadku T.OBW-VU_message_spoof jest cel: O.Plausibility_validation oraz by O.Notification.
- b) Rozwiązaniem w przypadku zagrożenie: T.OBW-VU_message_tamper jest cel: O.Plausibility_validation oraz O.Notification.
- c) Rozwiązaniem w przypadku T.Weight_message_spoof jest cel: O.Plausibility_validation oraz O.Notification.
- d) Rozwiązaniem w przypadku T.Weight_message_tamper jest cel: O.Plausibility_validation oraz O.Notification.
- e) Rozwiązaniem w przypadku T.Audit_spoof jest cel: O.Plausibility_validation oraz O.Notification.
- f) Rozwiązaniem w przypadku T.Calibration_tamper jest cel: O.Plausibility_validation oraz O.Notification.
- g) Rozwiązaniem w przypadku T.Software_tamper jest cel: O.OBW-VU_stored_information_protection oraz O.Notification.
- h) Rozwiązaniem w przypadku T.Stored_data_tamper jest cel: O.OBW-VU_stored_information_protection oraz O.Notification.

Tabela 1

Uzasadnienie celów w zakresie zabezpieczenia

	O.Plausibility_validation	O.OBW-VU_stored_information_protection	O.Notification
T.OBW_message_spoof	X		X
T.OBW_message_tamper	X		X
T.Weight_message_spoof	X		X
T.Weight_message_tamper	X		X
T.Audit_spoof	X		X
T.Audit_tamper	X		X
T.Calibration_tamper	X		X
T.Software_tamper		X	X
T.Stored_data_tamper		X	X

ZAŁĄCZNIK III

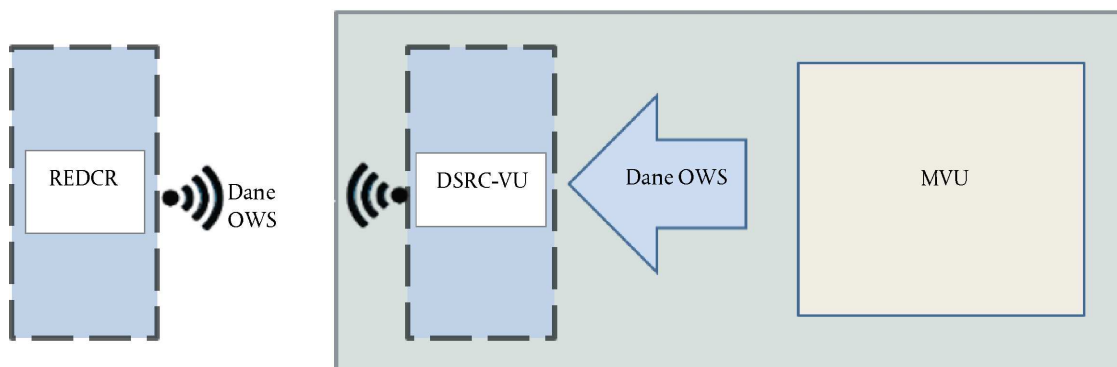
PRZYGOTOWYWANIE I PRZESYŁANIE INFORMACJI DO REDCR

1. Niniejszy załącznik, będący uzupełnieniem dodatku 14 do załącznika IC do rozporządzenia (UE) 2016/799 (zwany dalej „dodatkiem 14”), określa wymogi dotyczące przygotowywania i przesyłania danych OWS pojazdu silnikowego do czytnika wczesnego wykrywania na odległość („REDCR”).
2. Przesyłanie danych systemu ważenia zainstalowanego w pojeździe („OWS”) w przypadku etapu 1 OBW
 - 2.1. Przyrząd rejestrujący w pojeździe silnikowym („MVU”) przesyła dane OWS do przyrządu rejestrującego łączność krótkiego zasięgu („DSRC-VU”).
 - 2.2. MVU wykonuje następujące czynności:
 - 2.2.1. gromadzi dane OWS na podstawie informacji otrzymywanych z MVU oraz przyrządu rejestrującego umieszczonego w przyczepie lub naczepie („TU”) zgodnie ze strukturą określoną w pkt 6;
 - 2.2.2. przesyła dane OWS do DSRC-VU w celu ich dalszego przesłania do REDCR.

Rysunek 5

Na etapie 1 OBW MVU przesyła dane OWS do REDCR

Pojazd silnikowy wyposażony w OBW

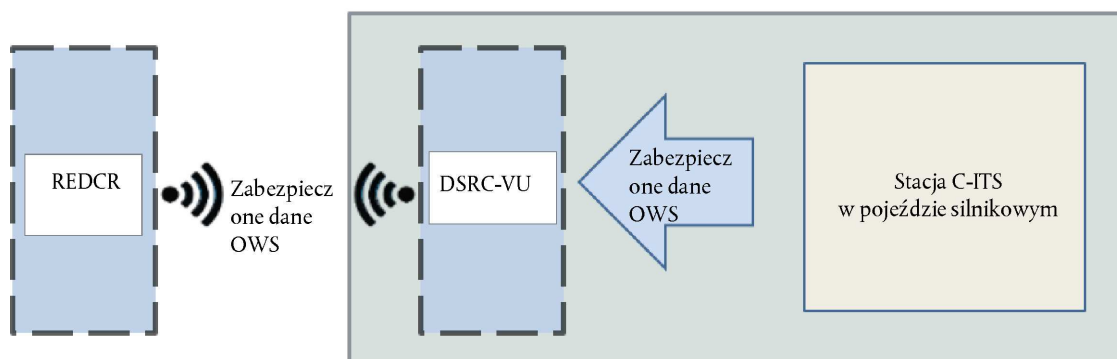


3. Przesyłanie danych OWS przypadku etapu 2 OBW
 - 3.1. Stacja C-ITS w pojeździe silnikowym przesyła dane OWS do DSRC-VU.

Rysunek 6

Na etapie 2 OBW stacja C-ITS przesyła dane OWS do REDCR

Pojazd silnikowy wyposażony w OBW



- 3.2. Stacja C-ITS w pojeździe silnikowym wykonuje następujące czynności:
 - 3.2.1. gromadzi dane OWS na podstawie informacji otrzymywanych z MVU i ze stacji C-ITS w ciągniętych przyczepach lub naczepach zgodnie ze strukturą określoną w pkt 6;
 - 3.2.2. zabezpiecza dane OWS, jak określono w pkt 8; oraz
 - 3.2.3. przesyła dane OWS do DSRC-VU w celu ich dalszego przesłania do REDCR.
4. Przesyłanie danych między DSRC-VU i MVU (etap 1) lub stacją C-ITS w pojeździe silnikowym (etap 2) jest realizowane zgodnie z pkt 5.6 dodatku 14, gdzie VU należy rozumieć albo jako MVU, albo stację C-ITS, w zależności od etapu.
5. Połączenie między DSRC-VU a REDCR
 - 5.1. Połączenie między DSRC-VU a REDCR nawiązywane jest za pośrednictwem interfejsu określonego normami DSRC Europejskiego Komitetu Normalizacyjnego EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 oraz normą ISO 14906, o których mowa w dyrektywie Rady 96/53/WE.
 - 5.2. Protokół transakcji służący do pobierania danych za pomocą połączenia interfejsu DSRC działającego na częstotliwości 5,8 GHz będzie taki sam jak protokół używany do przekazywania danych dotyczących zdalnego monitorowania tachografu, opisany w pkt 5.4.1 dodatku 14 – jedyna różnica polega na tym, że identyfikator obiektu odnoszący się do normy TARV będzie odnosił się do części 20 normy ISO 15638 (TARV) dotyczącej systemów ważenia w pojeździe.
 - 5.3. Polecenia stosowane w odniesieniu do transakcji OWS będą takie same jak polecenia stosowane w odniesieniu do transakcji RTM określone w pkt 5.4.2 dodatku 14.
 - 5.4. Sekwencja polecenia zapytania w przypadku danych OWS będzie taka sama jak sekwencja w przypadku danych dotyczących zdalnego monitorowania tachografu określona w pkt 5.4.3 dodatku 14.
 - 5.5. Mechanizm przesyłania danych i opis transakcji DSRC będą takie same, jak określono w pkt 5.4.6 i 5.4.7 dodatku 14. Tabelę usług pojazdu należy jednak dostosować w przypadku przesyłania danych OWS. W związku z tym Rtm-ContextMark zostanie zastąpiony przez Ows-ContextMark, który to identyfikator obiektu będzie odnosił się do części 20 normy ISO 15638 (TARV) dotyczącej systemów ważenia w pojeździe.
 - 5.6. Parametry fizycznego interfejsu DSRC są takie same, jak określono w pkt 5.3 dodatku 14.

6. Struktura danych

Zawarta w module ASN.1 definicja danych DSRC w ramach aplikacji OWS jest następująca:

```
TarvOws {iso(1) standard(0) 15638
part20(20) version1(1)} DEFINITIONS
AUTOMATIC TAGS

 ::= BEGIN

IMPORTS

-- Imports data attributes and elements from EFC which are used for OWS
LPN
FROM EfcDsrcApplication {iso(1) standard(0) 14906 application(0) version5(5)}

-- Imports function parameters from the EFC Application Interface Definition
SetMMIRq
FROM EfcDsrcApplication {iso(1) standard(0) 14906 application(0) version5(5)}

-- Imports the L7 DSRCData module data from the EFC Application Interface Definition
Action-Request, Action-Response, ActionType, ApplicationList, AttributeIdList,
AttributeList, Attributes,
BeaconID, BST, Dsrc-EID, DSRCApplicationEntityID, Event-Report-Request, Event-
Report- Response,
EventType, Get-Request, Get-Response, Initialisation-Request, Initialisation-Response,
ObeConfiguration, Profile, ReturnStatus, Time, T-APDUs, VST
FROM EfcDsrcGeneric {iso(1) standard(0) 14906 generic(1) version5(5)};

-- Definitions of the OWS functions:
OWS-InitialiseComm-Request ::= BST
OWS-InitialiseComm-Response ::= VST
OWS-DataRetrieval-Request ::= Get-Request (WITH COMPONENTS {fill (SIZE(1)), eid,
accessCredentials ABSENT, iid ABSENT, attrIdList})
OWS-DataRetrieval-Response ::= Get-Response {OwsContainer} (WITH COMPONENTS {..., eid,
iid ABSENT})
OWS-TerminateComm ::= Event-Report-Request {OwsContainer} (WITH COMPONENTS {mode (FALSE),
eid (0),
eventType (0)})
OWS-TestComm-Request ::= Action-Request {OwsContainer} (WITH COMPONENTS {..., eid (0),
actionType
(15), accessCredentials ABSENT, iid ABSENT})
OWS-TestComm-Response ::= Action-Response {OwsContainer} (WITH COMPONENTS {..., fill
(SIZE(1)), eid
(0), iid ABSENT})

-- Definitions of the OWS attributes:
OwsData ::= SEQUENCE {
    OWSPayload SignedDataPayload, -- SignedData in accordance with ETSI 103097
v1.3.1, only for Stage 2 OBW
}
```



```

OwsPayload ::= SEQUENCE {
    recordedWeight          INTEGER (0..65535),      -- 0 = Total
    measured weight of the heavy goods vehicle with 10 Kg resolution.
    maximumTechnicalWeight  INTEGER (0..65535),      -- 0 = technically
    permissible maximum laden mass of the vehicle or vehicle combination as declared by the
    manufacturer, with 10 Kg resolution, only for stage 2.
    axlesConfiguration      OCTET STRING SIZE (4),   -- 0 = 20 bits allowed for the
    number of axles for 10 axles.
    axlesRecordedWeight     OCTET STRING SIZE (26),   -- 0 = Recorded Weight for
    each axle with 10 Kg resolution.
    tp15638Timestamp        INTEGER(0..4294967295)   -- Timestamp of
    current record
    tp15638DSRCcommunicationError  BOOLEAN,        -- Record of a
    communication error between MVU and DSRC within last 10 days
    tp15638OBWCommunicationError  BOOLEAN,        -- Record of a communication error
    tp15638SecurityBreachAttempt  BOOLEAN,        -- Record of a security
    breach attempt
}

Ows-ContextMark ::= SEQUENCE {
    standardIdentifier StandardIdentifier, -- identifier of the TARV part and its
    version
}

StandardIdentifier ::= OBJECT IDENTIFIER

OwsContainer ::= CHOICE {
    integer [0] INTEGER,
    bitstring [1] BIT STRING,
    octetstring [2] OCTET STRING (SIZE (0..127, ...)),
    universalString [3] UniversalString,
    beaconId [4] BeaconID,
    t-apdu [5] T-APDUs,
    dsrcApplicationEntityId [6] DSRCApplicationEntityID,
    dsrc-Ase-Id [7] Dsrc-EID,
    attrIdList [8] AttributeIdList,
    attrList [9] AttributeList{RtmContainer},
    reserved10 [10] NULL,
    OwsContextmark [11] Ows-ContextMark,
    OwsData [12] OwsData,
    reserved13 [13] NULL,
    reserved14 [14] NULL,
    time [15] Time,
    -- values from 16 to 255 reserved for ISO/CEN usage
}}
END

```

7. Elementy OwsData, wykonywane czynności i definicje

Dane OWS są obliczane albo przez MVU (etap 1), albo przez stację C-ITS w pojeździe silnikowym (etap 2), zgodnie z tabelą 1.

Tabela 1

Elementy OwsData, wykonywane czynności i definicje

Element OwsData	Czynność wykonywana przez stację C-ITS w pojeździe silnikowym:	Komentarz	Definicja danych w ASN.1
OWS1 Całkowita masa	Generowana jest wartość w postaci liczby całkowitej.	Ostatnia zmierzona masa całkowita	recordedWeight INTEGER (0..65535),
OWS2 Technicznie dopuszczalna maksymalna masa całkowita pojazdu	Generowana jest wartość w postaci liczby całkowitej.	Technicznie dopuszczalna maksymalna masa całkowita podana przez producenta	maximumTechnicalWeight INTEGER (0..65535)
OWS3 Konfiguracja osi w pojeździe	Generowany jest ciąg oktetowy o długości 4 oktetów.	Konfiguracja osi	axlesConfiguration OCTET STRING SIZE(4),
OWS4 Nacisk osi	Generowany jest ciąg oktetowy o długości 26 oktetów.	Nacisk osi	axlesRecordedWeight OCTET STRING SIZE (26),
OWS5 Całkowita masa zarejestrowana w czasie	Generowana jest wartość w postaci liczby całkowitej. Wartość OWS2 ustala się na podstawie aktualnie zarejestrowanej wartości masy całkowitej.	Znacznik czasu dotyczący aktualnej zarejestrowanej masy	tp15638Timestamp INTEGER (0..4294967295),
OWS6 Błąd połączenia DSRC	Generowana jest wartość logiczna. Do zmiennej tp15638DSRCcommunicationError przypisywana jest wartość logiczna PRAWDA, jeżeli w ciągu ostatnich 30 dni OBW napotkały co najmniej jedno zdarzenie klasyfikowane jako błąd połączenia z DSRC-VU. W PRZECIWNYM WYPADKU, jeżeli w ciągu ostatnich 30 dni nie wystąpiły żadne takie zdarzenia, przypisywana jest wartość FAŁSZ.	1 (PRAWDA), wskazuje na wystąpienie błędu połączenia pomiędzy OBW a DSRC-VU w ciągu ostatnich 30 dni	tp15638DSRCcommunicationError BOOLEAN,
OWS7 Błąd połączenia OBW	Generowana jest wartość logiczna. Do zmiennej tp15638CcommunicationError przypisywana jest wartość logiczna PRAWDA, jeżeli w ciągu ostatnich 30 dni OBW napotkały co najmniej jedno zdarzenie klasyfikowane jako błąd połączenia w ramach OBW. W PRZECIWNYM WYPADKU, jeżeli w ciągu ostatnich 30 dni nie wystąpiły żadne takie zdarzenia, przypisywana jest wartość FAŁSZ.	1 (PRAWDA), wskazuje na wystąpienie błędu połączenia w OBW w ciągu ostatnich 30 dni	tp15638OBWCommunicationError BOOLEAN,
OWS8 Próba naruszenia zabezpieczenia	Generowana jest wartość logiczna. Do zmiennej tp15638SecurityBreachAttempt przypisywana jest wartość logiczna PRAWDA, jeżeli w ciągu ostatnich 2 lat OBW napotkały co najmniej jedno zdarzenie klasyfikowane jako próba naruszenia zabezpieczenia. W PRZECIWNYM WYPADKU, jeżeli w ciągu ostatnich 2 lat nie doszło do prób naruszenia zabezpieczenia, przypisywana jest wartość FAŁSZ.	1 (PRAWDA), wskazuje na próbę naruszenia zabezpieczenia w OBW w ciągu ostatnich 2 lat	tp15638SecurityBreachAttempt BOOLEAN,

gdzie:

- a) recordedWeight oznacza całkowite zmierzone obciążenie pojazdu lub zespołu pojazdów z dokładnością do 10 kg, jak określono w normie EN ISO 14906. Na przykład wartość 2 500 odpowiada obciążeniu wynoszącemu 25 ton;
- b) axlesConfiguration oznacza konfigurację pojazdu lub zespołu pojazdów jako liczbę osi.

Konfigurację określa się za pomocą maski bitów składającej się z 20 bitów (wersja rozszerzona z normy EN ISO 14906).

Maska bitów składająca się z 2 bitów odpowiada konfiguracji osi o następującym formacie:

- wartość 00B oznacza, że wartość jest „nieodpowiednia”, ponieważ pojazd nie posiada sprzętu do gromadzenia obciążenia na osi;
- wartość 01B oznacza, że oś nie występuje;
- wartość 10B oznacza, że oś występuje oraz że obciążenie zostało obliczone i zgromadzone oraz jest podane w polu axlesRecordedWeight;
- wartość 11B jest zarezerwowana do wykorzystania w przyszłości.

Ostatnie sześć bitów jest zarezerwowane do wykorzystania w przyszłości;

Tabela 2

Dystrybucja bitów w przypadku OWS2

Liczba osi														RFU (6 bitów)
Liczba osi na ciągniku						Liczba osi na przyczepie								
00/01/ 10/11	00/01/ 10/11	00/01/ 10/11	00/01/ 10/11	00/01/ 10/11	00/01/ 10/11	00/01/ 10/11	00/01/ 10/11	00/01/ 10/11	00/01/ 10/11	00/01/ 10/11	00/01/ 10/11	00/01/ 10/11	00/01/ 10/11	

- c) axlesRecordedWeight oznacza określone obciążenie zarejestrowane dla każdej osi z dokładnością do 10 kg. W odniesieniu do każdej osi stosuje się dwa oktety. Na przykład wartość 150 oznacza obciążenie wynoszące 1 500 kg.
- d) maximumTechnicalWeight oznacza technicznie dopuszczalną maksymalną masę całkowitą pojazdu lub zespołu pojazdów podaną przez producenta. Wartość ta jest podana wyłącznie dla etapu 2. Dla etapu 1 przypisuje się wartość 0.

8. Podpis danych OWS

- 8.1. W przypadku etapu 1 dane OWS nie będą podpisywane; zwykły tekst danych OWS jest przesyłany z MVU do DSRC-VU.
- 8.2. W przypadku etapu 2 dane OWS są podpisywane w stacji C-ITS pojazdu silnikowego i stamtąd przesyłane do DSRC-VU, zgodnie z następującymi postanowieniami:
- 8.2.1. Struktura danych zabezpieczonych konstruowana jest zgodnie z pkt 5.1 i 5.2 ETSI TS 103 097-V1.3.1.
- 8.2.2. Typ SignedData, o którym mowa w pkt 5.2 ETSI TS 103 097-V1.3.1, posiada następujące ograniczenia:
- a) typ HashAlgorithm jest ustawiony na sha256;
 - b) typ SignerIdentifier jest ustawiony na „digest”;
 - c) typ SignedDataPayload to dane OWS, jak określono w pkt 7;
 - d) typ HeaderInfo jest ograniczony do następujących nagłówek zabezpieczeń:
 - element psid wynosi 0;
 - element generationTime, jak określono w IEEE Std 1609.2;

- element expiryTime jest nieobecny;
- element generationLocation jest nieobecny;
- element p2pcdLearningRequest jest nieobecny;
- element missingCrlIdentifier jest nieobecny;
- element encryptionKey jest nieobecny;
- element inlineP2pcdRequest jest nieobecny;
- element requestedCertificate jest nieobecny.

8.2.3. Zawarta w module ASN.1 definicja typu Signature jest następująca:

```
Signature ::= CHOICE {
    ecdsaNistP256Signature EcdsaP256Signature,
    ecdsaBrainpoolP256r1Signature EcdsaP256Signature,
    ...,
    ecdsaBrainpoolP384r1Signature EcdsaP384Signature
}
EcdsaP256Signature ::= SEQUENCE {
    rSig EccP256CurvePoint,
    sSig OCTET STRING (SIZE (32))
}
EccP256CurvePoint ::= CHOICE {
    x-only OCTET STRING (SIZE (32)),
    fill NULL, -- consistency with 1363/X9.62
    compressed-y-0 OCTET STRING (SIZE (32)),
    compressed-y-1 OCTET STRING (SIZE (32)),
    uncompressedP256 SEQUENCE {
        x OCTET STRING (SIZE (32)),
        y OCTET STRING (SIZE (32))
    }
}
```

- 8.2.4. Certyfikatem podpisu jest certyfikat zawarty w bilecie autoryzacyjnym, który stacja C-ITS wykorzystuje w przypadku transakcji pomiędzy stacją C-ITS a REDCR, zgodnie z pkt 6 ETSI TS 103 097-V1.3.1.
- 8.2.5. W momencie otrzymania komunikatu REDCR sprawdza certyfikat i wykorzystuje klucz publiczny zawarty w tym certyfikacie do odczytu podpisu danych OWS.
9. Protokół aplikacji i obsługi błędów w przypadku danych OWS jest taki sam, jak określono w pkt 5.6.2 i 5.7 dodatku 14.
10. W przypadku etapu 2 dane OWS mogą być również przesyłane bezpośrednio do REDCR przedstawiciela organów ścigania, za pośrednictwem stacji C-ITS w pojeździe silnikowym zamiast DSRC-VU. W takim przypadku REDCR będzie również pełnił rolę stacji C-ITS.

ZAŁĄCZNIK IV

PRZEGLĄDY OKRESOWE

1. Pokładowe urządzenia ważące („OBW”) poddawane są przeglądom okresowym, polegającym na ważeniu pojazdu lub zespołu pojazdów na certyfikowanych urządzeniach ważących zgodnie z art. 5 ust. 2 lit. b) niniejszego rozporządzenia, takich jak mobilne wagi podkładowe lub waga pomostowa.
2. Przeglądy obejmują następujące pojazdy:
 - a) pojazdy silnikowe;
 - b) przyczepy lub naczepy, w których umieszczono przyrząd rejestrujący („TU”).
3. Przegląd przyczep i naczep poddawanych przeglądowi zgodnie z pkt 2 odbywa się, kiedy są one przyłączone do pojazdu silnikowego. Pojazdy silnikowe przeznaczone do ciągnięcia naczep są poddawane przeglądowi z przyłączoną naczepą.
4. Przegląd okresowy obejmuje:
 - a) kontrolę z trzema obciążeniami, którą przeprowadza się dwa lata po rejestracji pojazdu, a następnie w czteroletnich odstępach;
 - b) kontrolę z pojedynczym obciążeniem, którą przeprowadza się dwa lata po pierwszym teście z trzema obciążeniami, a następnie w czteroletnich odstępach.

Tabela 3

Kolejność wykonywania przeglądów okresowych

Kontrola	Trzy obciążenia	Pojedyncze obciążenie	Trzy obciążenia	Pojedyncze obciążenie	Trzy obciążenia	Pojedyncze obciążenie	Trzy obciążenia	...
Lata od daty zarejestrowania pojazdu	2	4	6	8	10	12	14	...

5. Kontrola z trzema obciążeniami

Kontrolę z trzema obciążeniami przeprowadza się, poddając pojazd trzem różnym obciążeniami, których wartości oblicza się w następujący sposób:

 - a) obciążenie wynoszące od 45 % do 55 % maksymalnej masy całkowitej pojazdu;
 - b) obciążenie wynoszące od 65 % do 75 % maksymalnej masy całkowitej pojazdu;
 - c) obciążenie wynoszące od 90 % do 100 % maksymalnej masy całkowitej pojazdu.
6. Kontrolę z pojedynczym obciążeniem przeprowadza się, poddając pojazd obciążeniu, które wynosi co najmniej 90 % maksymalnej masy całkowitej pojazdu.
7. W przypadku przyczep i naczep wyposażonych w TU oraz pojazdów silnikowych przeznaczonych do ciągnięcia naczepy, obciążenia określone w pkt 5 i 6 oblicza się w odniesieniu do maksymalnej masy całkowitej zespołu pojazdów.
8. Przepisy szczegółowe dotyczące dynamicznych OBW
 - 8.1. Jeżeli maksymalna masa całkowita pojazdu lub zespołu pojazdów przekracza maksymalną dopuszczalną masę, obciążenia określone w pkt 5 i 6 oblicza się w odniesieniu do maksymalnej dopuszczalnej masy.
 - 8.2. Aby uzyskać wartość obciążenia z OBW, pojazd lub zespół pojazdów musi przebyć określoną odległość w szczególnych warunkach, które określają wytyczne producenta.

9. Przegląd kończy się niepowodzeniem, gdy:
- wartość obciążenia wyświetlanego przez OBW odpowiadająca obciążeniu od 90 % do 100 % maksymalnej masy całkowitej, o której mowa w pkt 5 lit. c), nie odpowiada wartościom zmierzonym przez certyfikowane urządzenie ważące, z zachowaniem poziomu dokładności określonego w pkt 8 załącznika I; oraz
 - wartości obciążenia wyświetlane przez OBW odpowiadające obciążeniom od 45 % do 55 % oraz od 65 % do 75 % maksymalnej masy całkowitej, o której mowa w pkt 5 lit. a) i b), nie odpowiadają wartościom zmierzonym przez certyfikowane urządzenie ważące, z dokładnością do ± 15 %.
10. W przypadku gdy przegląd kończy się niepowodzeniem, OBW poddawane są kolejnemu przeglądowi nie później niż dwa miesiące po przeprowadzeniu poprzedniego.
11. Ustępstwa w odniesieniu do przeglądów okresowych:

Aby ułatwić przeprowadzanie przeglądów okresowych określonych typów pojazdów oraz w celu ograniczenia ich wpływu na normalną działalność kierowców i przewoźników, państwa członkowskie mogą rozważyć zastosowanie następujących ustępstw w odniesieniu do pojazdów zarejestrowanych na ich terytorium:

- wartości trzech obciążeń, o których mowa w pkt 5, można uzyskać w okresie trzech miesięcy;
 - rzeczywiste ważenie pojazdu może być przeprowadzone na certyfikowanych urządzeniach ważących, które nie są na wyposażeniu warsztatów OBW, o których mowa w art. 5 niniejszego rozporządzenia, pod warunkiem że operację ważenie nadzoruje pracownik warsztatu OBW. Właściciel pojazdu przedstawia w warsztacie OBW dowód, że ważenie zostało przeprowadzone na certyfikowanym urządzeniu ważącym;
 - w przypadku pojazdów lub zespołów pojazdów, których określona konfiguracja sprawia, że technicznie nie jest możliwe przekroczenie maksymalnej dopuszczalnej masy w trakcie normalnego użytkowania (np. w pojazdach-cysternach), wartości obciążeń mogą być inne niż te, o których mowa w pkt 5 i 6; w przypadku kontroli z trzema obciążeniami, różnica między dwoma następującymi po sobie obciążeniami musi wynosić co najmniej 15 % maksymalnej dopuszczalnej masy.
-