

II

(Nezakonodajni akti)

UREDBE

IZVEDBENA UREDBA KOMISIJE (EU) 2019/1213

z dne 12. julija 2019

o določitvi podrobnih določb za zagotavljanje enotnih pogojev za izvajanje interoperabilnosti in združljivosti opreme za tehtanje, nameščene na vozilo, v skladu z Direktivo Sveta 96/53/ES

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije,

ob upoštevanju Direktive Sveta 96/53/ES z dne 25. julija 1996 ⁽¹⁾ in zlasti člena 10d(5) Direktive,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Oprema za tehtanje, nameščena na vozilo, je možnost iz Direktive 96/53/ES, ki je državam članicam na voljo za izvajanje nadzora nad vozili ali skupinami vozil, ki so lahko preobremenjena.
- (2) V skladu z drugim odstavkom člena 10d(5) Direktive 96/53/ES mora za zagotovitev interoperabilnosti oprema za tehtanje, nameščena na vozilo, omogočati, da se v vsakem trenutku iz premikajočega se vozila pristojnim organom in vozniku sporočijo podatki o teži prek vmesnika, opredeljenega s standardi CEN za DSRC. Zato je treba sprejeti tehnične specifikacije za prilagoditev vsebine standardov posebnostim informacij, ki jih bo zagotavljala oprema za tehtanje, nameščena na vozilo.
- (3) Oprema za tehtanje, nameščena na vozilo, se lahko namesti na motorna vozila ter priklopna vozila in polpriklopnike. Zagotoviti je treba, da je oprema za tehtanje, ki je nameščena na različna vozila iz skupine vozil, medsebojno združljiva. Združljivost je treba zagotoviti z izvajanjem evropskih standardov za sodelovalne inteligentne prometne sisteme (C-ITS) iz delegiranega akta o dopolnitvi Direktive 2010/40/EU Evropskega parlamenta in Sveta ⁽²⁾ v zvezi z uvajanjem in operativno uporabo sodelovalnih inteligentnih prometnih sistemov.
- (4) Države članice, ki zahtevajo namestitev opreme za tehtanje na vozilo, bi morale imeti možnost, da iz te obveznosti izvzamejo vozila ali skupine vozil, pri katerih ni mogoče preseči največje dovoljene teže, na primer priklopna vozila ali polpriklopnike, ki so posebej namenjeni za prevoz tekočin ali živin.
- (5) Uporaba opreme za tehtanje, nameščene na vozilo, za namen izvrševanja pravil, lahko sproži poskuse prirejanja, do katerih prihaja tudi pri drugih sistemih vozil, kot so digitalni tahografi ali sistemi za omejevanje emisij. Za zagotovitev ustrezne ravni zaščite pred prirejanjem mora biti komunikacija med motornim vozilom in priklopnim vozilom ali polpriklopnikom zavarovana. Poleg tega mora v skladu s skupnimi merili opremo za tehtanje, nameščeno na vozilo, certificirati certifikacijski organ, ki ga prizna upravni odbor v okviru „Sporazuma o vzajemnem priznavanju potrdil o varnosti informacijskih tehnologij“ (Mutual Recognition Agreement of Information Technology Security Evaluation Certificates), ki ga je pripravila skupina visokih uradnikov za varnost informacijskih sistemov (SOG-IS).

⁽¹⁾ Direktiva Sveta 96/53/ES z dne 25. julija 1996 o določitvi največjih dovoljenih mer določenih cestnih vozil v Skupnosti v notranjem in mednarodnem prometu in največjih dovoljenih tež v mednarodnem prometu (UL L 235, 17.9.1996, str. 59).

⁽²⁾ Direktiva 2010/40/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 7. julija 2010 o okviru za uvajanje inteligentnih prometnih sistemov v cestnem prometu in za vmesnike do drugih vrst prevoza (UL L 207, 6.8.2010, str. 1).

- (6) Države članice, ki se odločijo za namestitev opreme za tehtanje na vozila, morajo zagotoviti, da servisne delavnice za opremo za tehtanje, nameščeno na vozilo (v nadaljnjem besedilu: servisne delavnice OBW), izvajajo kontrolne preglede te opreme na vozilih. Za zagotovitev enotnega izvajanja pravil za interoperabilnost iz te uredbe morajo te servisne delavnice zagotoviti, da oprema, nameščena na vozilo, deluje z ustrežno točnostjo. Te servisne delavnice so lahko, ob upoštevanju potrebnih prilagoditev, centri za izvajanje tehničnih pregledov iz Direktive 2014/45/EU Evropskega parlamenta in Sveta ⁽³⁾, servisne delavnice iz Uredbe (EU) št. 165/2014 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽⁴⁾ ali katere koli druge servisne delavnice, ki izpolnjujejo zahteve iz te uredbe. Državam članicam, ki se ne odločijo za uvedbo opreme za tehtanje, nameščeno na vozilo na podlagi člena 10d(1) Direktive 96/53/ES, ni treba vzpostaviti teh servisnih delavnic.
- (7) Trenutno stanje tehnologije ne omogoča uporabe komunikacijskih standardov CEN za DSRC in C-ITS v opremi za tehtanje, nameščeni na vozilo, do 27. maja 2021. Zato bi bilo treba sprejeti postopen pristop k uporabi opreme za tehtanje, nameščene na vozilo, da industrija lahko razvije izdelke, skladne z zahtevami iz te uredbe ter zlasti s Prilogo II in določenimi zahtevami iz Priloge III k tej uredbi. Države članice, ki se odločijo za namestitev opreme za tehtanje na vozilo, morajo do 27. maja 2021 začeti uporabljati zahteve iz prilog I in III, ki se nanašajo na 1. fazo. Za uporabo zahtev iz Priloge II in zahtev iz prilog I in III, ki se nanašajo na 2. fazo, je treba odobriti dodatno triletno obdobje.
- (8) Države članice lahko sprejmejo posebne ukrepe, s katerimi se zahteva, da je na vozilih, ki jih za zagotovitev skladnosti z Direktivo 96/53/ES pregledajo pristojni organi ter ki so dana v promet od 27. maja 2021 in registrirana na njihovem ozemlju, nameščena oprema za tehtanje. Na vozila, dana v promet in registrirana pred navedenim datumom, take opreme ni potrebno naknadno namestiti.
- (9) Ukrepi iz te uredbe so skladni z mnenjem Odbora za cestni promet iz člena 10i Direktive 96/53/ES –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

Področje uporabe

1. Ta uredba določa enotne pogoje za interoperabilnost in združljivost opreme za tehtanje, nameščene na vozilo ali skupine vozil, za namen zagotavljanja skladnosti s členom 10d(4) in (5) Direktive 96/53/ES ali z zahtevami glede največje dovoljene teže v nacionalnem prometu države članice, v kateri se vozilo uporablja.
2. V skladu s členom 10d(1) Direktive 96/53/ES se ta uredba ne uporablja za države članice, ki se niso odločile za uvedbo opreme za tehtanje, nameščene na vozilo.
3. Države članice lahko iz obveznosti namestitve opreme za tehtanje na vozilo izvzamejo vozila ali skupine vozil, katerih zasnova ali vrsta tovora onemogoča prekoračitev največje dovoljene teže. Navedene izjeme ne temeljijo na največji tehnično dovoljeni masi vozila, ki jo navede proizvajalec. Pristojni organi lahko še vedno izvajajo nadzor nad največjo dovoljeno težo vozil ali skupin vozil, ki so upravičene do izjeme.

Člen 2

Opredelitev pojmov

Uporabljajo se naslednje opredelitve pojmov:

- (a) „oprema za tehtanje, nameščena na vozilo“ („OBW“) pomeni opremo na vozilu, ki lahko določi skupno težo ali osno obremenitev;
- (b) „skupna teža“ pomeni skupno težo motornega vozila, v primeru skupine vozil pa skupno težo skupine vozil, ki jo določi oprema za tehtanje, nameščena na vozilo, izraženo v kilogramih;

⁽³⁾ Direktiva 2014/45/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 3. aprila 2014 o rednih tehničnih pregledih motornih vozil in njihovih priklopnih vozil ter razveljavitvi Direktive 2009/40/ES (UL L 127, 29.4.2014, str. 51).

⁽⁴⁾ Uredba (EU) št. 165/2014 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 4. februarja 2014 o tahografih v cestnem prometu, razveljavitvi Uredbe Sveta (EGS) št. 3821/85 o tahografu (nadzorni napravi) v cestnem prometu in spremembi Uredbe (ES) št. 561/2006 Evropskega parlamenta in Sveta o usklajevanju določene socialne zakonodaje v zvezi s cestnim prometom (UL L 60, 28.2.2014, str. 1).

- (c) „osna obremenitev“ pomeni v kilogramih izraženo obremenitev obremenjene osi ali skupine osi, ki jo določi oprema za tehtanje, nameščena na vozilo;
- (d) „izračunana teža“ ali „vrednost teže“ pomeni bodisi skupno težo ali osno obremenitev, izraženo v kilogramih;
- (e) „enota v motornem vozilu“ („MVU“) pomeni del opreme za tehtanje, nameščene na vozilo, ki je nameščen v motorno vozilo ter lahko zbira, shranjuje in obdeluje podatke ter na podlagi teh podatkov izračuna vrednost teže, z izjemo senzorjev;
- (f) „enota v priklopnem vozilu“ („TU“) pomeni del opreme za tehtanje, nameščene na vozilo, ki je nameščen v priklopnem vozilu ali polpriklopniku ter lahko zbira, shranjuje in obdeluje podatke iz opreme na priklopnem vozilu ali polpriklopniku ter na podlagi teh podatkov izračuna vrednosti osne obremenitve, z izjemo senzorjev;
- (g) „enota v vozilu za digitalno komunikacijo kratkega dosega“ („DSRC-VU“) pomeni „opremo za zgodnje odkrivanje na daljavo“ iz Dodatka 14 k Prilogi IC k Izvedbeni uredbi Komisije (EU) 2016/799 ⁽²⁾, ki lahko prejema podatke sistema za tehtanje v vozilu bodisi iz enote v motornem vozilu bodisi iz postaje C-ITS in jih pošilja v REDCR;
- (h) „bralnik komunikacije za zgodnje odkrivanje na daljavo“ („REDCR“) pomeni bralnik komunikacije za zgodnje odkrivanje na daljavo, ki ga imajo nadzorni organi in lahko bere podatke sistema za tehtanje v vozilu, ki jih prenese enota v vozilu za digitalno komunikacijo kratkega dosega. REDCR je lahko enaka naprava kot tista, ki se uporablja za branje podatkov RTM v skladu z Izvedbeno uredbo (EU) 2016/799, vendar pa morata prenos podatkov RTM in prenos podatkov sistema za tehtanje v vozilu potekati na podlagi ločenih zahtev iz REDCR;
- (i) „podatki o teži“ pomenijo surove podatke, ki se prenašajo med elementi opreme za tehtanje, nameščene na vozilo, in jih je treba obdelati za pridobitev izračunane teže;
- (j) „podatki sistema za tehtanje v vozilu“ („podatki OBW“) pomenijo zaščitene podatke točno določenega formata, ki jih REDCR zahteva od enote v vozilu za digitalno komunikacijo kratkega dosega;
- (k) „tipalo“ pomeni element sistema za tehtanje v vozilu, ki lahko z merjenjem določenih fizikalnih parametrov zagotovi podatke o teži, tj. tiste podatke, ki jih enota v motornem vozilu ali enota v priklopnem vozilu uporabi za nadaljnjo obdelavo;
- (l) „postaja sodelovalnih inteligentnih prometnih sistemov“ („postaja C-ITS“) pomeni postajo C-ITS v smislu delegiranega akta o dopolnitvi Direktive 2010/40/EU v zvezi z uvajanjem in operativno uporabo sodelovalnih inteligentnih prometnih sistemov, sprejetega na podlagi člena 6(1) te direktive;
- (m) „faza dodelitve naslova“ pomeni uvodno fazo elektronske komunikacije med vozili iz skupine vozil, med katero se vsakemu vozilu dodeli položaj;
- (n) „servisna delavnica za opremo za tehtanje, nameščeno na vozilo“ (v nadaljnjem besedilu: servisna delavnica OBW) pomeni servisno delavnico, ki jo država članica pooblasti za izvajanje kontrolnih pregledov opreme za tehtanje, nameščene na vozilo.

Člen 3

Pravilnik o potrdilih

Države članice zagotovijo, da obstaja vsaj en organ za izdajo korenskih potrdil, organ za vpis in organ za izdajo dovoljenj, ki lahko za namen opreme za tehtanje, nameščene na vozilo, opravlja naloge iz Pravilnika o potrdilih za uvajanje in uporabo evropskih sodelovalnih inteligentnih prometnih sistemov (C-ITS) iz delegiranega akta o dopolnitvi Direktive 2010/40/EU v zvezi z uvajanjem in operativno uporabo sodelovalnih inteligentnih prometnih sistemov, sprejetega na podlagi člena 6(1) te direktive.

Člen 4

Redni kontrolni pregledi

1. Servisna delavnica OBW opravi reden kontrolni pregled opreme za tehtanje, nameščene na vozilo, vsaki dve leti po namestitvi opreme na vozilo ali skupino vozil.
2. Redni kontrolni pregledi se izvajajo v skladu s Prilogo IV.

⁽²⁾ Izvedbena uredba Komisije (EU) 2016/799 z dne 18. marca 2016 o izvajanju Uredbe (EU) št. 165/2014 Evropskega parlamenta in Sveta za določitev zahtev glede konstrukcije, preskušanja, namestitve, delovanja in popravila tahografov in njihovih sestavnih delov (UL L 139, 26.5.2016, str. 1).

3. Pri kontrolnih pregledih se zagotovi, da so izpolnjene naslednje zahteve:
 - (a) oprema za tehtanje je bila na vozilo nameščena v skladu z dokumentacijo proizvajalca in ustreza vozilu;
 - (b) oprema za tehtanje, nameščena na vozilo, pravilno deluje in točno sporoča vrednosti teže;
 - (c) na opremo za tehtanje, nameščeno na vozilo, ni pritrjena nobena naprava za prirejanje oziroma ni znakov, da bi bila takšna naprava uporabljena.
4. Ob koncu kontrolnega pregleda servisna delavnica OBW izda poročilo o kontrolnem pregledu opreme za tehtanje. En izvod poročila se hrani v vozilu.
5. Poročilo o kontrolnem pregledu vsebuje vsaj naslednje informacije:
 - (a) identifikacijsko številko vozila (številko VIN ali številko šasije);
 - (b) kraj in datum preskusa;
 - (c) ali je bil preskus uspešno opravljen (da/ne);
 - (d) ugotovljene pomanjkljivosti, vključno s prirejanjem, ter sprejete korektivne ukrepe;
 - (e) datum naslednjega rednega kontrolnega pregleda ali datum izteka veljavnosti veljavnega potrdila, če ta podatek ni drugače zagotovljen;
 - (f) ime, naslov in identifikacijsko številko servisne delavnice OBW ter podpis ali identifikacijo kontrolorja, odgovornega za pregled;
 - (g) znamko, tip, identifikacijsko številko, številko potrdila o pregledu tipa in datum zadnjega preverjanja certificirane naprave za tehtanje, ki se je uporabila za redni kontrolni pregled.
6. Poročila o kontrolnih pregledih se hranijo vsaj dve leti od časa priprave poročila, vendar pa države članice lahko odločijo, da se poročila o kontrolnih pregledih za to obdobje pošljejo pristojnemu organu. Če poročila o kontrolnih pregledih hrani servisna delavnica OBW, ta na zahtevo pristojnega organa predloži poročila o kontrolnih pregledih in umerjanjih, opravljenih v tem obdobju.

Člen 5

Servisne delavnice OBW

1. Države članice pooblastijo, redno revidirajo in potrjujejo servisne delavnice OBW, ki imajo dovoljenje za izvajanje kontrolnih pregledov opreme za tehtanje, nameščene na vozilo.
2. Države članice zagotovijo, da servisne delavnice OBW na njihovih ozemljih kontrolne preglede opreme za tehtanje, nameščene na vozilo, izvajajo na zanesljiv način. Za ta namen vzpostavijo in objavijo sklop postopkov za zagotovitev izpolnjevanja naslednjih minimalnih meril:
 - (a) osebje servisne delavnice OBW je ustrezno usposobljeno;
 - (b) oprema, potrebna za izvajanje ustreznih preskusov in nalog, je na voljo in je bila certificirana v skladu z Direktivo 2014/31/EU Evropskega parlamenta in Sveta ⁽⁶⁾ ali Direktivo 2014/32/EU Evropskega parlamenta in Sveta ⁽⁷⁾;
 - (c) servisne delavnice so na dobrem glasu.
3. Servisne delavnice OBW so predmet naslednjih revizij:
 - (a) revizije postopkov, uporabljenih pri delu z opremo za tehtanje, nameščeno na vozilo, ki jo vsaj vsakih pet let opravi nadzorni organ. Revizija se osredotoča na naloge in dejavnosti iz točke 1 Priloge V k Direktivi 2014/45/EU; nadzorni organ izpolnjuje zahteve iz točke 2 navedene priloge;
 - (b) izvajajo se lahko tudi nenapovedane tehnične revizije za preverjanje izvedenih namestitev, kontrolnih pregledov in, kadar je to primerno, umerjanj.

⁽⁶⁾ Direktiva 2014/31/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. februarja 2014 o harmonizaciji zakonodaj držav članic v zvezi z omogočanjem dostopnosti neavtomatskih tehtnic na trgu (UL L 96, 29.3.2014, str. 107).

⁽⁷⁾ Direktiva 2014/32/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. februarja 2014 o harmonizaciji zakonodaj držav članic v zvezi z dostopnostjo merilnih instrumentov na trgu (UL L 96, 29.3.2014, str. 149).

4. Države članice sprejmejo ustrezne ukrepe za preprečevanje navzkrižja interesov med servisnimi delavnicami OBW in prevoznimi podjetji. Zlasti kadar obstaja resno tveganje za navzkrižje interesov, vključno z lastništvom prevoznih podjetij nad servisnimi delavnicami OBW, se sprejmejo dodatni posebni ukrepi, s katerimi se zagotovi, da servisna delavnica OBW ravna skladno s tem členom.

5. Pristojni organi držav članic na svojih spletnih straneh objavijo posodobljen seznam servisnih delavnic OBW, ki vsebuje vsaj naslednje podatke:

- (a) identifikacijsko številko servisne delavnice in ime servisne delavnice (subjekta/subjektov, ki jo tvorijo);
- (b) poštni naslov;
- (c) e-poštni naslov;
- (d) telefonsko številko.

6. Pristojni organi v državah članicah servisnim delavnicam OBW, ki ne izpolnjujejo svojih obveznosti iz te uredbe, začasno ali za stalno prekličejo pooblastilo.

Člen 6

Začetek veljavnosti in uporabe

Ta uredba začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Uporablja se od 27. maja 2021.

Točke 1.4(d), 5.3 in 8.1 Priloge I, Priloga II in točke 3, 8.2 in 10 Priloge III pa se uporabljajo od 27. maja 2024.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Bruslju, 12. julija 2019

Za Komisijo
Predsednik
Jean-Claude JUNCKER

PRILOGA I

SPLOŠNE DOLOČBE ZA OPREMO ZA TEHTANJE, NAMEŠČENO NA VOZILO („OBW“)

1. Splošne določbe

- 1.1 V področje uporabe te uredbe spadajo naslednje vrste sistemov OBW:
- (a) dinamični sistem: sistem OBW, ki določa težo z zbiranjem in obdelavo informacij iz parametrov, ki se beležijo med premikanjem vozila, npr. pospeški, vlečne sile ali zavorne sile, in se ne beležijo, kadar vozilo stoji;
 - (b) statični sistem: sistem OBW, ki določa težo na podlagi informacij, pridobljenih iz parametrov, ki se beležijo, medtem ko vozilo stoji, na primer tlak v zračnem mehu.
- 1.2 Ta uredba se izvaja v dveh fazah:
- (a) OBW 1. faze iz točke 5.2;
 - (b) OBW 2. faze iz točke 5.3.
- 1.3 OBW izračunava skupno težo in, neobvezno, osno obremenitev.
- 1.4 OBW vsebuje naslednje elemente:
- (a) enoto v motornem vozilu („MVU“), ki je nameščena v motornem vozilu;
 - (b) neobvezno enoto v priklopnem vozilu v priklopnem vozilu ali polpriklopniku („TU“);
 - (c) tipala;
 - (d) v 2. fazi postajo C-ITS v vsakem vozilu, ki ima MVU ali TU.
- 1.5 MVU in enota v priklopnem vozilu imata lahko vsaka po eno samo procesno enoto ali pa sta razdeljeni na različne enote.

2. Enota v motornem vozilu (MVU)

MVU:

- (a) prejema podatke o osni obremenitvi iz TU, če je ta nameščena;
- (b) zbira podatke o teži iz tipal v motornem vozilu;
- (c) obdeluje razpoložljive informacije in izračunava ustrezne vrednosti teže.

3. Enota v priklopnem vozilu

Če je nameščena, TU:

- (a) zbira podatke o teži iz tipal v priklopnem vozilu ali polpriklopniku, obdeluje razpoložljive informacije in na podlagi teh podatkov izračunava osne obremenitve;
- (b) prenaša vrednosti osne obremenitve v motorno vozilo.

4. Izračun teže

- 4.1 Pri dinamičnih sistemih se prva vrednost teže izračuna najkasneje 15 minut po tem, ko se vozilo začne premikati naprej, nato pa se ponovno izračuna vsaj vsakih 10 minut.
- 4.2 Pri statičnih sistemih se vrednosti teže izračunajo vsako minuto, ko je motor prižgan in vozilo stoji.
- 4.3 Natančnost izračunane teže je 100 kg ali boljša.

5. Izmenjava informacij med motornim vozilom in priklopnimi vozili ali polpriklopniki iz skupine vozil

5.1 Vsako priklopno vozilo ali polpriklopnik mora motornemu vozilu posredovati vrednosti teže, ki jih izračuna v skladu s točko 5.2 ali 5.3, kot je ustrezno.

5.2 OBW 1. faze

5.2.1 Vsakemu priklopnemu vozilu ali polpriklopniku se dodeli položaj znotraj skupine vozil v okviru dodelitve dinamičnega naslova v skladu s standardom ISO 11992-2:2014.

5.2.2 Po dokončani fazi dodelitve naslova TU vsakega priklopnega vozila ali polpriklopnika prenese MVU vrednost vsote osne obremenitve ali vrednost osne obremenitve, kot je opisano v točkah 6.5.4.7 in 6.5.5.42 standarda ISO 11992-2:2014.

5.2.3 Sporočila o vsoti osne obremenitve ali osni obremenitvi so skladna s specifikacijami iz standarda ISO 11992-2:2014 za sporočila tipa EBS22 in RGE22.

5.2.4 Format, usmerjanje in splošni razponi parametrov sporočil so skladni s točkami 6.1, 6.3 in 6.4 standarda ISO 11992-2:2014.

5.3 OBW 2. faze

Informacije med motornim vozilom in vlečenimi priklopnimi vozili ali polpriklopniki se izmenjujejo prek postaj C-ITS, kakor je določeno v Prilogi II.

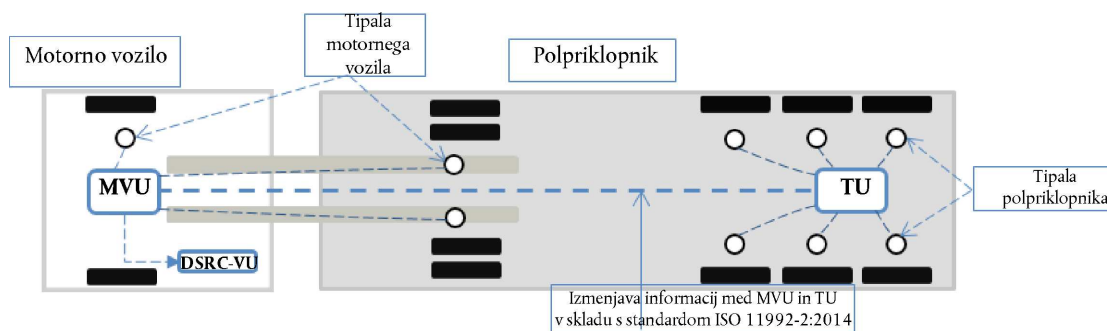
5.4 Za OBW 1. faze in za OBW 2. faze se lahko uporabijo druge specifikacije, pod pogojem, da je oprema OBW na motornem vozilu in priklopnih vozilih ali polpriklopnikih združljiva z njimi.

6. Priprava in prenos podatkov v DSRC-VU

MVU v 1. fazi ali postaja C-ITS v motornem vozilu v 2. fazi prenaša podatke sistema za tehtanje v vozilu v modul DSRC-VU v skladu s Prilogo III.

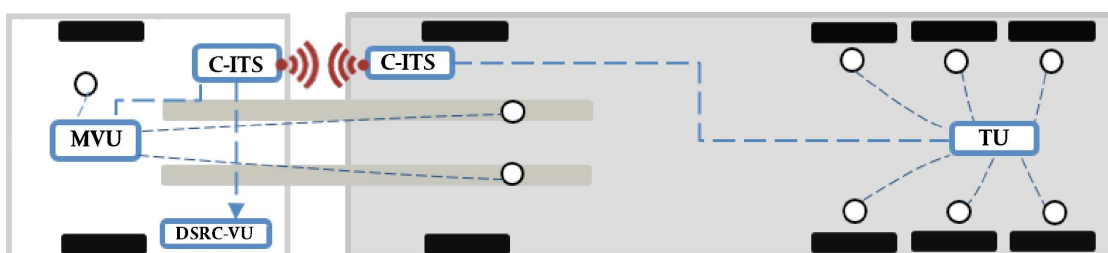
Slika 1

Primer razporeditve za OBW v skupini vozil, ki vključuje tovornjak/polpriklopnik, v 1. fazi



Slika 2

Primer razporeditve za OBW v skupini vozil, ki vključuje tovornjak/polpriklopnik, v 2. fazi



7. **Informacije o teži za voznika**

Vozniku se morajo prikazati vsaj informacije o skupni teži.

8. **Točnost**

8.1 Točnost izračunane teže je $\pm 5\%$ ali večja, kadar obremenitev vozila presega 90 % njegove največje dovoljene teže.

8.2 Ne glede na točko 8.1 je točnost OBW 1. faze lahko $\pm 10\%$ ali večja.

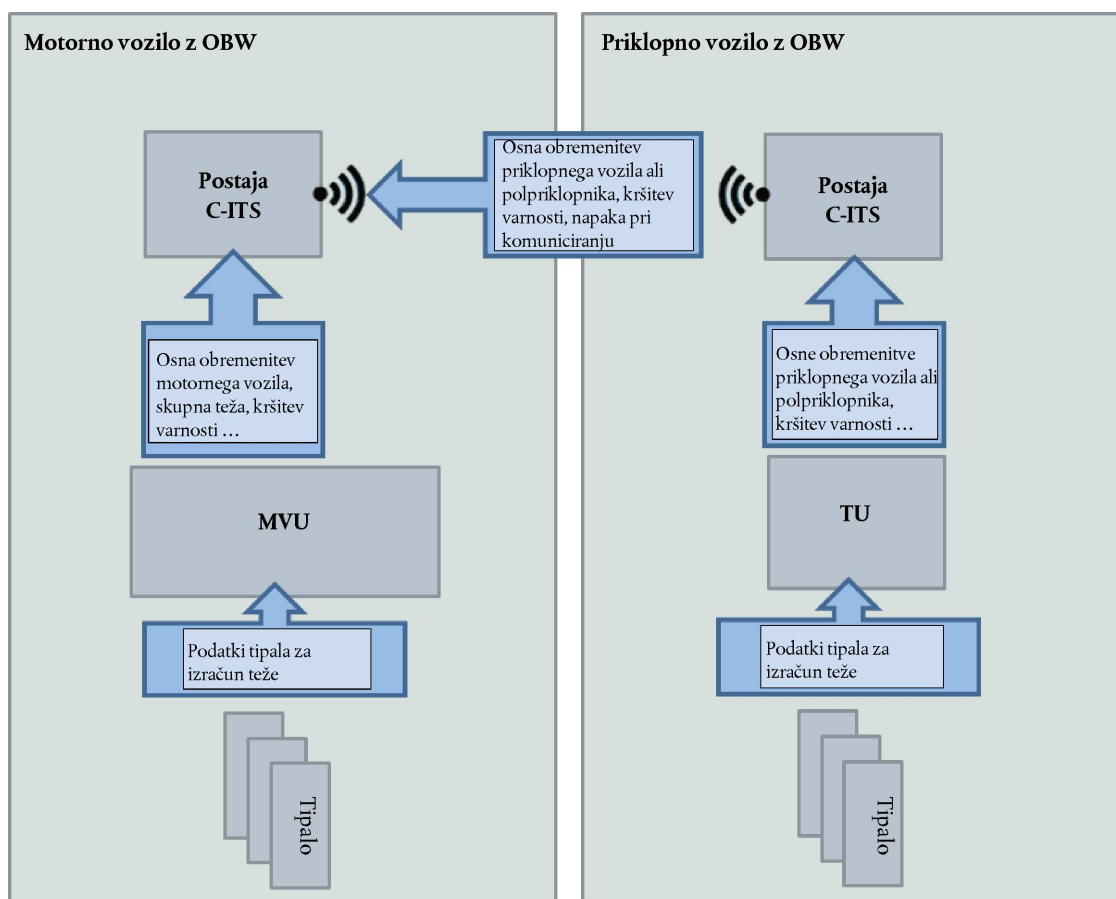
PRILOGA II

POSEBNE DOLOČBE ZA OBW 2. FAZE

1. Ta priloga se uporablja izključno za OBW 2. faze.
2. Motorno vozilo in priklopna vozila ali polpriklopniki iz skupine vozil z enoto v priklopnem vozilu (TU) so opremljeni s postajo C-ITS, ki je povezana z enoto v motornem vozilu (MVU) ali TU zadevnega vozila. MVU in TU sta lahko vgrajeni v svojo postajo C-ITS.
3. MVU in TU postajama C-ITS, s katerima sta povezani, prenašata potrebne informacije za prenos sporočil v skladu s točko 4.3 te priloge.

Slika 3

Primer pretoka sporočil OBW 2. faze



4. Izmenjava informacij med motornim vozilom in priklopnim vozilom ali polpriklopnikom
 - 4.1 Informacije o teži se med motornim vozilom in vlečenimi priklopnimi vozili ali polpriklopniki izmenjujejo prek brezžične povezave, vzpostavljene med postajami C-ITS motornega vozila in postajami C-ITS priklopnih vozil ali polpriklopnikov, v skladu s standardi EN 302 663-V1.1.1, razen določbe 4.2.1, EN 302 636-4-1-V1.3.1 in EN 302 636-5.1-V2.1.1, ter evropskim standardom o uporabi OBW za C-ITS, ki ga pripravi ETSI.
 - 4.2 Sporočila, ki si jih izmenjujejo postaje C-ITS, so zaščitena, kakor je določeno v točki 5.1.
 - 4.3 Med postajami C-ITS se prenašajo naslednje informacije:
 - (a) osna obremenitev priklopnih vozil ali vlečenih polpriklopnikov;

- (b) sporočila, ki vsebujejo dogodek „napaka pri komuniciranju OBW“: dogodek „napaka pri komuniciranju OBW“ se sproži, kadar postaje C-ITS v več kot treh poskusih ne uspejo vzpostaviti medsebojne varne komunikacije v skladu s točko 5.1;
 - (c) sporočila, ki vsebujejo dogodek „poskus kršenja varnosti“: dogodek „poskus kršenja varnosti“ se sproži, kadar OBW zazna poskus prirejanja OBW v skladu s točko 5.2 in Dodatkom.
- 4.4 Format sporočil, potrebnih za fazo dodelitve naslova in prenos informacij iz točke 4.3, se določi v standardu o uporabi OBW iz točke 4.1.
5. Določbe o varnosti
- 5.1 Varna komunikacija med postajami C-ITS
- 5.1.1 Komunikacija med postajami C-ITS je zavarovana v skladu z evropskim standardom ETSI TS 103 097-V1.3.1 in evropskim standardom o uporabi OBW za C-ITS iz točke 4.1.
- 5.1.2 V skladu s Pravilnikom o potrdilih za uvajanje in uporabo evropskih sodelovalnih inteligentnih prometnih sistemov, ki ga je sprejela Komisija, postaje C-ITS pridobijo:
- (a) poverilnico za vpis, ki jo izda organ za vpis in postajam daje pooblastilo, da delujejo kot postaje C-ITS za namen tehtanja v vozilu;
 - (b) več potrdil o avtorizaciji, ki jih izda organ za izdajo dovoljenj in postajam omogočajo, da delujejo v okolju C-ITS kot del OBW.
- 5.2 Zaščita pred poskusi kršenja varnosti
- Zaščita OBW 2. faze pred poskusi kršenja varnosti se izvaja v skladu z Dodatkom k tej prilogi.
-

DODATEK K PRILOGI II

VARNOSTNO CERTIFICIRANJE ZA OBW 2. FAZE

1. MVU in TU se varnostno certificirata v skladu s skupnimi merili. V tem dodatku se MVU in TU v nadaljnjem besedilu imenujeta „OBW-VU“.
2. Minimalne varnostne zahteve, ki jih mora izpolnjevati OBW-VU, se določijo v dokumentu Varnostni cilj (Security Target, „ST“) v skladu s skupnimi merili.
3. Dokument ST pripravi proizvajalec opreme, ki bo certificirana, in ga odobri vladni certifikacijski organ za informacijsko varnost, ustanovljen v okviru delovne skupine za skupno razlaganje („JWG“), ki podpira vzajemno priznavanje potrtil v okviru evropskega SOGIS-MRA (Sporazuma o vzajemnem priznavanju potrtil o varnosti informacijskih tehnologij).
4. Prehod V2X in varnostni modul strojne opreme postaj C-ITS sta varnostno certificirana v skladu s profili zaščite prehodov V2X in varnostnih modulov strojne opreme, ki jih je razvil konzorcij za komuniciranje Car2Car.
5. Raven varnosti za varnostno certificiranje OBW-VU je EAL2. Če pa se kot MVU uporablja tahograf, mora biti ta certificiran v skladu z ravno varnosti EAL4, povišano z varnostnima komponentama ATE_DPT.2 in AVA_VAN.5, kot je določeno v Dodatku 10 k Prilogi IC k Izvedbeni uredbi (EU) 2016/799.
6. Sredstva, ki jih je treba zaščititi s ST

Zaščitijo se naslednja sredstva:

- (a) sporočilo OBW-VU: katero koli sporočilo, ki se pošlje ustreznemu modulu OBW-VU ali ga ta prejme in vsebuje informacije, ki so potrebne za izračun teže.

Ustrezni moduli OBW so tiste enote strojne in programske opreme OBW-VU, ki obdelujejo informacije, ki bi v primeru napada nanje lahko povzročile, da OBW napačno izračuna skupno težo ali osno obremenitev.

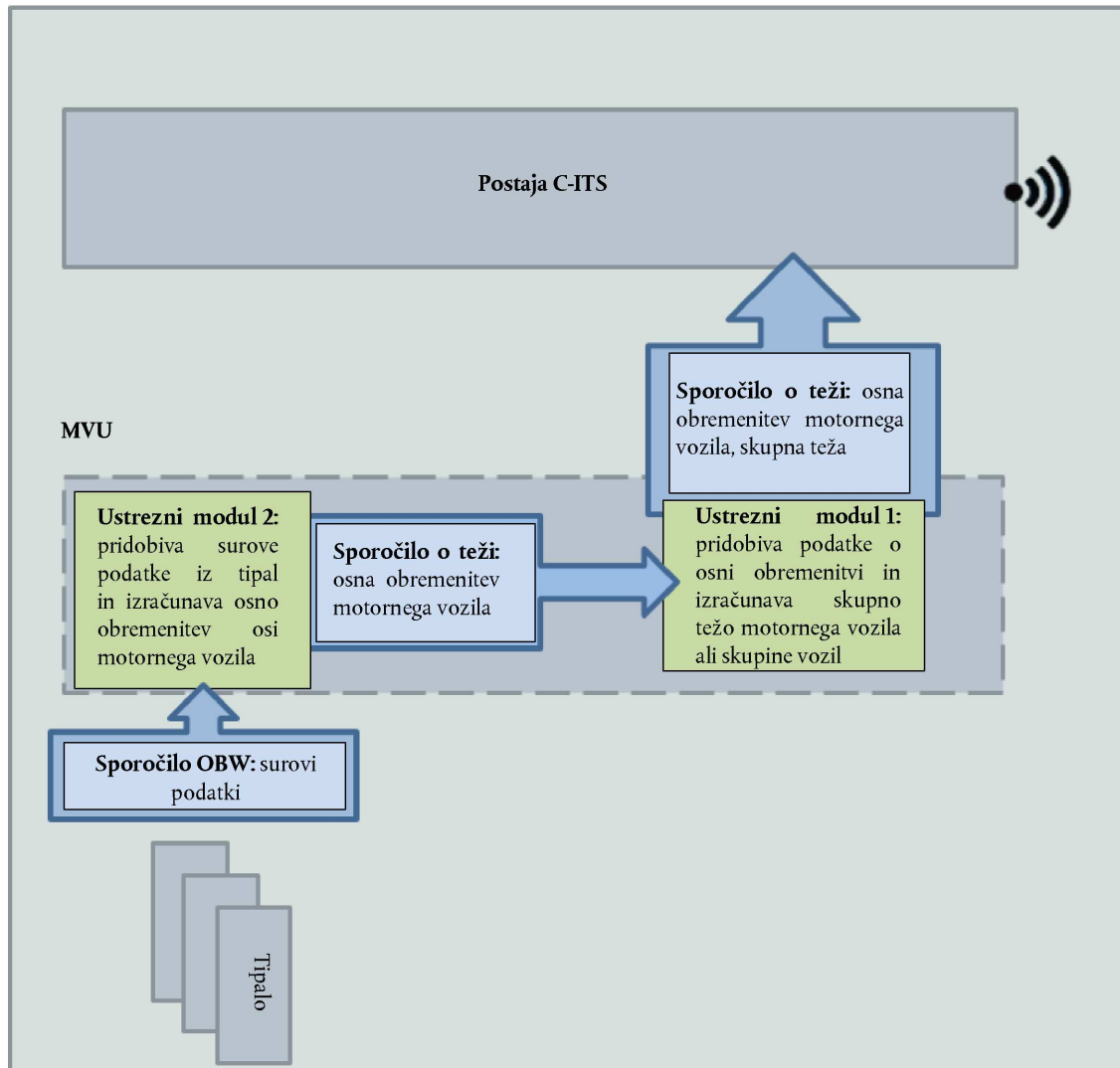
OBW-VU je lahko en ustrezen modul ali pa je sestavljena iz različnih ustreznih modulov v skladu s točko 1.5 Priloge I; v tem primeru so ti moduli identificirani v ST;

- (b) sporočilo o teži: sporočilo, ki vsebuje skupno težo ali osno obremenitev, ki jo je izračunala OBW-VU;
- (c) kalibracijski podatki: informacije, ki se vnesejo v pomnilnik OBW-VU za kalibracijo OBW;
- (d) informacije o revizijah: informacije o poskusih kršenja varnosti, ki so skladne z grožnjami, obravnavanimi v tem dodatku;
- (e) programska oprema OBW-VU: programska oprema, ki se uporablja v OBW-VU za izvajanje in podpiranje funkcij OBW ter je pomembna za izračun teže in zaznavanje poskusov kršenja varnosti.

Slika 4

Primer sporočil OBW-VU in sporočil o teži, ki jih je treba zaščititi v MVU, sestavljeni iz dveh ustreznih modulov

Motorno vozilo z OBW



7. Grožnje, ki jih je treba obravnavati v ST

V ST so obravnavane naslednje grožnje:

- (a) T.OBW-VU_message_spoof: napadalec bi lahko ponaredil sporočila OBW-VU tako, da bi OBW-VU napačno izračunala skupno težo ali osno obremenitev;
- (b) T.OBW-VU_message_tamper: napadalec bi lahko nedovoljeno spremenil sporočila OBW-VU tako, da bi OBW-VU napačno izračunala skupno težo ali osno obremenitev;
- (c) T.Weight_message_spoof: napadalec bi lahko ponaredil sporočila o teži tako, da bi se teža, ki bi jo izračunala OBW-VU, spremenila;
- (d) T.Weight_message_tamper: napadalec bi lahko nedovoljeno spremenil sporočila o teži tako, da bi se teža, ki bi jo izračunala OBW-VU, spremenila;
- (e) T.Audit_spoof: napadalec bi lahko ponaredil sporočila z informacijami o revizijah;
- (f) T.Audit_tamper: napadalec bi lahko nedovoljeno spremenil sporočila z informacijami o revizijah;
- (g) T.Calibration_tamper: napadalec bi lahko pri kalibracijskih podatkih vnesel napačne vrednosti, da bi OBW-VU napačno izračunala težo;

- (h) T.Software_tamper: napadalec bi lahko spremenil ali zamenjal programsko opremo OBW-VU, da bi spremenil običajen izračun teže;
- (i) T.Stored_Data_tamper: napadalec bi lahko poskusil spremeniti ali izbrisati pomembne informacije, shranjene v OBW-VU, vključno z informacijami o revizijah.
8. Varnostni cilji za OBW-VU so naslednji:
- (a) O.Plausibility_validation: OBW-VU preveri, ali je informacijam iz vhodnega sporočila, ki ga je ustrezni modul prejel bodisi iz tipal bodisi iz drugega modula, mogoče zaupati na podlagi njihove verodostojnosti;
- (b) O.OBW-VU_stored_information_protection: OBW-VU je sposobna zaščititi shranjeno programsko opremo in podatke pred nedovoljenim spreminjanjem;
- (c) O.Notification: OBW-VU je sposobna opozoriti na poskus kršenja varnosti.
9. Utemeljitev:
- (a) T.OBW-VU_message_spoof se reši z O.Plausibility_validation in O.Notification;
- (b) T.OBW-VU_message_tamper se reši z O.Plausibility_validation in O.Notification;
- (c) T.Weight_message_spoof se reši z O.Plausibility_validation in O.Notification;
- (d) T.Weight_message_tamper se reši z O.Plausibility_validation in O.Notification;
- (e) T.Audit_spoof se reši z O.Plausibility_validation in O.Notification;
- (f) T.Calibration_tamper se reši z O.Plausibility_validation in O.Notification;
- (g) T.Software_tamper se reši z O.OBW-VU_stored_information_protection in O.Notification;
- (h) T.Stored_data_tamper se reši z O.OBW-VU_stored_information_protection in O.Notification.

Razpredelnica 1

Utemeljitev varnostnih ciljev

	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

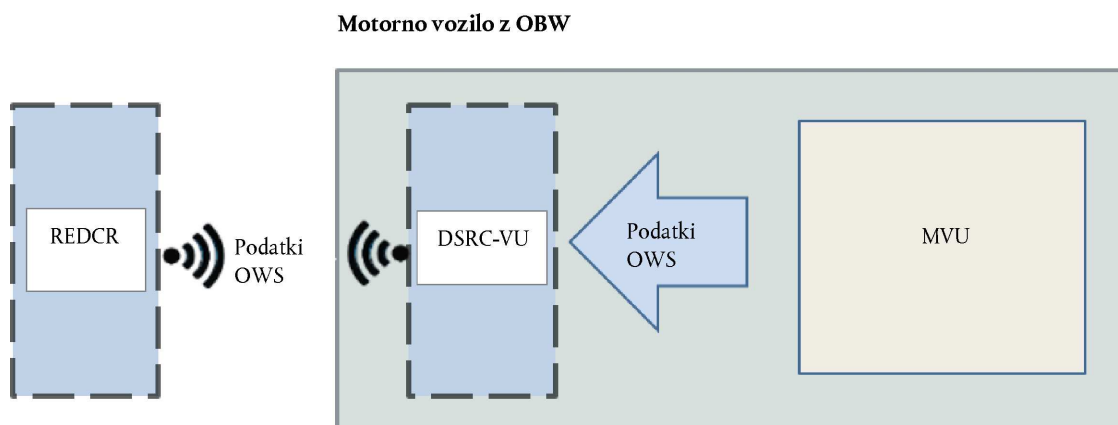
PRILOGA III

PRIPRAVA PODATKOV IN PRENOS INFORMACIJ V REDCR

1. Ta priloga, ki dopolnjuje Dodatek 14 k Prilogi IC k Izvedbeni uredbi (EU) 2016/799 (v nadaljnjem besedilu: Dodatek 14), podrobno opredeljuje zahteve za pripravo in prenos podatkov OWS iz motornega vozila v bralnik komunikacije za zgodnje odkrivanje na daljavo („REDCR“).
2. Prenos podatkov sistema za tehtanje v vozilu („OWS“) za OBW 1. faze
 - 2.1 Podatke OWS enoti v vozilu za digitalno komunikacijo kratkega dosega („DSRC-VU“) posreduje enota v motornem vozilu („MVU“).
 - 2.2 MVU:
 - 2.2.1 oblikuje podatke OWS z informacijami, ki jih prejme od MVU in enote v priklopnem vozilu („TU“), v skladu s strukturo iz točke 6;
 - 2.2.2 posreduje podatke OWS v DSRC-VU za nadaljnji prenos v REDCR.

Slika 5

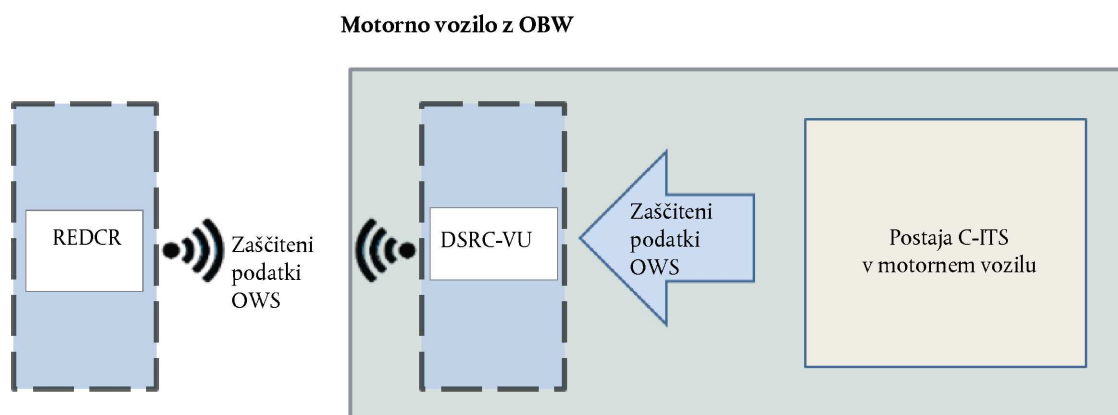
Prenos podatkov OWS iz MVU v REDCR za OBW 1. faze



3. Prenos podatkov OWS za OBW 2. faze
 - 3.1 Podatke OWS posreduje DSRC-VU postaja C-ITS v motornem vozilu.

Slika 6

Prenos podatkov OWS iz postaje C-ITS v REDCR za OBW 2. faze



- 3.2 Postaja C-ITS v motornem vozilu:
 - 3.2.1 oblikuje podatke OWS z informacijami, ki jih prejme od MVU in postaj C-ITS v vlečenih priklopnih vozilih ali polpriklopnikih, v skladu s strukturo iz točke 6;
 - 3.2.2 zaščiti podatke OWS, kot je določeno v točki 8, in
 - 3.2.3 posreduje podatke OWS v DSRC-VU za nadaljnji prenos v REDCR.
4. Prenos podatkov med DSRC-VU in MVU (1. faza) ali postajo C-ITS v motornem vozilu (2. faza) se izvedejo v skladu s točko 5.6 Dodatka 14, pri čemer se VU obravnava kot MVU ali postaja C-ITS, odvisno od faze.
5. Komunikacija med DSRC-VU in REDCR
 - 5.1 Komunikacija med DSRC-VU in REDCR poteka prek vmesnika, določenega v skladu s standardi CEN za DSRC EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 in ISO 14906, kot je navedeno v Direktivi Sveta 96/53/ES.
 - 5.2 Protokol transakcije za prenos podatkov OWS prek povezave vmesnika 5,8 GHz DSRC je enak kot protokol za podatke RTM iz točke 5.4.1 Dodatka 14 z edino razliko, da se z identifikatorjem objekta, ki se nanaša na standard TARV, naslavlja del 20 standarda ISO 15638 (TARV), ki se nanaša na WOB/OWS.
 - 5.3 Ukazi za transakcijo OWS so enaki kot ukazi za transakcijo RTM iz točke 5.4.2 Dodatka 14.
 - 5.4 Zaporedje ukazov pri poizvedbi za podatke OWS je enako kot zaporedje za podatke RTM iz točke 5.4.3 Dodatka 14.
 - 5.5 Mehanizem za prenos podatkov in opis transakcije DSRC sta enaka kot tista iz točk 5.4.6 in 5.4.7 Dodatka 14. Tabela storitev vozila pa je prilagojena za prenos podatkov OWS. Posledično se Rtm-ContextMark nadomesti z Ows-ContextMark, katerega identifikator objekta se nanaša na del 20 standarda ISO 15638 (TARV), ki se nanaša na WOB/OWS.
 - 5.6 Parametri fizičnega vmesnika DSRC so enaki kot parametri iz točke 5.3 Dodatka 14.

6. Struktura podatkov

Modul ASN.1 za podatke DSRC znotraj aplikacije OWS se opredeli na naslednji način:

```

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. Elementi podatkov OWS, izvedena dejanja in opredelitve:

Podatke OWS izračuna bodisi MVU (1. faza) bodisi postaja C-ITS v motornem vozilu (2. faza) v skladu z razpredelnico 1

Razpredelnica 1

Elementi podatkov OWS, izvedena dejanja in opredelitve

Element OWSData	Dejanje, ki ga izvede postaja C-ITS v motornem vozilu	Opomba	Opredelitev podatkov ASN.1
OWS1 skupna teža	Ustvari se celoštevilka vrednost.	zadnja izmerjena skupna teža	recordedWeight INTEGER (0..65535),
OWS2 največja tehnično dovoljena masa	Ustvari se celoštevilka vrednost.	največja tehnično dovoljena masa, kot jo navede proizvajalec	maximumTechnicalWeight INTEGER (0..65535)
OWS3 konfiguracija osi svozila	Ustvari se oktetni niz velikosti 4.	konfiguracija osi	axlesConfiguration OCTET STRING SIZE (4),
OWS4 osna obremenitev	Ustvari se oktetni niz velikosti 26.	obremenitev posamezne osi	axlesRecordedWeight OCTET STRING SIZE (26),
OWS5 časovno zapisana skupna teža	Ustvari se celoštevilka vrednost. Vrednost za OWS2 je nastavljena na čas trenutnega zapisa skupne teže.	časovni žig trenutno zapisane teže	tp15638Timestamp INTEGER (0..4294967295),
OWS6 napaka pri komuniciranju DSRC	Ustvari se Boolova vrednost. Spremenljivki tp15638DSRCcommunicationError se dodeli vrednost TRUE, če je OBW v zadnjih 30 dneh zaznala vsaj en dogodek tipa „napaka pri komuniciranju z DSRC-VU“. ELSE če v zadnjih 30 dneh ni bilo dogodkov, se dodeli vrednost FALSE.	1 (TRUE) označuje napako pri komuniciranju med OBW in DSRC-VU v zadnjih 30 dneh.	tp15638DSRCcommunicationError, BOOLEAN,
OWS7 napaka pri komuniciranju OBW	Ustvari se Boolova vrednost. Spremenljivki tp15638CommunicationError se dodeli vrednost TRUE, če je OBW v zadnjih 30 dneh znotraj OBW zaznala vsaj en dogodek „napake pri komuniciranju OBW“. ELSE če v zadnjih 30 dneh ni bilo dogodkov, se dodeli vrednost FALSE.	1 (TRUE) označuje napako pri komuniciranju znotraj OBW v zadnjih 30 dneh.	tp15638OBWCommunicationError, BOOLEAN,
OWS8 poskus kršenja varnosti	Ustvari se Boolova vrednost. Spremenljivki tp15638SecurityBreachAttempt se dodeli vrednost TRUE, če je OBW v zadnjih 2 letih zabeležila vsaj en dogodek tipa „poskus kršenja varnosti“. ELSE če v zadnjih 2 letih ni bilo dogodkov poskusa kršenja varnosti, se dodeli vrednost FALSE.	1 (TRUE) OBW sporoči, da je v zadnjih 2 letih prišlo do poskusa kršenja varnosti.	tp15638SecurityBreachAttempt BOOLEAN,

pri čemer

- (a) recordedWeight pomeni celotno izmerjeno težo vozila ali skupine vozil z natančnostjo 10 kg, kot je opredeljeno v standardu EN ISO 14906. Npr. vrednost 2 500 pomeni težo 25 ton;
- (b) axlesConfiguration pomeni konfiguracijo vozila ali skupine vozil glede števila osi.

Konfiguracija je opredeljena z bitno masko dolžine 20 bitov (razširjeno iz standarda EN ISO 14906).

Bitna maska 2 bitov predstavlja konfiguracijo osi z naslednjim formatom:

- vrednost 00B pomeni, da vrednost „ni na razpolago“, ker vozilo nima opreme za zbiranje podatkov o teži na osi,
- vrednost 01B pomeni, da os ne obstaja,
- vrednost 10B pomeni, da os obstaja, da je bil podatek o teži izračunan in zbran ter je naveden v polju axlesRecordedWeight,
- vrednost 11B je rezervirana za prihodnje možnosti uporabe.

Zadnjih 6 bitov je rezerviranih za prihodnje možnosti uporabe.

Razpredelnica 2

Porazdelitev bitov za OWS2

Število osi													
Število osi na vlačilcu						Število osi na priklopnem vozilu							
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	RFU (6 bi- tov)

- (c) axlesRecordedWeight predstavlja določeno težo, zapisano za vsako os, z natančnostjo 10 kg. Za vsako os se uporabljata dva okteta. Npr. vrednost 150 pomeni težo 1 500 kg;
- (d) maximumTechnicalWeight predstavlja največjo tehnično dovoljeno maso vozila ali skupine vozil, kot jo navede proizvajalec. Ta vrednost se zagotovi le za 2. fazo. Za 1. fazo se dodeli vrednost 0.

8. Podpis podatkov OWS

8.1 Pri 1. fazi podatki OWS niso podpisani; neformatirano besedilo podatkov OWS se prenese iz MVU v DSRC-VU.

8.2 Pri 2. fazi se podatki OWS podpišejo v postaji C-ITS v motornem vozilu in se iz nje prenesejo v DSRC-VU v skladu z naslednjimi določbami:

8.2.1 Struktura zaščitene podatkov mora biti skladna s točkama 5.1 in 5.2 standarda ETSI TS 103 097-V1.3.1.

8.2.2 Tip SignedData iz točke 5.2 standarda ETSI TS 103 097-V1.3.1 ima naslednje omejitve:

- (a) tip HashAlgorithm se nastavi na sha256;
- (b) tip SignerIdentifier se nastavi na „izvleček“;
- (c) tip SignedDataPayload so podatki OWS v skladu s točko 7;
- (d) tip HeaderInfo je omejen z naslednjimi varnostnimi glavami:
 - komponenta psid se nastavi na 0,
 - komponenta generationTime, kot je določena v standardu IEEE 1609.2,

- komponenta expiryTime je odsotna,
- komponenta generationLocation je odsotna,
- komponenta p2pcdLearningRequest je odsotna,
- komponenta missingCrIIdentifier je odsotna,
- komponenta encryptionKey je odsotna,
- komponenta inlineP2pcdRequest je odsotna,
- komponenta requestedCertificate je odsotna.

8.2.3 Modul ASN.1 za tip Signature se opredeli na naslednji način:

```
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 Potrdilo za podpis je potrdilo v potrdilu o avtorizaciji, ki ga postaja C-ITS uporablja za transakcijo med postajo C-ITS in REDCR, v skladu s točko 6 standarda ETSI TS 103 097-V1.3.1.
- 8.2.5 Ko REDCR prejme sporočilo, preveri potrdilo in uporabi javni ključ, ki ga vsebuje potrdilo, da prebere podpis podatkov OWS.
9. Protokol aplikacije in obravnava napak za podatke OWS sta enaka kot tista iz točk 5.6.2 in 5.7 Dodatka 14.
10. Pri 2. fazi se podatki OWS lahko posredujejo tudi neposredno v REDCR nadzornega organa prek postaje C-ITS v motornem vozilu namesto prek DSRC-VU. V tem primeru je REDCR tudi postaja C-ITS.

PRILOGA IV

REDNI KONTROLNI PREGLEDI

1. Izvajajo se redni kontrolni pregledi opreme za tehtanje, nameščene na vozilo, s tehtanjem vozila ali skupine vozil na certificiranih tehtnicah v skladu s členom 5(2)(b) te uredbe, kot so prenosne tehtalne plošče ali mostne tehtnice.
2. Kontrolni pregledi se izvajajo za naslednja vozila:
 - (a) motorna vozila;
 - (b) priklopna vozila in polpriklopniki z nameščeno enoto na priklopnem vozilu.
3. Priklopna vozila in polpriklopniki, ki so predmet kontrolnih pregledov v skladu s točko 2, se pregledajo, medtem ko so priključeni na motorno vozilo. Motorna vozila, namenjena vleki polpriklopnikov, se pregledajo, medtem ko so priključena na polpriklopnik.
4. Redni kontrolni pregled zajema:
 - (a) tristopenjski obremenitveni preskus, ki se izvede dve leti po registraciji vozila in nato vsaka štiri leta;
 - (b) enostopenjski obremenitveni preskus, ki se izvede dve leti po prvem tristopenjskem obremenitvenem preskusu in nato vsaka štiri leta.

Razpredelnica 3

Zaporedje izvajanja rednih kontrolnih pregledov

Preskus	Tristo-penjski obremenitveni preskus	Enosto-penjski obremenitveni preskus	Tristo-penjski obremenitveni preskus	Enosto-penjski obremenitveni preskus	Tristo-penjski obremenitveni preskus	Enosto-penjski obremenitveni preskus	Tristo-penjski obremenitveni preskus	...
Število let po datumu registracije vozila	2	4	6	8	10	12	14	...

5. Tristopenjski obremenitveni preskus

Tristopenjski obremenitveni preskus se izvede tako, da se vozilo obremeni s tremi različnimi obremenitvami, katerih vrednosti se izračunajo na naslednji način:

 - (a) obremenitev med 45 % in 55 % največje tehnično dovoljene mase vozila;
 - (b) obremenitev med 65 % in 75 % največje tehnično dovoljene mase vozila;
 - (c) obremenitev med 90 % in 100 % največje tehnično dovoljene mase vozila.
6. Enostopenjski obremenitveni preskus se izvede tako, da se vozilo obremeni z obremenitvijo, ki predstavlja najmanj 90 % največje tehnično dovoljene mase vozila.
7. Za priklopna vozila in polpriklopniki z nameščeno enoto v priklopnem vozilu in za motorna vozila, namenjena vleki polpriklopnika, se obremenitve iz točke 5 in 6 izračunajo glede na največjo tehnično dovoljeno maso skupine vozil.
8. Posebne določbe za dinamično opremo za tehtanje, nameščeno na vozilo
 - 8.1 Če največja tehnično dovoljena masa vozila ali skupine vozil presega največjo dovoljeno težo, se obremenitve iz točk 5 in 6 izračunajo glede na največjo dovoljeno težo.
 - 8.2 Vrednost obremenitve, ki jo prikaže oprema za tehtanje, nameščena na vozilo, se pridobi tako, da vozilo ali skupina vozil prepelje določeno razdaljo pod posebnimi pogoji, ki so določeni v smernicah proizvajalca.

9. Šteje se, da je kontrolni pregled neuspešen:
- (a) če vrednost obremenitve, ki jo prikaže oprema za tehtanje, nameščena na vozilo, in ki ustreza obremenitvi med 90 % in 100 % največje tehnično dovoljene mase iz točke 5(c), ni skladna z vrednostmi, ki se izmerijo s certificirano tehtnico z natančnostjo, določeno v točki 8 Priloge I, in
 - (b) če vrednosti obremenitve, ki ju prikaže oprema za tehtanje, nameščena na vozilo, in ki ustrezata obremenitvi med 45 % in 55 % ter med 65 % in 75 % največje tehnično dovoljene mase iz točk 5(a) in 5(b), nista skladni z vrednostma, ki se izmerita s certificirano tehtnico z natančnostjo ± 15 %.
10. Kadar je kontrolni pregled neuspešen, se opremo za tehtanje, nameščeno na vozilo, ponovno pregleda najkasneje dva meseca po prvem pregledu.
11. Prilagodljivosti pri rednih kontrolnih pregledih:
- Da se olajša izvajanje rednih kontrolnih pregledov posebnih vrst vozil in zmanjša vpliv rednih kontrolnih pregledov na redne dejavnosti voznikov in prevoznikov, lahko države članice razmislijo o uporabi naslednjih prilagodljivosti pri vozilih, registriranih na njihovem ozemlju:
- (a) vrednosti treh obremenitev iz točke 5 se lahko pridobijo v obdobju treh mesecev;
 - (b) dejansko tehtanje vozila se lahko izvede na certificiranih tehtnicah, ki niso v lasti objektov servisnih delavnic OBW iz člena 5 te uredbe, pod pogojem, da tehtanje nadzira član osebja servisne delavnice OBW. Lastnik vozila servisni delavnici OBW predloži dokazilo, da je bilo tehtanje izvedeno na certificirani tehtnici;
 - (c) za vozila ali skupine vozil, pri katerih je zaradi posebne konfiguracije med normalno uporabo tehnično nemogoče preseči največjo dovoljeno težo (npr. cestne cisterne), imajo lahko obremenitve iz točk 5 in 6 druge vrednosti; v primeru tristopenjskega obremenitvenega preskusa je razlika med dvema zaporednima obremenitvama najmanj 15 % največje dovoljene teže.
-