II

(Μη νομοθετικές πράξεις)

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ

ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2019/1213 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 12ης Ιουλίου 2019

για τον καθορισμό λεπτομερών διατάξεων που εξασφαλίζουν ενιαίους όρους εφαρμογής της διαλειτουργικότητας και της συμβατότητας του εξοπλισμού ζύγισης επί του οχήματος σύμφωνα με την οδηγία 96/53/ΕΚ του Συμβουλίου

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη την οδηγία 96/53/ΕΚ του Συμβουλίου, της 25ης Ιουλίου 1996 ([1]), και ιδίως το άρθρο 10δ παράγραφος 5,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Ο εποχούμενος εξοπλισμός ζύγισης αποτελεί επιλογή που παρέχεται στα κράτη μέλη από την οδηγία 96/53/ΕΚ για τον έλεγχο των οχημάτων ή των συνδυασμών οχημάτων που μπορεί να είναι υπερφορτωμένα.

(2) Σύμφωνα με το άρθρο 10δ παράγραφος 5 δεύτερο εδάφιο της οδηγίας 96/53/ΕΚ, προκειμένου να διασφαλίζεται η διαλειτουργικότητα, ο εποχούμενος εξοπλισμός ζύγισης πρέπει να είναι σε θέση να μεταδίδει ανά πάσα στιγμή τα δεδομένα βάρους από ένα κινούμενο όχημα στις αρμόδιες αρχές, καθώς και στον οδηγό του, μέσω διεπαφής που ορίζεται από τα πρότυπα CEN DSRC. Θα πρέπει συνεπώς να θεσπιστούν τεχνικές προδιαγραφές για την προσαρμογή του περιεχομένου των προτύπων στις ιδιαιτερότητες των πληροφοριών που πρέπει να παρέχονται από τον εποχούμενο εξοπλισμό ζύγισης.

(3) Ο εποχούμενος εξοπλισμός ζύγισης μπορεί να τοποθετηθεί σε μηχανοκίνητα οχήματα καθώς και σε ρυμουλκούμενα και ημιρυμουλκούμενα. Είναι αναγκαίο να διασφαλιστεί ότι οι εποχούμενοι εξοπλισμοί ζύγισης που είναι τοποθετημένοι σε διαφορετικά οχήματα συνδυασμού οχημάτων είναι αμοιβαία συμβατοί. Η συμβατότητα θα πρέπει να διασφαλίζεται με την εφαρμογή των ευρωπαϊκών προτύπων για τα C-ITS όπως αναφέρεται στην κατ' εξουσιοδότηση πράξη για τη συμπλήρωση της οδηγίας 2010/40/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([2]) όσον αφορά την ανάπτυξη και τη λειτουργική χρήση συνεργατικών ευφυών συστημάτων μεταφορών.

(4) Τα κράτη μέλη που εντέλλονται την εγκατάσταση εποχούμενου εξοπλισμού ζύγισης θα πρέπει να είναι σε θέση να εξαιρούν από την υποχρέωση οχήματα ή συνδυασμούς οχημάτων για τα οποία είναι αδύνατη η υπέρβαση του μέγιστου επιτρεπόμενου βάρους, όπως ρυμουλκούμενα ή ημιρυμουλκούμενα σχεδιασμένα ειδικά για τη μεταφορά υγρών ή ζωικού κεφαλαίου.

(5) Η χρήση εποχούμενου εξοπλισμού ζύγισης για τους σκοπούς της επιβολής του νόμου μπορεί να οδηγήσει σε απόπειρες παραποίησης, όπως συμβαίνει και με άλλα συστήματα οχημάτων και συγκεκριμένα με τον ψηφιακό ταχογράφο ή τα συστήματα περιορισμού των εκπομπών. Για να διατηρηθεί το ενδεδειγμένο επίπεδο ασφάλειας έναντι των προσπαθειών παραποίησης, πρέπει να διασφαλιστεί η επικοινωνία μεταξύ του μηχανοκίνητου οχήματος και του ρυμουλκούμενου ή ημιρυμουλκούμενου. Επιπλέον, ο εποχούμενος εξοπλισμός ζύγισης θα πρέπει να είναι πιστοποιημένος σύμφωνα με τα κοινά κριτήρια, από φορέα πιστοποίησης που να αναγνωρίζεται από την επιτροπή διαχείρισης στο πλαίσιο της «Συμφωνίας Αμοιβαίας Αναγνώρισης των Πιστοποιητικών Αξιολόγησης της Ασφάλειας στην Τεχνολογία των Πληροφοριών» της Ομάδας Ανώτερων Υπαλλήλων για την Ασφάλεια των Συστημάτων Πληροφοριών (SOG-IS).

([1]) Οδηγία 96/53/ΕΚ του Συμβουλίου, της 25ης Ιουλίου 1996, σχετικά με τον καθορισμό, για ορισμένα οδικά οχήματα που κυκλοφορούν στην Κοινότητα, των μέγιστων επιτρεπόμενων διαστάσεων στις εθνικές και διεθνείς μεταφορές και των μέγιστων επιτρεπόμενων βαρών στις διεθνείς μεταφορές (ΕΕ L 235 της 17.9.1996, σ. 59).

([2]) Οδηγία 2010/40/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 7ης Ιουλίου 2010, περί πλαισίου ανάπτυξης των Συστημάτων Ευφυών Μεταφορών στον τομέα των οδικών μεταφορών και των διεπαφών με άλλους τρόπους μεταφοράς (ΕΕ L 207 της 6.8.2010, σ. 1)

(6) Τα κράτη μέλη που επιλέγουν την εγκατάσταση εποχούμενου εξοπλισμού ζύγισης στο όχημα θα πρέπει να διασφαλίζουν ότι τα οχήματα υποβάλλονται σε επιθεωρήσεις του εξοπλισμού αυτού από συνεργεία OBW. Για να εξασφαλιστεί η ομοιόμορφη εφαρμογή των κανόνων διαλειτουργικότητας που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό, τα εν λόγω συνεργεία θα πρέπει να εγγυώνται ότι ο εποχούμενος εξοπλισμός λειτουργεί με το κατάλληλο επίπεδο ακρίβειας. Τα συνεργεία αυτά μπορεί να είναι, με την επιφύλαξη των αναγκαίων προσαρμογών, κέντρα τεχνικού ελέγχου που αναφέρονται στην οδηγία 2014/45/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([3]), συνεργεία αναφερόμενα στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 165/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([4]) ή άλλα συνεργεία που τηρούν τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού. Τα κράτη μέλη που δεν επιλέγουν την εισαγωγή εποχούμενου εξοπλισμού ζύγισης βάσει του άρθρου 10δ παράγραφος 1 της οδηγίας 96/53/ΕΚ δεν θα πρέπει να χρειάζεται να δημιουργήσουν τα εν λόγω συνεργεία.

(7) Το τρέχον επίπεδο της τεχνολογίας δεν καθιστά δυνατή την εφαρμογή ούτε των προτύπων επικοινωνίας CEN DSRC ούτε των προτύπων επικοινωνίας C-ITS σε εποχούμενο εξοπλισμό ζύγισης έως τις 27 Μαΐου 2021. Θα πρέπει συνεπώς να θεσπιστεί σταδιακή προσέγγιση για την εφαρμογή του εποχούμενου εξοπλισμού ζύγισης, ώστε ο κλάδος να είναι σε θέση να αναπτύξει προϊόντα συμβατά με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού, και ειδικότερα με το παράρτημα ΙΙ και ορισμένες απαιτήσεις του παραρτήματος ΙΙΙ. Τα κράτη μέλη που επιλέγουν την εγκατάσταση εποχούμενου εξοπλισμού ζύγισης θα πρέπει, έως τις 27 Μαΐου 2021, να εφαρμόσουν τις απαιτήσεις που αναφέρονται στο στάδιο 1 των παραρτημάτων Ι και ΙΙΙ. Θα πρέπει να χορηγηθεί πρόσθετη προθεσμία τριών ετών για την εφαρμογή των απαιτήσεων που προβλέπονται στο παράρτημα ΙΙ και εκείνων που αναφέρονται στο στάδιο 2 που προβλέπεται στα παραρτήματα Ι και ΙΙΙ.

(8) Τα κράτη μέλη δύνανται να λαμβάνουν ειδικά μέτρα ώστε να απαιτούν όπως τα οχήματα που ελέγχονται από τις αρμόδιες αρχές προκειμένου να διασφαλιστεί η συμμόρφωση με την οδηγία 96/53/ΕΚ και τα οποία τίθενται σε κυκλοφορία από τις 27 Μαΐου 2021 και ταξινομούνται στο έδαφός τους, είναι εφοδιασμένα με εποχούμενο εξοπλισμό ζύγισης. Τα οχήματα που τίθενται σε κυκλοφορία και ταξινομούνται πριν από την εν λόγω ημερομηνία δεν θα πρέπει να εξοπλιστούν εκ των υστέρων με τέτοιον εξοπλισμό.

(9) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής οδικών μεταφορών που αναφέρεται στο άρθρο 10θ της οδηγίας 96/53/ΕΚ,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Πεδίο εφαρμογής

1. Ο παρών κανονισμός θεσπίζει ενιαίους όρους διαλειτουργικότητας και συμβατότητας εποχούμενου εξοπλισμού ζύγισης εγκατεστημένου σε οχήματα ή συνδυασμούς οχημάτων με σκοπό την εξασφάλιση της συμμόρφωσης με το άρθρο 10δ παράγραφοι 4 και 5 της οδηγίας 96/53/ΕΚ του Συμβουλίου ή με τις απαιτήσεις για το μέγιστο βάρος για εθνική κυκλοφορία του κράτους μέλους όπου το όχημα είναι σε χρήση.

2. Ο παρών κανονισμός δεν εφαρμόζεται στα κράτη μέλη που δεν έχουν επιλέξει την εισαγωγή εποχούμενου εξοπλισμού ζύγισης σύμφωνα με το άρθρο 10δ παράγραφος 1 της οδηγίας 96/53/ΕΚ.

3. Τα κράτη μέλη δύνανται να εξαιρούν από την υποχρέωση εγκατάστασης εποχούμενου εξοπλισμού ζύγισης οχήματα ή συνδυασμούς οχημάτων, ο σχεδιασμός ή ο τύπος του φορτίου των οποίων καθιστά αδύνατη την υπέρβαση του μέγιστου επιτρεπόμενου βάρους. Οι εν λόγω εξαιρέσεις δεν βασίζονται στην τεχνικώς αποδεκτή μέγιστη μάζα έμφορτου οχήματος που αναφέρεται από τον κατασκευαστή. Τα οχήματα ή συνδυασμοί οχημάτων για τα οποία χορηγείται εξαίρεση είναι δυνατόν να συνεχίσουν να υπόκεινται σε έλεγχο του μέγιστου επιτρεπόμενου βάρους από τις αρμόδιες αρχές.

Άρθρο 2

Ορισμοί

Ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:

α) «εποχούμενος εξοπλισμός ζύγισης» («OBW»): ο εξοπλισμός επί του οχήματος ο οποίος δύναται να προσδιορίσει το συνολικό βάρος ή το βάρος ανά άξονα·

β) «συνολικό βάρος»: το συνολικό βάρος του μηχανοκίνητου οχήματος και, σε περίπτωση συνδυασμού οχημάτων, του συνδυασμού οχημάτων, όπως προσδιορίζεται από τον OBW, σε χιλιόγραμμα·

([3]) Οδηγία 2014/45/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 3ης Απριλίου 2014, για τον περιοδικό τεχνικό έλεγχο των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους και για την κατάργηση της οδηγίας 2009/40/ΕΚ (ΕΕ L 127 της 29.4.2014, σ. 51).

([4]) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 165/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 4ης Φεβρουαρίου 2014, για τους ταχογράφους στον τομέα των οδικών μεταφορών, ο οποίος καταργεί τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 του Συμβουλίου σχετικά με τη συσκευή ελέγχου στον τομέα των οδικών μεταφορών και τροποποιεί τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών (ΕΕ L 60 της 28.2.2014, σ. 1).

γ) «βάρος ανά άξονα» ή «φορτίο ανά άξονα»: το βάρος ενός εμφόρτου άξονα ή ομάδας αξόνων, όπως προσδιορίζεται από τον OBW, σε χιλιόγραμμα·

δ) «υπολογιζόμενο βάρος» ή «αριθμητική τιμή του βάρους»: είτε το συνολικό βάρος είτε το βάρος ανά άξονα, σε χιλιόγραμμα·

ε) «μονάδα μηχανοκίνητου οχήματος» («MVU»): το τμήμα του OBW που είναι τοποθετημένο στο μηχανοκίνητο όχημα, πλην των αισθητήρων, το οποίο επιτρέπει τη συλλογή, αποθήκευση, επεξεργασία δεδομένων και τον υπολογισμό της αριθμητικής τιμής του βάρους που προκύπτει από τα εν λόγω δεδομένα·

στ) «μονάδα ρυμουλκούμενου» («TU»): το τμήμα του OBW που είναι τοποθετημένο σε ρυμουλκούμενο ή ημιρυμουλκούμενο, πλην των αισθητήρων, το οποίο επιτρέπει τη συλλογή, αποθήκευση, επεξεργασία δεδομένων από τον ρυμουλκούμενο ή ημιρυμουλκούμενο εξοπλισμό και τον υπολογισμό των αριθμητικών τιμών του βάρους ανά άξονα που προκύπτουν από τα εν λόγω δεδομένα·

ζ) «μονάδα οχήματος αποκλειστικής επικοινωνίας μικρής εμβέλειας» («DSRC-VU»): ο «μηχανισμός έγκαιρου τηλεεντοπισμού», όπως αναφέρεται στο προσάρτημα 14 του παραρτήματος 1Γ του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2016/799 της Επιτροπής ([5]), ικανός να λαμβάνει δεδομένα OWS είτε από την MVU είτε από τον σταθμό C-ITS και να τα επιστρέφει στην REDCR·

η) «συσκευή ανάγνωσης δεδομένων έγκαιρου τηλεεντοπισμού» («REDCR»): η συσκευή ανάγνωσης δεδομένων έγκαιρου τηλεεντοπισμού που έχουν στην κατοχή τους οι αρχές επιβολής του νόμου, η οποία μπορεί να διαβάζει τα δεδομένα OWS που διαβιβάζονται από τη DSRC-VU. Η REDCR μπορεί να είναι η ίδια συσκευή με εκείνη που χρησιμοποιείται για την ανάγνωση των δεδομένων RTM σύμφωνα με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2016/799, μολονότι τόσο η διαβίβαση των δεδομένων RTM όσο και η διαβίβαση των δεδομένων OWS διενεργείται βάσει χωριστών αιτημάτων από τη συσκευή REDCR·

θ) «δεδομένα βάρους»: τα πρωτογενή δεδομένα που μεταδίδονται μεταξύ στοιχείων του OBW και τα οποία πρέπει να υποστούν επεξεργασία προκειμένου να εξαχθεί το υπολογιζόμενο βάρος·

ι) «δεδομένα εποχούμενου συστήματος ζύγισης» («δεδομένα OWS»): τα ασφαλή δεδομένα καθορισμένου μορφότυπου που ζητεί η συσκευή REDCR από τη DSRC-VU·

ια) «αισθητήρας»: το στοιχείο του OBW που είναι ικανό να παράγει δεδομένα βάρους μέσω της μέτρησης συγκεκριμένων φυσικών παραμέτρων, τα οποία δεδομένα είναι εκείνα που χρησιμοποιούνται είτε από τη μονάδα MVU είτε από την TU για περαιτέρω επεξεργασία·

ιβ) «σταθμός συνεργατικών ευφυών συστημάτων μεταφορών» («σταθμός C-ITS»): ο σταθμός C-ITS κατά την έννοια της κατ' εξουσιοδότηση πράξης που συμπληρώνει την οδηγία 2010/40/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά την ανάπτυξη και τη λειτουργική χρήση συνεργατικών ευφυών συστημάτων μεταφορών, που εκδόθηκε βάσει του άρθρου 6 παράγραφος 1 της εν λόγω οδηγίας·

ιγ) «φάση διευθυνσιοδότησης»: η προκαταρκτική φάση της ηλεκτρονικής επικοινωνίας μεταξύ οχημάτων ενός συνδυασμού οχημάτων κατά την οποία αποδίδεται μια θέση σε κάθε όχημα.

ιδ) «συνεργείο επιθεώρησης εποχούμενου εξοπλισμού ζύγισης» (συνεργείο OBW): συνεργείο αδειοδοτημένο σε κράτος μέλος για τη διενέργεια επιθεωρήσεων εποχούμενου εξοπλισμού ζύγισης.

Άρθρο 3

Πολιτική πιστοποίησης

Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι υπάρχει τουλάχιστον μία κύρια αρχή πιστοποίησης, αρχή εγγραφής και αρχή αδειοδότησης που είναι σε θέση να εκτελούν, για τους σκοπούς του εποχούμενου εξοπλισμού ζύγισης, τις λειτουργίες που ορίζονται στην πολιτική πιστοποίησης για την ανάπτυξη και λειτουργία των ευρωπαϊκών συνεργατικών και ευφυών συστημάτων μεταφορών (C-ITS) που αναφέρονται στην κατ' εξουσιοδότηση πράξη που συμπληρώνει την οδηγία 2010/40/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά την ανάπτυξη και λειτουργική χρήση συνεργατικών ευφυών συστημάτων μεταφορών, που εκδόθηκε σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 1 της εν λόγω οδηγίας.

Άρθρο 4

Περιοδικές επιθεωρήσεις

1. Ο εποχούμενος εξοπλισμός ζύγισης αποτελεί αντικείμενο περιοδικής επιθεώρησης από συνεργείο OBW ανά διετία μετά την εγκατάστασή του στο όχημα ή στον συνδυασμό οχημάτων.

2. Οι περιοδικές επιθεωρήσεις διενεργούνται σύμφωνα με το παράρτημα IV.

([5]) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2016/799 της Επιτροπής, της 18ης Μαρτίου 2016, σχετικά με την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, ο οποίος καθορίζει τις απαιτήσεις κατασκευής, δοκιμής, εγκατάστασης, λειτουργίας και επισκευής ταχογράφων και των δομικών στοιχείων τους (ΕΕ L 139 της 26.5.2016, σ. 1).

3. Οι επιθεωρήσεις διασφαλίζουν την τήρηση των ακόλουθων απαιτήσεων:

α) Ο εποχούμενος εξοπλισμός ζύγισης έχει τοποθετηθεί σύμφωνα με την τεκμηρίωση που παρέχει ο κατασκευαστής και είναι κατάλληλος για το όχημα·

β) ο εποχούμενος εξοπλισμός ζύγισης λειτουργεί ορθά και αποδίδει με ακρίβεια τις τιμές βάρους·

γ) δεν υπάρχουν συσκευές παραποίησης τοποθετημένες στον εποχούμενο εξοπλισμό ζύγισης ούτε ίχνη χρήσης των εν λόγω συσκευών.

4. Μετά το πέρας της επιθεώρησης, το συνεργείο OBW συντάσσει έκθεση επιθεώρησης του εποχούμενου εξοπλισμού ζύγισης. Αντίγραφο της έκθεσης φυλάσσεται στο όχημα.

5. Η έκθεση επιθεώρησης περιλαμβάνει τουλάχιστον τα ακόλουθα στοιχεία:

α) αναγνωριστικός αριθμός οχήματος (αριθμός VIN ή αριθμός πλαισίου)·

β) τόπος και ημερομηνία διενέργειας του τεχνικού ελέγχου·

γ) επιτυχής δοκιμή (ναι/όχι)·

δ) εντοπισθείσες ελλείψεις, συμπεριλαμβανομένης της παραποίησης, καθώς και τα διορθωτικά μέτρα που έχουν ληφθεί·

ε) ημερομηνία της επόμενης περιοδικής επιθεώρησης ή ημερομηνία λήξης του τρέχοντος πιστοποιητικού, εάν η πληροφορία αυτή δεν παρέχεται με άλλο τρόπο·

στ) ονομασία, διεύθυνση και αναγνωριστικό αριθμό του συνεργείου OBW και υπογραφή ή στοιχεία ταυτότητας του υπεύθυνου για την επιθεώρηση ελεγκτή·

ζ) Το σήμα, το είδος, τον αναγνωριστικό αριθμό, τον αριθμό του πιστοποιητικού εξέτασης τύπου και την ημερομηνία της τελευταίας επαλήθευσης της πιστοποιημένης συσκευής ζύγισης που χρησιμοποιήθηκε για την περιοδική επιθεώρηση.

6. Οι εκθέσεις επιθεώρησης φυλάσσονται για ελάχιστη περίοδο δύο ετών από τη σύνταξη της έκθεσης, μολονότι τα κράτη μέλη δύνανται να αποφασίσουν ότι οι εκθέσεις επιθεώρησης αποστέλλονται στην αρμόδια αρχή κατά τη διάρκεια της εν λόγω περιόδου. Στις περιπτώσεις στις οποίες οι εκθέσεις επιθεώρησης τηρούνται από το συνεργείο OBW, το εν λόγω συνεργείο καθιστά διαθέσιμες τις εκθέσεις επιθεωρήσεων και βαθμονομήσεων που διενεργήθηκαν κατά τη διάρκεια της εν λόγω περιόδου κατόπιν αιτήματος της αρμόδιας αρχής.

Άρθρο 5

Συνεργεία OBW

1. Τα κράτη μέλη εγκρίνουν, ελέγχουν τακτικά και πιστοποιούν τα συνεργεία OBW που επιτρέπεται να διενεργούν επιθεωρήσεις του εποχούμενου εξοπλισμού ζύγισης.

2. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι τα συνεργεία OBW που βρίσκονται στην επικράτειά τους πραγματοποιούν επιθεωρήσεις εποχούμενου εξοπλισμού ζύγισης με αξιόπιστο τρόπο. Προς τον σκοπό αυτό, θεσπίζουν και δημοσιεύουν σειρά διαδικασιών που εξασφαλίζουν ότι πληρούνται τα ακόλουθα ελάχιστα κριτήρια:

α) το προσωπικό του συνεργείου OBW είναι κατάλληλα εκπαιδευμένο·

β) ο εξοπλισμός που απαιτείται για τη διενέργεια των σχετικών δοκιμών και εργασιών είναι διαθέσιμος και έχει πιστοποιηθεί σύμφωνα με την οδηγία 2014/31/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([6]) ή την οδηγία 2014/32/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([7])·

γ) τα συνεργεία διαθέτουν καλή φήμη.

3. Τα συνεργεία OBW υποβάλλονται στους ακόλουθους ελέγχους:

α) τουλάχιστον ανά πενταετία, σε έλεγχο που διενεργείται από εποπτικό φορέα σχετικά με τις διαδικασίες που εφαρμόζονται κατά τον χειρισμό εποχούμενου εξοπλισμού ζύγισης. Ο έλεγχος εστιάζεται στα καθήκοντα και τις δραστηριότητες που προβλέπονται στο σημείο 1 του παραρτήματος V της οδηγίας 2014/45/ΕΕ· ο εποπτικός φορέας συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις που ορίζονται στο σημείο 2 του εν λόγω παραρτήματος·

β) είναι επίσης δυνατό να διενεργούνται αιφνίδιοι τεχνικοί έλεγχοι για τον έλεγχο των εγκαταστάσεων, των επιθεωρήσεων και, κατά περίπτωση, των βαθμονομήσεων που πραγματοποιούνται.

([6]) Οδηγία 2014/31/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2014, για την εναρμόνιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με τη διαθεσιμότητα στην αγορά οργάνων ζύγισης μη αυτόματης λειτουργίας (ΕΕ L 96 της 29.3.2014, σ. 107).

([7]) Οδηγία 2014/32/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2014, για την εναρμόνιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με τη διαθεσιμότητα των οργάνων μετρήσεων στην αγορά (ΕΕ L 96 της 29.3.2014, σ. 149).

4. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα κατάλληλα μέτρα για την πρόληψη σύγκρουσης συμφερόντων μεταξύ συνεργείων OBW και επιχειρήσεων μεταφορών. Συγκεκριμένα, όταν υπάρχει σοβαρός κίνδυνος σύγκρουσης συμφερόντων, συμπεριλαμβανομένης της ιδιοκτησίας συνεργείων OBW από επιχειρήσεις μεταφορών, λαμβάνονται πρόσθετα ειδικά μέτρα προκειμένου να διασφαλίζεται η συμμόρφωση των συνεργείων OBW με το παρόν άρθρο.

5. Οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών δημοσιεύουν στις ιστοσελίδες τους επικαιροποιημένο κατάλογο συνεργείων OBW, που περιλαμβάνει τουλάχιστον τα ακόλουθα στοιχεία:

α) τον αναγνωριστικό αριθμό συνεργείου και την ονομασία του συνεργείου [της οντότητας/των οντοτήτων που το συγκροτούν]·

β) ταχυδρομική διεύθυνση·

γ) διεύθυνση ηλεκτρονικού ταχυδρομείου·

δ) αριθμό τηλεφώνου.

6. Οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών ανακαλούν, είτε προσωρινά είτε μόνιμα, τις εγκρίσεις συνεργείων OBW, τα οποία δεν τηρούν τις υποχρεώσεις τους δυνάμει του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 6

Έναρξη ισχύος και εφαρμογή

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Εφαρμόζεται από τις 27 Μαΐου 2021.

Ωστόσο, τα σημεία 1.4δ), 5.3 και 8.1 του παραρτήματος I, το παράρτημα II και τα σημεία 3, 8.2 και 10 του παραρτήματος III εφαρμόζονται από τις 27 Μαΐου 2024.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 12 Ιουλίου 2019.

Για την Επιτροπή

Ο Πρόεδρος

Jean-Claude JUNCKER

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I

ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΓΙΑ ΕΠΟΧΟΥΜΕΝΟ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟ ΖΥΓΙΣΗΣ («OBW»)

1. **Γενικές διατάξεις**

1.1. Οι ακόλουθοι τύποι συστημάτων OBW περιλαμβάνονται στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού:

α) δυναμικό σύστημα: σύστημα OBW που προσδιορίζει το βάρος με τη συλλογή και επεξεργασία πληροφοριών από παραμέτρους που λαμβάνονται ενόσω κινείται το όχημα, όπως επιταχύνσεις, δυνάμεις έλξης ή πέδησης, και οι οποίες δεν λαμβάνουν χώρα όταν το όχημα είναι σε στάση·

β) στατικό σύστημα: σύστημα OBW που προσδιορίζει το βάρος με τη συλλογή πληροφοριών από παραμέτρους που λαμβάνονται ενόσω το όχημα παραμένει ακίνητο, όπως η πίεση σε πτυχωτό αεροθάλαμο.

1.2. Η εφαρμογή του παρόντος κανονισμού ακολουθεί δύο στάδια:

α) στάδιο 1 OBW που αναφέρεται στο σημείο 5.2·

β) στάδιο 2 OBW που αναφέρεται στο σημείο 5.3.

1.3. Ο OBW υπολογίζει το συνολικό βάρος και, προαιρετικά, το βάρος ανά άξονα.

1.4. Ο OBW περιλαμβάνει τα ακόλουθα στοιχεία:

α) μονάδα μηχανοκίνητου οχήματος («MVU») τοποθετημένη στο μηχανοκίνητο όχημα·

β) προαιρετικά, μια TU στο ρυμουλκούμενο ή ημιρυμουλκούμενο·

γ) αισθητήρες·

δ) για το στάδιο 2, σταθμό C-ITS σε κάθε όχημα που περιλαμβάνει είτε MVU είτε TU.

1.5. Οι MVU και TU μπορούν εκάστη να αποτελούνται από μία μονάδα επεξεργασίας ή να επιμερίζονται σε διαφορετικές μονάδες.

2. **Μονάδα μηχανοκίνητου οχήματος («MVU»)**

Η MVU:

a) λαμβάνει το φορτίο ανά άξονα από την TU, εφόσον αυτή είναι εγκατεστημένη·

b) συλλέγει δεδομένα για το βάρος από τους αισθητήρες στο μηχανοκίνητο όχημα·

γ) επεξεργάζεται τα διαθέσιμες πληροφορίες και υπολογίζει τις αντίστοιχες τιμές βάρους·

3. **Μονάδα ρυμουλκούμενου («TU»)**

Εφόσον υπάρχει, η TU:

α) συλλέγει δεδομένα για το βάρος από τους αισθητήρες στο ρυμουλκούμενο ή στο ημιρυμουλκούμενο, επεξεργάζεται τις διαθέσιμες πληροφορίες και υπολογίζει τα βάρη ανά άξονα που προκύπτουν από αυτά τα δεδομένα·

β) διαβιβάζει τις τιμές βάρους ανά άξονα στο μηχανοκίνητο όχημα.

4. **Υπολογισμός βάρους**

4.1. Για τα δυναμικά συστήματα, μια πρώτη τιμή βάρους υπολογίζεται το αργότερο 15 λεπτά μετά την έναρξη της κίνησης του οχήματος και υπολογίζεται εκ νέου κάθε 10 λεπτά εφεξής ή ταχύτερα.

4.2. Για τα στατικά συστήματα, υπολογίζονται τιμές βάρους κάθε λεπτό όταν ο κινητήρας είναι ενεργοποιημένος και το όχημα είναι σε στάση.

4.3. Η ακρίβεια στον υπολογισμό του βάρους είναι 100 χιλιόγραμμα ή καλύτερη.

5. **Ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ του μηχανοκίνητου οχήματος και των ρυμουλκουμένων ή των ημιρυμουλκουμένων συνδυασμού οχημάτων**

5.1. Έκαστο ρυμουλκούμενο ή ημιρυμουλκούμενο θέτει στη διάθεση του μηχανοκίνητου οχήματος τις τιμές βάρους που υπολογίστηκαν από το πρώτο σύμφωνα με τα σημεία 5.2 ή 5.3, κατά περίπτωση.

5.2. Στάδιο 1 OBW

5.2.1. Έκαστο ρυμουλκούμενο ή ημιρυμουλκούμενο καταλαμβάνει μια θέση εντός του συνδυασμού οχημάτων στο πλαίσιο δυναμικής διευθυνσιοδότησης όπως ορίζεται στο πρότυπο ISO 11992-2: 2014.

5.2.2. Μετά τη φάση της διευθυνσιοδότησης, η TU έκαστου ρυμουλκούμενου ή ημιρυμουλκούμενου μεταφέρει στη MVU το άθροισμα του φορτίου ανά άξονα ή το φορτίο ανά άξονα σύμφωνα με την περιγραφή που προβλέπεται στα σημεία 6.5.4.7 και 6.5.5.42 του προτύπου ISO 11992-2:2014.

5.2.3. Το μήνυμα σχετικά με το άθροισμα του φορτίου ανά άξονα ή το φορτίο ανά άξονα ακολουθεί τις προδιαγραφές που ορίζονται στο πρότυπο ISO 11992-2:2014 για τους τύπους μηνυμάτων EBS22 και RGE22.

5.2.4. Ο μορφότυπος, η δρομολόγηση και το εύρος των γενικών παραμέτρων των μηνυμάτων είναι σύμφωνα με τα σημεία 6.1, 6.3 και 6.4 του προτύπου ISO 11992-2: 2014.

5.3. Στάδιο 2 OBW

Οι πληροφορίες μεταξύ του μηχανοκίνητου οχήματος και των ρυμουλκούμενων ή ημιρυμουλκούμενων που έλκονται ανταλλάσσονται μέσω σταθμών C-ITS που ορίζονται στο παράρτημα II.

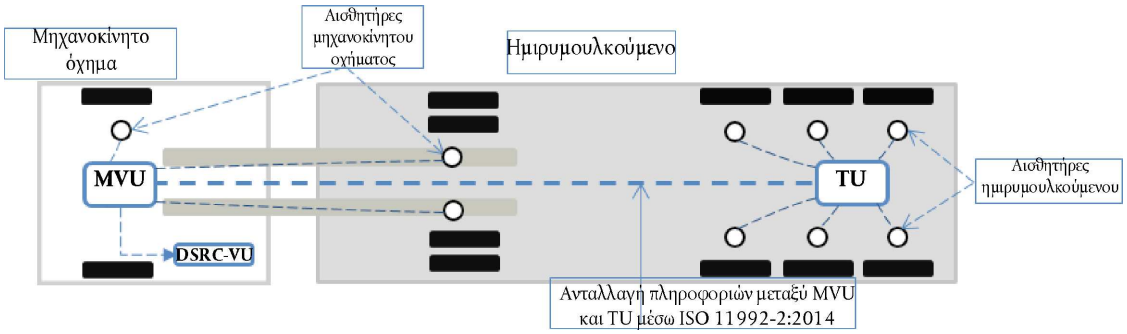
5.4. Για αμφότερα τα στάδια 1 και 2 OBW είναι δυνατόν να χρησιμοποιηθούν διαφορετικές προδιαγραφές, υπό τον όρο ότι ο εξοπλισμός OBW στο μηχανοκίνητο όχημα και ο εξοπλισμός στα ρυμουλκούμενα ή τα ημιρυμουλκούμενα είναι συμβατοί με αυτές.

6. **Προετοιμασία και διαβίβαση δεδομένων στη DSRC-VU**

Η MVU για το στάδιο 1 ή ο σταθμός C-ITS στο μηχανοκίνητο όχημα για το στάδιο 2 διαβιβάζει στη λειτουργική μονάδα DSRC-VU τα δεδομένα του εποχούμενου συστήματος ζύγισης («OWS») σύμφωνα με το παράρτημα III.

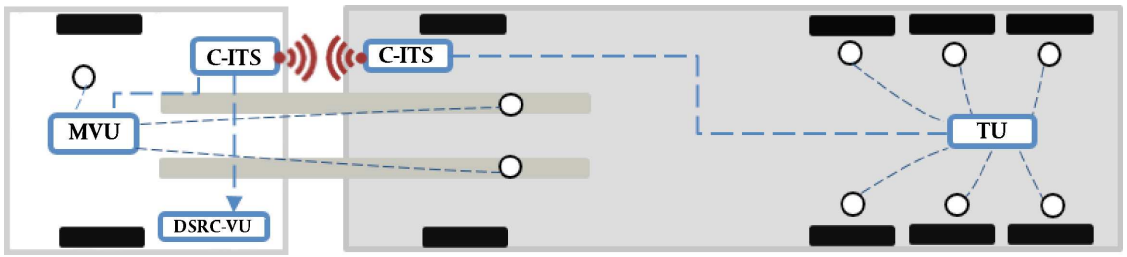
Διάγραμμα 1

Παράδειγμα διάταξης OBW σε συνδυασμό οχημάτων φορείου/ημιρυμουλκούμενου σταδίου 1



Διάγραμμα 2

Παράδειγμα διάταξης OBW σε συνδυασμό οχημάτων φορείου/ημιρυμουλκούμενου σταδίου 2



7. **Πληροφορίες βάρους στον οδηγό**

Ο οδηγός ενημερώνεται με απεικόνιση, τουλάχιστον, του συνολικού βάρους.

8. **Ακρίβεια**

8.1. Η ακρίβεια του υπολογιζόμενου βάρους είναι ίση με ± 5 % ή καλύτερη όταν το όχημα έχει φορτωθεί σε ποσοστό μεγαλύτερο από το 90 % του μέγιστου επιτρεπόμενου βάρους.

8.2. Κατά παρέκκλιση από το σημείο 8.1, για το στάδιο 1 OBW η ακρίβεια μπορεί να είναι ± 10 % ή καλύτερη.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

ΕΙΔΙΚΈΣ ΔΙΑΤΆΞΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟ ΣΤΆΔΙΟ 2 OBW

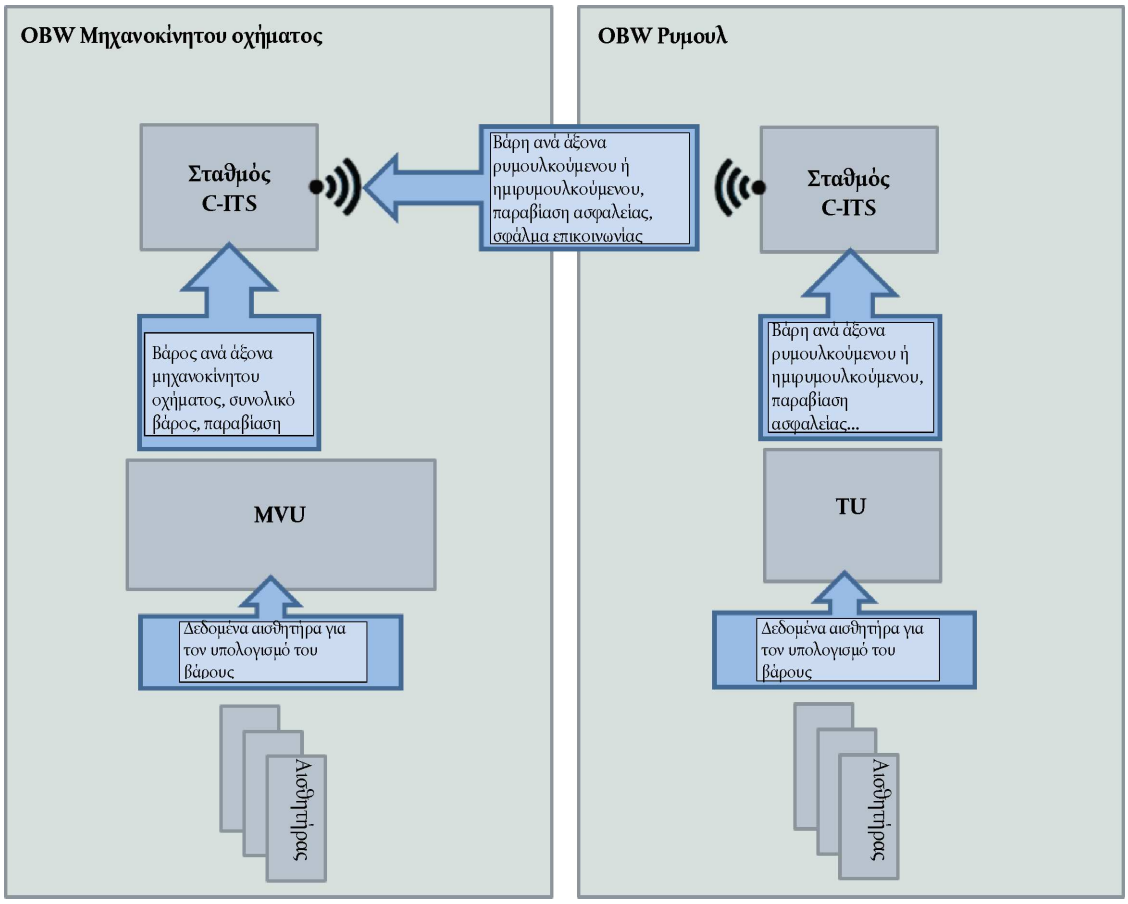
1. Το παρόν παράρτημα ισχύει αποκλειστικά για το στάδιο 2 OBW.

2. Το μηχανοκίνητο όχημα και τα ρυμουλκούμενα ή ημιρυμουλκούμενα του συνδυασμού οχημάτων με μονάδα ρυμουλκούμενου («TU») είναι εξοπλισμένα με σταθμό C-ITS συνδεδεμένο με τη μονάδα μηχανοκίνητου οχήματος («MVU») ή την TU του αντίστοιχου οχήματος. Οι MVU και TU μπορούν να ενσωματωθούν στους αντίστοιχους σταθμούς C-ITS.

3. Οι MVU και TU μεταδίδουν στους σταθμούς C-ITS στους οποίους είναι συνδεδεμένες τις απαραίτητες πληροφορίες για τη διαβίβαση των μηνυμάτων σύμφωνα με το σημείο 4.3 του παρόντος παραρτήματος.

Διάγραμμα 3

Παράδειγμα ροής μηνυμάτων σε στάδιο 2 OBW



4. Ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ μηχανοκίνητου οχήματος και ρυμουλκούμενου ή ημιρυμουλκούμενου

4.1. Οι πληροφορίες σχετικά με το βάρος ανταλλάσσονται μεταξύ του μηχανοκίνητου οχήματος και των ρυμουλκουμένων ή ημιρυμουλκούμενων που έλκονται, μέσω ασύρματης σύνδεσης που δημιουργείται μεταξύ των σταθμών C-ITS του μηχανοκίνητου οχήματος και εκείνων των ρυμουλκούμενων ή ημιρυμουλκούμενων, σύμφωνα με τα πρότυπα EN 302 663-V1.1.1, με εξαίρεση τη ρήτρα 4.2.1, EN 302 636-4-1-V1.3.1, EN 302 636-5.1-V2.1.1 και με το ευρωπαϊκό πρότυπο σχετικά με την εφαρμογή OBW για τα C-ITS που θα αναπτυχθεί από το ETSI.

4.2. Τα μηνύματα που ανταλλάσσονται από τους σταθμούς C-ITS είναι ασφαλή όπως ορίζεται στο σημείο 5.1.

4.3. Μεταξύ των σταθμών C-ITS μεταδίδονται οι ακόλουθες πληροφορίες:

α) βάρος ανά άξονα ρυμουλκούμενων ή ημιρυμουλκούμενων που έλκονται·

β) μηνύματα που περιέχουν συμβάντα «σφάλματος επικοινωνίας OBW»: ένα συμβάν σφάλματος επικοινωνίας OBW προκαλείται όταν οι σταθμοί C-ITS αδυνατούν να δημιουργήσουν αμοιβαία ασφαλή επικοινωνία σύμφωνα με το σημείο 5.1 για περισσότερες από τρεις απόπειρες·

γ) μηνύματα που περιέχουν συμβάν «απόπειρας παραβίασης ασφαλείας»: συμβάν απόπειρας παραβίασης ασφαλείας προκαλείται όταν έχει ανιχνευθεί από το OBW απόπειρα παραποίησης του OBW όπως ορίζεται στο σημείο 5.2 και στο προσάρτημα.

4.4. Ο μορφότυπος των μηνυμάτων που απαιτούνται για τη φάση διευθυνσιοδότησης και για τη διαβίβαση των πληροφοριών που αναφέρονται στο σημείο 4.3 καθορίζεται στο πρότυπο της εφαρμογής OBW που αναφέρεται στο σημείο 4.1.

5. Διατάξεις σχετικά με την ασφάλεια

5.1. Ασφαλείς επικοινωνίες μεταξύ σταθμών C-ITS

5.1.1. Η επικοινωνία μεταξύ των σταθμών C-ITS διασφαλίζεται σύμφωνα με το ευρωπαϊκό πρότυπο ETSI TS 103 097-V1.3.1 και με το ευρωπαϊκό πρότυπο σχετικά με την εφαρμογή OBW για C-ITS που αναφέρεται στο σημείο 4.1.

5.1.2. Σύμφωνα με την πολιτική πιστοποίησης για την ανάπτυξη και λειτουργία των ευρωπαϊκών συνεργατικών και ευφυών συστημάτων μεταφορών, που θεσπίστηκε από την Επιτροπή, οι σταθμοί C-ITS λαμβάνουν:

α) Διαπιστευτήριο εγγραφής από μια αρχή εγγραφής, που τους εξουσιοδοτεί να λειτουργούν ως σταθμοί C-ITS για τους σκοπούς της ζύγισης επί του οχήματος.

β) Έναν αριθμό αδειών από αρχή αδειοδότησης που τους επιτρέπει να λειτουργούν μέσα σε περιβάλλον C-ITS ως μέρος του OBW.

5.2. Προστασία έναντι απόπειρας παραβίασης ασφαλείας

Η προστασία του σταδίου 2 OBW κατά των αποπειρών παραβίασης ασφαλείας εφαρμόζεται σύμφωνα με το προσάρτημα του παρόντος παραρτήματος.

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ ΣΤΟ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΓΙΑ ΤΟ ΣΤΑΔΙΟ 2 OBW

1. Οι MVU και TU λαμβάνουν πιστοποίηση ασφαλείας σύμφωνα με το σύστημα κοινών κριτηρίων. Στο παρόν προσάρτημα, η MVU και η TU αναφέρονται εφεξής ως «OBW-VU».

2. Οι ελάχιστες απαιτήσεις ασφαλείας που πρέπει να πληρούνται από την OBW-V καθορίζονται σε ένα στόχο ασφαλείας («ST») σύμφωνα με το σύστημα κοινών κριτηρίων.

3. Ο ST καθορίζεται από τον κατασκευαστή του προς πιστοποίηση εξοπλισμού και εγκρίνεται από κυβερνητικό φορέα πιστοποίησης της ασφάλειας ΤΠ που οργανώνεται στο πλαίσιο της κοινής ομάδας ερμηνευτικής εργασίας («JIWG») η οποία υποστηρίζει την αμοιβαία αναγνώριση πιστοποιητικών στο πλαίσιο της ευρωπαϊκής SOGIS-MRA (συμφωνία για την αμοιβαία αναγνώριση των πιστοποιητικών αξιολόγησης της ασφάλειας της τεχνολογίας των πληροφοριών).

4. Η πύλη V2X και η δομική ενότητα ασφαλείας υλισμικού των σταθμών C-ITS λαμβάνουν πιστοποίηση ασφαλείας έναντι των προφίλ προστασίας της πύλης V2X και της λειτουργικής μονάδας ασφαλείας υλισμικού που αναπτύχθηκαν από την κοινοπραξία Car2Car Communication Consortium.

5. Το επίπεδο διασφάλισης για την πιστοποίηση ασφαλείας της OBW-VU είναι EAL2. Ωστόσο, αν ο ταχογράφος χρησιμοποιείται ως MVU, η πρώτη πιστοποιείται έναντι επιπέδου διασφάλισης EASL4 προσαυξημένου με τα δομικά στοιχεία αξιοπιστίας ATE_DPT.2 και AVA_VAN.5, όπως ορίζεται στο προσάρτημα 10 του παραρτήματος ΙΓ του κανονισμού (ΕΕ) 2016/799.

6. Στοιχεία που προστατεύονται από τον ST

   Προστατεύονται τα ακόλουθα στοιχεία:

   α) Μήνυμα OBW-VU: κάθε μήνυμα που αποστέλλεται ή λαμβάνεται από σχετική λειτουργική μονάδα OBW-VU που φέρει πληροφορίες οι οποίες είναι απαραίτητες για τον υπολογισμό του βάρους.

      Οι σχετικές λειτουργικές μονάδες OBW είναι εκείνες οι μονάδες υλικού και λογισμικού της OBW-VU που επεξεργάζονται πληροφορίες οι οποίες, εάν υποστούν επίθεση, είναι δυνατόν να οδηγήσουν σε εσφαλμένο υπολογισμό από τον OW του συνολικού βάρους ή του βάρους ανά άξονα.

      Η OBW-VU μπορεί να είναι μία μόνο σχετική λειτουργική μονάδα ή να αποτελείται από διαφορετικές σχετικές λειτουργικές μονάδες, σύμφωνα με το σημείο 1.5 του παραρτήματος Ι, οπότε ο ST τις ταυτοποιεί.

   β) Μήνυμα βάρους: μήνυμα που περιέχει το ολικό βάρος ή το ανά άξονα βάρος που υπολογίζεται από την OBW-VU.

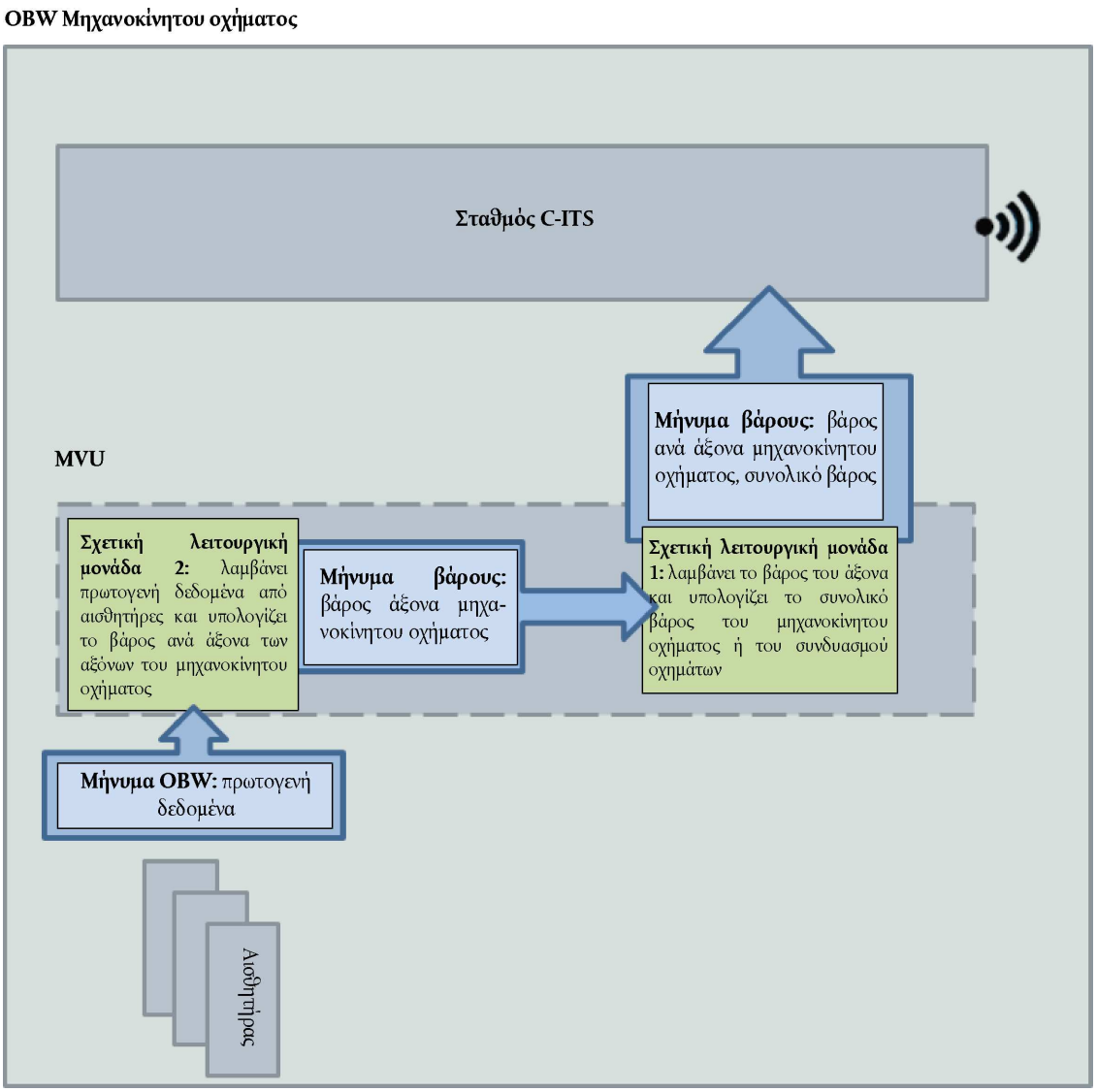
   γ) Δεδομένα βαθμονόμησης: πληροφορίες που εισάγονται στη μνήμη της OBW-VU για τη βαθμονόμηση του OBW.

   δ) Πληροφορίες ελέγχου: πληροφορίες σχετικά με τις απόπειρες παραβίασης της ασφάλειας που αντιστοιχούν στις απειλές που εξετάζονται στο παρόν προσάρτημα.

   ε) Λογισμικό OBW-VU: λογισμικό που χρησιμοποιείται εντός της OBW-VU για την εκτέλεση και την υποστήριξη λειτουργιών OBW που είναι συναφείς για τον υπολογισμό του βάρους και τον εντοπισμό αποπειρών παραβίασης της ασφάλειας.

Διάγραμμα 4

Παράδειγμα μηνυμάτων OBW-VU και μηνυμάτων σχετικά με το βάρος που πρέπει να προστατευθούν σε μια MVU που αποτελείται από δύο σχετικές λειτουργικές μονάδες



7. Απειλές που πρέπει να αντιμετωπιστούν στον ST

Ο ST αντιμετωπίζει τις ακόλουθες απειλές:

α) T.OBW-VU_message_spoof: ο επιτιθέμενος μπορεί να στείλει παραπλανητικά μηνύματα στην OBW-VU προκειμένου η OBW-VU να υπολογίσει εσφαλμένα το συνολικό βάρος ή το βάρος ανά άξονα.

β) T.OBW-VU_message_tamper: ο επιτιθέμενος μπορεί να παραποιήσει μηνύματα OBW-VU προκειμένου η OBW-VU να υπολογίσει εσφαλμένα το συνολικό βάρος ή το βάρος ανά άξονα.

γ) T.Weight_message_spoof: ο επιτιθέμενος μπορεί να στείλει παραπλανητικά μηνύματα για το βάρος ώστε να μεταβληθεί το βάρος που υπολογίζεται από την OBW-VU.

δ) T.Weight_message_tamper: ο επιτιθέμενος μπορεί να παραποιήσει μηνύματα για το βάρος ώστε να μεταβληθεί το βάρος που υπολογίζεται από την OBW-VU.

ε) T.Audit_spoof: ο επιτιθέμενος μπορεί να στείλει παραπλανητικά μηνύματα σχετικά με πληροφορίες ελέγχου.

στ) T.Audit_tamper: ο επιτιθέμενος μπορεί να παραποιήσει μηνύματα σχετικά με πληροφορίες ελέγχου.

ζ) T.Calibration_tamper: ο επιτιθέμενος μπορεί να εισαγάγει εσφαλμένες τιμές ως δεδομένα βαθμονόμησης προκειμένου να οδηγήσει την OBW-VU σε εσφαλμένο υπολογισμό του βάρους.

η) T.Software_tamper: ο επιτιθέμενος μπορεί να τροποποιήσει ή να αντικαταστήσει το λογισμικό OBW-VU προκειμένου να αλλοιώσει τον κανονικό υπολογισμό του βάρους.

θ) T.Stored_data_tamper: ο επιτιθέμενος μπορεί να επιχειρήσει να τροποποιήσει ή να διαγράψει τις σχετικές πληροφορίες που έχουν αποθηκευθεί στην OBW-VU, συμπεριλαμβανομένων των πληροφοριών ελέγχου.

8. Οι στόχοι ασφαλείας για την OBW-VU είναι οι εξής:

α) O.Plausibility_validation: η OBW-VU επαληθεύει ότι οι πληροφορίες από εισερχόμενο μήνυμα σε σχετική λειτουργική μονάδα, είτε από τους αισθητήρες είτε από άλλη λειτουργική μονάδα, είναι αξιόπιστες με βάση την ευλογοφάνειά τους.

β) O.OBW-VU_stored_information_protection: η OBW-VU είναι ικανή να προστατεύσει από παραποίηση το λογισμικό και τα δεδομένα που έχουν αποθηκευθεί.

γ) O.Notification: η OBW-VU είναι ικανή να κοινοποιήσει απόπειρα παραβίασης της ασφάλειας.

9. Σκεπτικό

α) T.OBW-VU_message_spoof αντιμετωπίζεται από O.Plausibility_validation και από O.Notification.

β) T.OBW-VU_message_tamper αντιμετωπίζεται από O.Plausibility_validation και από O.Notification.

γ) T.Weight_message_spoof αντιμετωπίζεται από O.Plausibility_validation και από O.Notification.

δ) T.Weight_message_tamper αντιμετωπίζεται από O.Plausibility_validation και από O.Notification.

ε) T.Audit_spoof αντιμετωπίζεται από O.Plausibility_validation και από O.Notification.

στ) T.Calibration_tamper αντιμετωπίζεται από O.Plausibility_validation και από O.Notification.

ζ) T.Software_tamper αντιμετωπίζεται από O.OBW-VU_stored_information_protection και από O.Notification.

η) T.Stored_data_tamper αντιμετωπίζεται από O.OBW-VU_stored_information_protection και από O.Notification.

Πίνακας 1

Σκεπτικό των στόχων ασφαλείας

	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

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III

ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΙΑ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ ΚΑΙ ΔΙΑΒΙΒΑΣΗ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΣΤΗ REDCR

1. Το παρόν παράρτημα, συμπληρωματικό του προσαρτήματος 14 του παραρτήματος ΙΓ του κανονισμού (ΕΕ) 2016/799 (στο εξής προσάρτημα 14), εξειδικεύει τις απαιτήσεις για την προετοιμασία και τη διαβίβαση δεδομένων OWS από το μηχανοκίνητο όχημα στη συσκευή ανάγνωσης δεδομένων έγκαιρου τηλεεντοπισμού («REDCR»).

2. Διαβίβαση δεδομένων εποχούμενου συστήματος ζύγισης («OWS») για το στάδιο 1 OBW

2.1. Τα δεδομένα OWS παρέχονται στη μονάδα οχήματος αποκλειστικής επικοινωνίας μικρής εμβέλειας («DSRC-VU») από τη μονάδα μηχανοκίνητου οχήματος («MVU»).

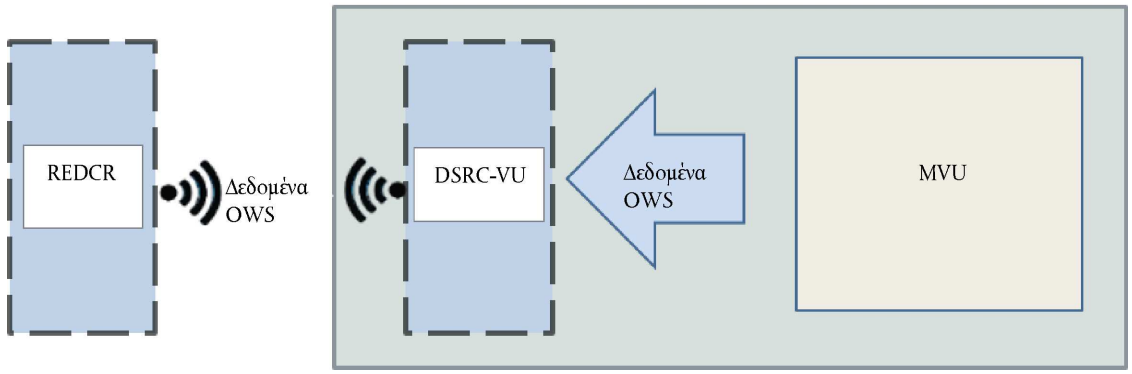
2.2. Η MVU:

2.2.1. Συγκροτεί τα δεδομένα OWS με τις πληροφορίες που ελήφθησαν από την MVU και τη μονάδα ρυμουλκούμενου («TU»), σύμφωνα με τη δομή που ορίζεται στο σημείο 6·

2.2.2. προωθεί τα δεδομένα OWS στη DSRC-VU για περαιτέρω μετάδοση στην REDCR.

Διάγραμμα 5

Μετάδοση δεδομένων OWS από την MVU στην REDCR για το στάδιο 1 OBW

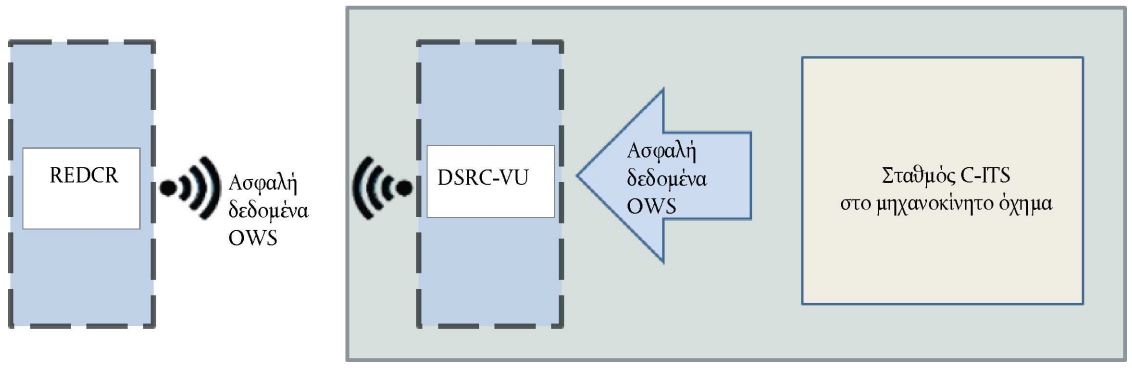


3. Διαβίβαση δεδομένων OWS για το στάδιο 2 OBW

3.1. Τα δεδομένα OWS παρέχονται στη DSRC-VU από τον σταθμό C-ITS στο μηχανοκίνητο όχημα.

Διάγραμμα 6

Μετάδοση δεδομένων OWS από τον σταθμό C-ITS στην REDCR για το στάδιο 2 OBW



3.2. Ο σταθμός C-ITS στο μηχανοκίνητο όχημα:

3.2.1. Συγκροτεί τα δεδομένα OWS με τις πληροφορίες που ελήφθησαν από την MVU και τους σταθμούς C-ITS των ρυμουλκούμενων ή ημιρυμουλκούμενων που έλκονται, σύμφωνα με τη δομή που ορίζεται στο σημείο 6·

3.2.2. διασφαλίζει τα δεδομένα OWS όπως ορίζεται στο σημείο 8 και

3.2.3. προωθεί τα δεδομένα OWS στη DSRC-VU για περαιτέρω μετάδοση στην REDCR.

4. Η διαβίβαση δεδομένων μεταξύ της DSRC-VU και είτε της MVU (στάδιο 1) είτε του σταθμού C-ITS στο μηχανοκίνητο όχημα (στάδιο 2) εκτελείται όπως ορίζεται στο σημείο 5.6 του προσαρτήματος 14, όπου ως VU νοείται είτε η MVU είτε ο σταθμός C-ITS, αναλόγως του σταδίου.

5. Επικοινωνία μεταξύ της DSRC-VU και της REDCR

5.1. Η επικοινωνία μεταξύ της DSRC-VU και της REDCR διενεργείται μέσω της διεπαφής που ορίζεται από τα πρότυπα EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 και ISO 14906 της CEN DSRC, όπως αναφέρονται στην οδηγία 96/53/ΕΚ του Συμβουλίου.

5.2. Το πρωτόκολλο συναλλαγής για την τηλεφόρτωση των δεδομένων OWS μέσω του συνδέσμου διεπαφής DSRC στη ζώνη 5,8 GHz είναι το ίδιο με εκείνο που χρησιμοποιείται για τα δεδομένα RTM στο σημείο 5.4.1 του προσαρτήματος 14, με μόνη διαφορά ότι το αναγνωριστικό αντικειμένου που συνδέεται με το πρότυπο TARV βασίζεται στο πρότυπο ISO 15638 (TARV) μέρος 20 που αφορά το WOB/OWS.

5.3. Οι εντολές που χρησιμοποιούνται για τη συναλλαγή OWS είναι οι ίδιες με εκείνες που ορίζονται στο σημείο 5.4.2 του προσαρτήματος 14 για συναλλαγή RTM.

5.4. Η ακολουθία εντολών ερωτημάτων για τα δεδομένα OWS είναι η ίδια με εκείνη που ορίζεται στο σημείο 5.4.3 του προσαρτήματος 14 για την ακολουθία των δεδομένων RTM.

5.5. Ο μηχανισμός διαβίβασης δεδομένων και η περιγραφή συναλλαγής DSRC είναι ίδιοι με εκείνους που καθορίζονται στα σημεία 5.4.6 και 5.4.7 του προσαρτήματος 14. Ο πίνακας υπηρεσιών οχήματος, ωστόσο, προσαρμόζεται για τη διαβίβαση των δεδομένων OWS. Συνεπώς, το σήμα πλαισίου Rtm αντικαθίσταται από σήμα πλαισίου Ows του οποίου το αναγνωριστικό αντικειμένου αναφέρεται στο πρότυπο ISO 15638 (TARV) Part 20 που αφορά τα WOB/OWS.

5.6. Οι παράμετροι φυσικής διεπαφής DSRC είναι ίδιες με εκείνες που καθορίζονται στο σημείο 5.3 του προσαρτήματος 14.

6. Δομή δεδομένων

Ο ορισμός της λειτουργικής μονάδας ASN.1 για τα δεδομένα DSRC στο πλαίσιο της εφαρμογής OWS είναι ως εξής:

```
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. Στοιχεία δεδομένων OWS, εκτέλεση ενεργειών και ορισμοί:

Τα δεδομένα OWS υπολογίζονται είτε από την MVU (στάδιο 1) είτε από τον σταθμό C-ITS στο μηχανοκίνητο όχημα (στάδιο 2) σύμφωνα με τον πίνακα 1.

Πίνακας 1

Στοιχεία δεδομένων OWS, εκτέλεση ενεργειών και ορισμοί

Στοιχείο δεδομένων OWS	Ενέργεια που εκτελεί ο σταθμός C-ITS στο μηχανοκίνητο όχημα	Σχόλιο	Ορισμός δεδομένων ASN.1
OWS1 Συνολικό βάρος	Δημιουργείται ακέραια τιμή	Τελευταία μέτρηση συνολικού βάρους	recordedWeight INTEGER (0..65535),
OWS2 Τεχνικά αποδεκτή μέγιστη μάζα έμφορτου οχήματος	Δημιουργείται ακέραια τιμή	Τεχνικά αποδεκτή μέγιστη μάζα έμφορτου οχήματος, όπως δηλώνεται από τον κατασκευαστή	maximumTechnicalWeight INTEGER (0..65535)
OWS3 Διάταξη αξόνων του οχήματος	Δημιουργείται στοιχειοσειρά οκτάδας μεγέθους 4.	Διάταξη αξόνων	axlesConfiguration OCTET STRING SIZE (4),
OWS4 Βάρος άξονα	Δημιουργείται στοιχειοσειρά οκτάδας μεγέθους 26.	Βάρος ανά άξονα	axlesRecordedWeight OCTET STRING SIZE (26),
OWS5 Συνολικό βάρος σε καταγεγραμμένο χρόνο	Δημιουργείται ακέραια τιμή Η τιμή για το OWS2 ορίζεται την ώρα της τρέχουσας καταχώρισης του συνολικού βάρους.	Χρονοσφραγίδα του τρέχοντος καταγεγραμμένου βάρους	tp15638Timestamp INTEGER (0..4294967295),
OWS6 Σφάλμα επικοινωνίας DSRC	Δημιουργείται τιμή Boolean Αποδίδεται τιμή TRUE (ΑΛΗΘΕΣ) για τη μεταβλητή tp15638DSRCcommunicationError εάν ο OBW έχει αντιμετωπίσει τουλάχιστον ένα συμβάν τύπου «Σφάλμα επικοινωνίας με την DSRC-VU» τις τελευταίες 30 ημέρες. Αν δεν υπάρχουν συμβάντα τις τελευταίες 30 ημέρες δίνεται τιμή FALSE.	1 (TRUE), υποδηλώνει σφάλμα επικοινωνίας μεταξύ του OBW και της DSRC-VU τις τελευταίες 30 ημέρες.	tp15638DSRCcommunicationError, BOOLEAN,
OWS7 Σφάλμα επικοινωνίας OBW	Δημιουργείται τιμή Boolean. Αποδίδεται τιμή TRUE για τη μεταβλητή tp15638CommunicationError εάν ο OBW έχει αντιμετωπίσει τουλάχιστον ένα συμβάν τύπου «Σφάλμα επικοινωνίας OBW» τις τελευταίες 30 ημέρες. Αν δεν υπάρχουν συμβάντα τις τελευταίες 30 ημέρες δίνεται τιμή FALSE.	1 (TRUE), υποδηλώνει σφάλμα επικοινωνίας στον OBW τις τελευταίες 30 ημέρες.	tp15638OBWCommunicationError, BOOLEAN,
OWS8 Απόπειρα παραβίασης ασφάλειας	Δημιουργείται τιμή Boolean. Αποδίδεται τιμή TRUE για τη μεταβλητή tp15638SecurityBreachAttempt εάν ο OBW έχει καταγράψει τα τελευταία 2 χρόνια τουλάχιστον ένα συμβάν τύπου απόπειρας παραβίασης της ασφάλειας. Αν δεν υπάρχουν συμβάντα απόπειρας παραβίασης της ασφάλειας τα τελευταία 2 χρόνια δίνεται τιμή FALSE.	1 (TRUE), υποδηλώνει απόπειρα παραβίασης της ασφάλειας στον OBW τα τελευταία 2 χρόνια	tp15638SecurityBreachAttempt BOOLEAN,

όπου

α) το στοιχείο recordedWeight αντιστοιχεί στο συνολικό μετρηθέν βάρος του οχήματος ή συνδυασμού οχημάτων με διακριτική ικανότητα 10 kg όπως ορίζεται στο EN ISO 14906. Παραδείγματος χάρη, τιμή 2 500 αντιστοιχεί σε βάρος 25 τόνων.

β) το στοιχείο axlesConfiguration αντιστοιχεί στη διάρθρωση του οχήματος ή συνδυασμού οχημάτων ως αριθμό των αξόνων.

Η διάρθρωση ορίζεται με τη μάσκα δυφίου των 20 δυφίων (επέκταση από EN ISO 14906).

Η μάσκα δυφίου των 2 δυφίων αντιστοιχεί στη διάρθρωση άξονα με την εξής μορφή:

— τιμή 00B σημαίνει «μη διαθέσιμη» τιμή διότι το όχημα δεν διαθέτει εξοπλισμό για συλλογή του βάρους στον άξονα.

— τιμή 01B σημαίνει ότι δεν υπάρχει άξονας.

— τιμή 10B σημαίνει ότι υπάρχει άξονας και το βάρος έχει υπολογισθεί και συλλεχθεί και παρέχεται στο πεδίο axlesRecordedWeight.

— η τιμή 11B προορίζεται για μελλοντική χρήση.

Τα τελευταία 6 δυφία προορίζονται για μελλοντική χρήση.

Πίνακας 2

Κατανομή διφύων για το OWS2

Αριθμός αξόνων														
Αριθμός αξόνων στη μονάδα ρυμουλκού						Αριθμός αξόνων στο ρυμουλκούμενο								
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 δυφία)

γ) το στοιχείο axlesRecordedWeight αντιστοιχεί στο συγκεκριμένο βάρος που καταγράφεται για κάθε άξονα με διακριτική ικανότητα 10 kg. Χρησιμοποιούνται δύο οκτάδες για κάθε άξονα. Παραδείγματος χάρη μια τιμή 150 αντιστοιχεί σε βάρος 1 500 kg.

δ) το maximumTechnicalWeight αντιπροσωπεύει την τεχνικά αποδεκτή μέγιστη μάζα έμφορτου οχήματος για το όχημα ή τη διαμόρφωση του οχήματος, όπως δηλώνεται από τον κατασκευαστή. Η τιμή αυτή παρέχεται μόνο για το στάδιο 2. Για το στάδιο 1 παρέχεται τιμή 0.

8. Υπογραφή δεδομένων OWS

8.1. Για το στάδιο 1, τα δεδομένα OWS δεν υπογράφονται· το μη κρυπτογραφημένο κείμενο των δεδομένων OWS διαβιβάζεται από τη MVU στη DSRC-VU.

8.2. Για το στάδιο 2, τα δεδομένα OWS υπογράφονται στον σταθμό C-ITS του μηχανοκίνητου οχήματος και διαβιβάζονται από τον τελευταίο στη DSRC-VU, σύμφωνα με τις ακόλουθες διατάξεις:

8.2.1. Η δομή των ασφαλών δεδομένων κατασκευάζεται όπως ορίζεται στα σημεία 5.1 και 5.2 του ETSI TS 103 097-V1.3.1.

8.2.2. Ο τύπος SignedData που αναφέρεται στο σημείο 5.2 του ETSI TS 103 097-V1.3.1 έχει τους ακόλουθους περιορισμούς:

α) Ο τύπος HashAlgorithm τίθεται σε sha256.

β) Ο τύπος SignerIdentifier τίθεται σε «digest».

γ) Ο τύπος SignedDataPayload είναι τα δεδομένα OWS όπως ορίζονται στο σημείο 7.

δ) Ο τύπος HeaderInfo περιορίζεται να έχει τις ακόλουθες κεφαλίδες ασφαλείας:

— Το δομικό στοιχείο psid ορίζεται ίσο με 0.

— Το δομικό στοιχείο generationTime όπως ορίζεται στο πρότυπο IEEE Std 1609.2.

— Το δομικό στοιχείο expiryTime απουσιάζει.

— Το δομικό στοιχείο generationLocation απουσιάζει.

— Το δομικό στοιχείο p2pcdLearningRequest απουσιάζει.

— Το δομικό στοιχείο missingCrlIdentifier απουσιάζει.

— Το δομικό στοιχείο encryptionKey απουσιάζει.

— Το δομικό στοιχείο inlineP2pcdRequest απουσιάζει.

— Το δομικό στοιχείο requestedCertificate απουσιάζει.

8.2.3. Ο ορισμός της λειτουργικής μονάδας ASN.1 για τον τύπο Υπογραφή είναι ο εξής:

```
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. Το πιστοποιητικό υπογραφής είναι το πιστοποιητικό στο δελτίο έγκρισης που χρησιμοποιεί ο σταθμός C-ITS για τη συναλλαγή μεταξύ του σταθμού C-ITS και της συσκευής REDCR, σύμφωνα με το σημείο 6 του ETSI TS 103 097-V1.3.1.

8.2.5. Όταν η REDCR λαμβάνει μήνυμα, επαληθεύει το πιστοποιητικό και χρησιμοποιεί το δημόσιο κλειδί που περιλαμβάνεται στο εν λόγω πιστοποιητικό για να διαβάσει την υπογραφή δεδομένων OWS.

9. Το πρωτόκολλο εφαρμογής και ο χειρισμός των σφαλμάτων για δεδομένα OWS είναι ίδιοι με εκείνους που καθορίζονται στα σημεία 5.6.2 και 5.7 του προσαρτήματος 14.

10. Για το στάδιο 2, τα δεδομένα OWS μπορούν επίσης να μεταδοθούν απευθείας στη συσκευή REDCR της αρχής επιβολής μέσω του σταθμού C-ITS στο μηχανοκίνητο όχημα αντί μέσω της DSRC-VU. Στην περίπτωση αυτή, η REDCR θα είναι και σταθμός C-ITS.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

ΠΕΡΙΟΔΙΚΈΣ ΕΠΙΘΕΩΡΉΣΕΙΣ

1. Ο εποχούμενος εξοπλισμός ζύγισης («OBW») υποβάλλεται σε περιοδικές επιθεωρήσεις με τη ζύγιση του οχήματος ή του συνδυασμού οχημάτων σε πιστοποιημένες διατάξεις ζύγισης σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 2 στοιχείο β) του παρόντος κανονισμού, όπως είναι οι φορητές πλάκες ζύγισης ή η γεφυροπλάστιγγα.

2. Τα ακόλουθα οχήματα υπόκεινται σε επιθεώρηση:

   α) μηχανοκίνητα οχήματα·

   β) τα ρυμουλκούμενα ή ημιρυμουλκούμενα που διαθέτουν μονάδα ρυμουλκούμενου («TU»).

3. Τα ρυμουλκούμενα ή ημιρυμουλκούμενα που αποτελούν αντικείμενο επιθεώρησης σύμφωνα με το σημείο 2 υποβάλλονται στην επιθεώρηση συνδεδεμένα σε μηχανοκίνητο όχημα. Μηχανοκίνητα οχήματα που προορίζονται για έλξη ημιρυμουλκουμένων υποβάλλονται στην επιθεώρηση συνδεδεμένα σε ημιρυμουλκούμενο.

4. Η περιοδική επιθεώρηση συνίσταται σε:

   α) δοκιμή τριών φορτίων, που διενεργείται δύο έτη μετά την ταξινόμηση του οχήματος και στη συνέχεια κάθε τέσσερα έτη·

   β) δοκιμή ενιαίου φορτίου, που διενεργείται δύο έτη μετά την πρώτη δοκιμή τριών φορτίων και στη συνέχεια κάθε τέσσερα έτη·

Πίνακας 3

Ακολουθία εκτέλεσης των περιοδικών επιθεωρήσεων

Δοκιμή	Τριών φορτίων	Ενιαίου φορτίου	Τριών φορτίων	Ενιαίου φορτίου	Τριών φορτίων	Ενιαίου φορτίου	Τριών φορτίων	…
Έτη μετά την ημερομηνία ταξινόμησης του οχήματος	2	4	6	8	10	12	14	…

5. Δοκιμή τριών φορτίων

   Η δοκιμή τριών φορτίων εκτελείται με τη φόρτωση του οχήματος με τρία διαφορετικά φορτία, οι τιμές των οποίων υπολογίζονται ως εξής:

   α) φορτίο μεταξύ 45 % και 55 % της τεχνικώς επιτρεπόμενης μέγιστης μάζας του έμφορτου οχήματος·

   β) φορτίο μεταξύ 65 % και 75 % της τεχνικώς επιτρεπόμενης μέγιστης μάζας του έμφορτου οχήματος·

   γ) φορτίο μεταξύ 90 % και 100 % της τεχνικώς επιτρεπόμενης μέγιστης μάζας του έμφορτου οχήματος.

6. Η δοκιμή ενιαίου φορτίου εκτελείται με φόρτωση του οχήματος με φορτίο το οποίο είναι τουλάχιστον το 90 % της τεχνικώς επιτρεπόμενης μέγιστης μάζας του έμφορτου οχήματος.

7. Για τα ρυμουλκούμενα και ημιρυμουλκούμενα που διαθέτουν TU και για τα μηχανοκίνητα οχήματα που προορίζονται για την έλξη ημιρυμουλκούμενου, τα φορτία στα σημεία 5 και 6 υπολογίζονται σε σχέση με την τεχνικώς επιτρεπόμενη μέγιστη μάζα έμφορτου οχήματος του συνδυασμού οχημάτων.

8. Ειδικές διατάξεις για δυναμικούς OBW

8.1. Εάν η τεχνικώς επιτρεπόμενη μέγιστη μάζα έμφορτου οχήματος του οχήματος ή του συνδυασμού οχημάτων υπερβαίνει το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος, τα φορτία στα σημεία 5 και 6 υπολογίζονται σε σχέση με το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος.

8.2. Προκειμένου να ληφθεί τιμή φορτίου από τον OBW, το όχημα ή ο συνδυασμός οχημάτων κινείται για ορισμένη απόσταση υπό συγκεκριμένες συνθήκες που πρέπει να καθορίζονται στις κατευθυντήριες γραμμές του κατασκευαστή.

9. Η επιθεώρηση θεωρείται ότι απέτυχε όταν

α) η τιμή φορτίου που εμφανίζεται από τον OBW που αντιστοιχεί στο φορτίο μεταξύ 90 % έως 100 % της τεχνικώς επιτρεπόμενης μέγιστης μάζας έμφορτου οχήματος που αναφέρεται στο σημείο 6γ) δεν συμφωνεί με τις τιμές που μετρήθηκαν από την πιστοποιημένη διάταξη ζύγισης, με το επίπεδο ακρίβειας που ορίζεται στο σημείο 8 του παραρτήματος I, και

β) οι τιμές φορτίου που εμφανίζονται από τον OBW και αντιστοιχούν στα φορτία μεταξύ 45 % και 55 % και μεταξύ 65 % έως 75 % της τεχνικώς επιτρεπόμενης μέγιστης μάζας έμφορτου οχήματος που αναφέρεται στα σημεία 5α) και 5β) δεν συμφωνούν με τις τιμές που μετρήθηκαν από την πιστοποιημένη διάταξη ζύγισης, με επίπεδο ακρίβειας ± 15 %.

10. Όταν αποτυγχάνει η επιθεώρηση, ο OBW υπόκειται σε νέα επιθεώρηση το αργότερο δύο μήνες μετά την προηγούμενη.

11. Ευελιξία για τις περιοδικές επιθεωρήσεις:

Προκειμένου να διευκολυνθεί η διενέργεια περιοδικών επιθεωρήσεων για συγκεκριμένους τύπους οχημάτων, και για να μειωθεί ο αντίκτυπος των περιοδικών επιθεωρήσεων στις τακτικές δραστηριότητες των οδηγών και των μεταφορέων, τα κράτη μέλη μπορούν να εξετάσουν την εφαρμογή των ακόλουθων δυνατοτήτων ευελιξίας για τα οχήματα που είναι ταξινομημένα στην επικράτειά τους:

α) οι τιμές τριών φορτίων που αναφέρονται στο σημείο 5 μπορούν να ληφθούν σε περίοδο τριών μηνών·

β) η πραγματική ζύγιση του οχήματος μπορεί να πραγματοποιηθεί σε πιστοποιημένες διατάξεις ζύγισης που δεν ανήκουν στις εγκαταστάσεις των συνεργείων OBW που αναφέρονται στο άρθρο 5 του παρόντος κανονισμού, υπό την προϋπόθεση ότι η ζύγιση εποπτεύεται από μέλος του προσωπικού συνεργείου OBW. Ο ιδιοκτήτης του οχήματος προσκομίζει στο συνεργείο OBW απόδειξη ότι η ζύγιση έχει εκτελεστεί σε πιστοποιημένη διάταξη ζύγισης·

γ) για οχήματα ή συνδυασμούς οχημάτων των οποίων η ειδική διαμόρφωση καθιστά τεχνικώς αδύνατη την υπέρβαση του μέγιστου επιτρεπόμενου βάρους κατά τη συνήθη χρήση (π.χ. βυτιοφόρα οχήματα), τα φορτία που αναφέρονται στα σημεία 5 και 6 μπορούν να έχουν άλλες τιμές· στην περίπτωση της δοκιμής τριών φορτίων, η διαφορά μεταξύ δύο διαδοχικών φορτίων είναι τουλάχιστον ίση προς το 15 % του μέγιστου επιτρεπόμενου βάρους.