

## II

(Незаконодателни актове)

## РЕГЛАМЕНТИ

## РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2019/1213 НА КОМИСИЯТА

от 12 юли 2019 година

за определяне на подробни разпоредби за гарантиране на еднакви условия за постигане на оперативна съвместимост и на съвместимост на бордовото оборудване за претегляне в съответствие с Директива 96/53/ЕО на Съвета

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Директива 96/53/ЕО на Съвета от 25 юли 1996 г. <sup>(1)</sup>, и по-специално член 10 г., параграф 5 от нея,

като има предвид, че:

- (1) Бордовото оборудване за претегляне представлява предвидена от Директива 96/53/ЕО възможност за държавите членки за осъществяване на контрол на превозни средства или комбинации от превозни средства, които може да са претоварени.
- (2) В съответствие с член 10 г., параграф 5, втора алинея от Директива 96/53/ЕО, за да се осигури оперативна съвместимост, бордовото оборудване за претегляне трябва да може да предава данните за масата по всяко време от движещо се превозно средство на компетентните органи и на неговия водач посредством интерфейс, определен от стандартите CEN DSRC. По тази причина следва да бъдат приети технически спецификации за адаптиране на съдържанието на стандартите към спецификата на информацията, която ще се осигурява от бордовото оборудване за претегляне.
- (3) Бордово оборудване за претегляне може да се монтира в моторни превозни средства, както и в ремаркета и полуремаркета. Необходимо е да се гарантира, че бордовото оборудване за претегляне, монтирано в различните превозни средства от комбинация от превозни средства, е взаимно съвместимо. Съвместимост следва да се гарантира чрез прилагането на европейските стандарти за съвместни интелигентни транспортни системи (СИТС), посочени в делегирания акт за допълнение на Директива 2010/40/ЕС на Европейския парламент и на Съвета <sup>(2)</sup> по отношение на внедряването и експлоатацията на съвместни интелигентни транспортни системи.
- (4) Държавите членки, които задължават да се инсталира бордово оборудване за претегляне, следва да могат да освобождават от това задължение превозни средства или комбинации от превозни средства, при които превишаване на максимално допустимата маса е невъзможно — като например ремаркета или полуремаркета, проектирани специално за превоз на течности или селскостопански животни.
- (5) Използването на бордово оборудване за претегляне с цел изпълнение на изискванията може да доведе до опити за манипулиране, какъвто е случаят с други системи на превозните средства, като например цифровият тахограф или системите за ограничаване на емисиите. За да се поддържа подходящо ниво на сигурност против манипулиране комуникацията между моторното превозно средство и ремаркетото или полуремаркетото трябва да бъде защитена. Освен това бордовото оборудване за претегляне следва да бъде сертифицирано в съответствие с общите критерии от сертификационен орган, признат от Управителния комитет в рамките на Споразумението за взаимно признаване на удостоверенията за оценка на сигурността на информационните технологии на Групата на висшите служители по сигурността на информационните системи (SOG-IS).

<sup>(1)</sup> Директива 96/53/ЕО на Съвета от 25 юли 1996 г. относно максимално допустимите размери в националния и международен трафик на някои пътни превозни средства, които се движат на територията на Общността, както и максимално допустимите маси в международния трафик (ОВ L 235, 17.9.1996 г., стр. 59).

<sup>(2)</sup> Директива 2010/40/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 7 юли 2010 г. относно рамката за внедряване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите видове транспорт (ОВ L 207, 6.8.2010 г., стр. 1).

- (6) Държавите членки, които избераат в превозните средства да се инсталира бордово оборудване за претегляне, следва да гарантират, че това оборудване на превозните средства се подлага на проверки в сервизни работилници за бордово оборудване за претегляне. За да се гарантира еднакво изпълнение на правилата за оперативна съвместимост, посочени в настоящия регламент, тези сервизни работилници следва да гарантират, че бордовото оборудване функционира с подходящо ниво на точност. Такива сервизни работилници могат да бъдат, след необходимото приспособяване, контролно-техническите пунктове, посочени в Директива 2014/45/ЕС на Европейския парламент и на Съвета<sup>(3)</sup>, сервизите, посочени в Регламент (ЕС) № 165/2014 на Европейския парламент и на Съвета<sup>(4)</sup>, или други работилници, които спазват изискванията на настоящия регламент. Държавите членки, които избераат да не въвеждат използването на бордово оборудване за претегляне въз основа на член 10 г., параграф 1 от Директива 96/53/ЕО, не е нужно да създават такива сервизни работилници.
- (7) Съвременното равнище на технологиите не позволява стандартите за комуникация CEN DSRC и СИТС да се приложат в бордовото оборудване за претегляне до 27 май 2021 г. Затова следва да се приеме подход на поетапно внедряване на бордовото оборудване за претегляне, така че промишлеността да има възможност да разработи изделия, съответстващи на изискванията на настоящия регламент, и по-конкретно на приложение II и на определени изисквания от приложение III. Държавите членки, които избераат да въведат инсталиране в превозните средства на бордово оборудване за претегляне, следва до 27 май 2021 г. да изпълнят изискванията, отнасящи се до етап 1, посочени в приложения I и III. За изпълнение на изискванията, посочени в приложение II, и на изискванията относно етап 2, посочени в приложения I и III, следва да бъде отпуснат допълнителен тригодишен период.
- (8) Държавите членки могат да предприемат конкретни мерки, за да изискат на превозните средства, които трябва да бъдат проверени от компетентните органи, за да се гарантира съответствие с Директива 96/53/ЕО, и които са пуснати в движение от 27 май 2021 г. и са регистрирани на тяхна територия, да бъде монтирано бордово оборудване за претегляне. Не следва да се изисква да бъде монтирано такова оборудване на превозните средства, които са пуснати в движение и са регистрирани преди тази дата.
- (9) Мерките, предвидени в настоящия регламент, са в съответствие със становището на Комитета за автомобилен транспорт, посочен в член 10и от Директива 96/53/ЕО,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

#### Член 1

#### Обхват

1. С настоящия регламент се установяват еднакви условия за оперативна съвместимост и за съвместимост на бордово оборудване за претегляне, инсталирано в превозни средства или комбинации от превозни средства с цел осигуряване на съответствие с член 10 г., параграфи 4 и 5 от Директива 96/53/ЕО или с изискванията относно максималната маса при националния превоз в държавата членка, в която се ползва превозното средство.
2. Настоящият регламент не се прилага по отношение на държавите членки, които избераат да не въвеждат използването на бордово оборудване за претегляне в съответствие с член 10 г., параграф 1 от Директива 96/53/ЕО.
3. Държавите членки могат да предвидят освобождаване от задължението за инсталиране на бордово оборудване за претегляне в превозни средства или комбинации от превозни средства, чиято конструкция или вид товар прави невъзможно надвишаването на максимално допустимата маса. Тези освобождавания не се извършват въз основа на посочената от производителя технически допустима максимална маса с товар на превозното средство. Превозните средства или комбинациите от превозни средства, които се ползват от освобождаване, могат обаче да бъдат подложени на контрол от страна на компетентните органи по отношение на максимално допустимата маса.

#### Член 2

#### Определения

Прилагат се следните определения:

- а) „бордово оборудване за претегляне“ (OBW) означава оборудване в превозно средство, което може да определя общата маса или осовото натоварване;
- б) „обща маса“ означава общата маса на моторно превозно средство, а при комбинация от превозни средства — на комбинацията от превозни средства, определена от бордовото оборудване за претегляне, в килограми;

<sup>(3)</sup> Директива 2014/45/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 3 април 2014 г. относно периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на моторните превозни средства и техните ремаркета и за отмяна на Директива 2009/40/ЕО (ОВ L 127, 29.4.2014 г., стр. 51).

<sup>(4)</sup> Регламент (ЕС) № 165/2014 на Европейския парламент и на Съвета от 4 февруари 2014 г. относно тахографите в автомобилния транспорт, за отмяна на Регламент (ЕИО) № 3821/85 на Съвета относно контролните уреди за регистриране на данните за движението при автомобилен транспорт и за изменение на Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета за хармонизиране на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт (ОВ L 60, 28.2.2014 г., стр. 1).

- в) „осово натоварване“ или „натоварване на ос“ означава масата на натоварена ос или група оси, определена от бордовото оборудване за претегляне, в килограми;
- г) „изчислена маса“ или „стойност на масата“ означава или общата маса, или осовото натоварване, в килограми;
- д) „устройство на моторното превозно средство“ (MVU) означава частта от бордовото оборудване за претегляне, която е поставена в моторното превозно средство, с изключение на датчиците, и която може да събира, съхранява и обработва данни и да изчислява стойността на масата в резултат от тези данни;
- е) „устройство на ремаркетото“ (TU) означава частта от бордовото оборудване за претегляне, която е поставена в ремарке или в полуремарке, с изключение на датчиците, и която може да събира, съхранява и обработва данни от оборудването на ремаркетото или полуремаркетото и да изчислява стойности на осовото натоварване в резултат от тези данни;
- ж) „устройство на превозното средство за специализирана връзка с малък обсег на действие“ (DSRC-VU) означава „устройство за ранно откриване от разстояние“, както е посочено в допълнение 14 към приложение IB към Регламент за изпълнение (ЕС) 2016/799 на Комисията <sup>(3)</sup>, което може да получава данните от бордовата система за претегляне както от устройство на моторното превозно средство, така и от станцията на съвместните интелигентни транспортни системи (станция на СИТС), и да ги изпраща на четеца за връзка с цел ранно откриване от разстояние (REDCR);
- з) „четец за връзка с цел ранно откриване от разстояние“ (REDCR) означава четец за връзка с цел ранно откриване от разстояние, използван от контролните органи, който може да разчита данните от бордовата система за претегляне, предавани от устройството на превозното средство за специализирана връзка с малък обсег на действие. REDCR може да е същото устройство като използваното за четене на RTM данните в съответствие с Регламент (ЕС) 2016/799, макар че предаването на RTM данните и на данните от бордовата система за претегляне се извършва съгласно отделни заявки от REDCR;
- и) „данни за масата“ означава необработени данни, предавани между елементите на бордовото оборудване за претегляне, които трябва да бъдат обработени, за да се получи изчислената маса;
- й) „данни от бордовата система за претегляне“ (данни от OWS) означава защитени данни в определен формат, които REDCR изисква от устройството на превозното средство за специализирана връзка с малък обсег на действие;
- к) „датчик“ означава елемент от бордовото оборудване за претегляне, който може да генерира данни за масата чрез измерване на конкретни физически параметри, като тези данни се използват от устройството на моторното превозно средство или от устройството на ремаркетото за по-нататъшна обработка;
- л) „станция на съвместни интелигентни транспортни системи“ (станция на СИТС) означава станцията на СИТС по смисъла на делегиращия акт за допълнение на Директива 2010/40/ЕС по отношение на внедряването и експлоатацията на съвместни интелигентни транспортни системи, приет въз основа на член 6, параграф 1 от същата директива;
- м) „фаза на адресиране“ означава предварителната фаза от електронната комуникация между превозните средства от една комбинация от превозни средства, чрез която за всяко превозно средство се определя позиция;
- н) „сервизна работилница за бордово оборудване за претегляне“ („сервизна работилница за OBW“) означава сервизна работилница, получила разрешение от държава членка за извършване на проверки на бордово оборудване за претегляне.

### Член 3

#### Политика по отношение на сертификатите

Държавите членки гарантират наличието на най-малко един базов сертифициращ орган, един орган за вписване и един орган за издаване на разрешителни, които за целите на бордово оборудване за претегляне могат да изпълняват функциите, определени в политиката за сертификати във връзка с внедряването и експлоатацията на съвместни интелигентни транспортни системи (СИТС), посочена в делегиращия акт за допълнение на Директива 2010/40/ЕС по отношение на внедряването и експлоатацията на съвместни интелигентни транспортни системи, приет въз основа на член 6, параграф 1 от същата директива.

### Член 4

#### Периодични проверки

1. Бордовото оборудване за претегляне подлежи на периодични проверки от сервизна работилница за OBW на всеки две години след инсталирането му в превозно средство или комбинация от превозни средства.
2. Периодичните проверки се извършват в съответствие с приложение IV.

<sup>(3)</sup> Регламент за изпълнение (ЕС) 2016/799 на Комисията от 18 март 2016 г. за прилагане на Регламент (ЕС) № 165/2014 на Европейския парламент и на Съвета по отношение на определянето на изискванията за конструкцията, изпитването, монтирането, експлоатацията и ремонта на тахографите и техните компоненти (ОВ L 139, 26.5.2016 г., стр. 1).

3. С проверките се цели да се гарантира, че са изпълнени следните изисквания:
  - а) бордовото оборудване за претегляне е монтирано в съответствие с документацията, представена от производителя, и е подходящо за превозното средство;
  - б) бордовото оборудване за претегляне функционира правилно и отчита точно стойностите на масата;
  - в) към бордовото оборудване за претегляне не са свързани устройства за манипулиране, нито пък са налице следи от използването на такива устройства.
4. След приключване на проверката сервизната работилница за OBW издава протокол от проверката на бордовото оборудване за претегляне. В превозното средство се пази копие от този протокол.
5. В протокола от проверката се съдържа най-малко следната информация:
  - а) идентификационен номер на превозното средство (VIN или номер на шаси);
  - б) място и дата на изпитването;
  - в) успешно преминаване на изпитването (да/не);
  - г) установени недостатъци, включително манипулиране, както и приетите мерки за тяхното отстраняване;
  - д) дата на следващата периодична проверка или дата на изтичане на валидността на настоящия сертификат, ако тази информация не се предоставя по друг начин;
  - е) наименование, адрес и идентификационен номер на сервизната работилница за OBW и подпис или идентификация на проверяващия, отговорен за проверката;
  - ж) марка, тип, идентификационен номер, номер на сертификата за изследване на типа и дата на последна проверка на сертифицираното устройство за претегляне, използвано при периодичната проверка.
6. Протоколите от проверките се съхраняват за срок от най-малко две години от датата на изготвянето им, макар че държавите членки може да решат тези протоколи да се изпращат на компетентния орган през този период. Когато протоколите от проверки се съхраняват от сервизната работилница за OBW, при поискване от страна на компетентния орган тя предоставя протоколите за извършените през този период проверки и калибрирания.

#### Член 5

#### Сервизни работилници за OBW

1. Държавите членки одобряват, редовно извършват одит и сертифицират сервизните работилници за OBW, на които е разрешено да извършват проверки на бордово оборудване за претегляне.
2. Държавите членки гарантират, че сервизните работилници за OBW, разположени на тяхната територия, извършват проверките на бордово оборудване за претегляне по надежден начин. За тази цел те изготвят и публикуват набор от процедури, гарантиращи изпълнението на следните минимални критерии:
  - а) персоналът на сервизната работилница за OBW е подходящо обучен;
  - б) оборудването, необходимо за извършване на съответните изпитвания и задачи, е налично и е сертифицирано в съответствие с Директива 2014/31/ЕС на Европейския парламент и на Съвета <sup>(6)</sup> или Директива 2014/32/ЕС на Европейския парламент и на Съвета <sup>(7)</sup>;
  - в) сервизните работилници имат добра репутация.
3. Сервизните работилници за OBW подлежат на следните одити:
  - а) най-малко на всеки пет години — одит от надзорен орган на процедурите, прилагани при боравене с бордово оборудване за претегляне. Този одит се съсредоточава върху задачите и дейностите, определени в точка 1 от приложение V към Директива 2014/45/ЕС; надзорният орган следва да отговаря на изискванията, определени в точка 2 от посоченото приложение;
  - б) може да се извършват и технически одити без предварително уведомяване, за проверка на инсталирането, извършените проверки, и когато е уместно — извършеното калибриране.

<sup>(6)</sup> Директива 2014/31/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2014 г. за хармонизиране на законодателствата на държавите членки за предоставянето на пазара на везни с неавтоматично действие (ОВ L 96, 29.3.2014 г., стр. 107).

<sup>(7)</sup> Директива 2014/32/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2014 г. за хармонизиране на законодателствата на държавите членки за предоставяне на пазара на средства за измерване (ОВ L 96, 29.3.2014 г., стр. 149).

4. Държавите членки вземат подходящи мерки за предотвратяване на конфликти на интереси между сервизните работилници за ОВВ и транспортните предприятия. По-специално когато съществува сериозен риск от конфликт на интереси, включително когато сервизни работилници за ОВВ са собственост на транспортни предприятия, се предприемат конкретни допълнителни мерки, за да се гарантира, че сервизните работилници за ОВВ спазват изискванията на настоящия член.

5. Компетентните органи на държавите членки публикуват на своите уебсайтове актуализиран списък на сервизните работилници за ОВВ с най-малко следните данни:

- а) идентификационен номер на сервизната работилница и наименование на [правния(ите) субект(и), съставляващ(и)] сервизната работилница;
- б) пощенски адрес;
- в) адрес на електронна поща;
- г) телефонен номер.

6. Компетентните органи в държавите членки отнемат временно или за постоянно одобренията на сервизните работилници за ОВВ, които не изпълняват своите задължения съгласно настоящия регламент.

#### Член 6

#### Влизане в сила и прилагане

Настоящият регламент влиза в сила на двадесетия ден след деня на публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Той се прилага от 27 май 2021 г.

Точка 1.4, буква г), точки 5.3 и 8.1 от приложение I, приложение II и точки 3, 8.2 и 10 от приложение III обаче се прилагат от 27 май 2024 г.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави членки.

Съставено в Брюксел на 12 юли 2019 година.

За Комисията  
Председател  
Jean-Claude JUNCKER

## ПРИЛОЖЕНИЕ I

## ОБЩИ РАЗПОРЕДБИ ЗА БОРДОВОТО ОБОРУДВАНЕ ЗА ПРЕТЕГЛЯНЕ (OBW)

**1. Общи разпоредби**

1.1. В обхвата на настоящия регламент се включват следните видове системи на бордово оборудване за претегляне:

- а) динамична система: система на бордово оборудване за претегляне, която определя масата, като събира и обработва информация от параметри, които се регистрират, докато превозното средство е в движение — като например ускорения, телгителна или спирачна сила — и които не се проявяват, когато превозното средство е в покой;
- б) статична система: система на бордово оборудване за претегляне, която определя масата чрез информация, получавана от параметри, регистрирани когато превозното средство е в покой, като например налягането в пневматична възглавница.

1.2. Изпълнението на настоящия регламент се извършва в два етапа:

- а) OBW — етап 1, посочен в точка 5.2;
- б) OBW — етап 2, посочен в точка 5.3.

1.3. OBW изчислява общата маса, а като възможен вариант — и осовото натоварване.

1.4. OBW включва следните елементи:

- а) устройство на моторното превозно средство (MVU), поставено в моторното превозно средство;
- б) по избор — устройство на ремаркетото (TU), монтирано в ремаркетото или полуремаркетото;
- в) датчици;
- г) за етап 2 — станция на СИТС във всяко от превозните средства, което има MVU или TU.

1.5. Всяко MVU или устройство на ремаркетото (TU) може да се състои от една единица за обработка на информация или да е разделено на няколко различни единици.

**2. Устройство на моторното превозно средство (MVU)**

MVU изпълнява следните функции:

- а) получава данни за осовото натоварване от TU, ако има такова;
- б) събира от датчиците в моторното превозно средство данни за масата;
- в) обработва наличната информация и изчислява съответните стойности на масата;

**3. Устройство на ремаркетото (TU)**

Когато TU е налично, то изпълнява следните функции:

- а) събира данни за масата от датчиците в ремаркетото или полуремаркетото, обработва наличната информация и изчислява осовите натоварвания в резултат от тези данни;
- б) предава стойностите за осовото натоварване към моторното превозно средство.

**4. Изчисляване на масата**

4.1. При динамични системи първата стойност на масата се изчислява най-късно 15 минути след привеждане на превозното средство в движение напред, и след това се преизчислява на всеки 10 минути или на по-кратки интервали.

4.2. При статични системи стойностите на масата се изчисляват ежеминутно, когато контактният ключ е в положение „включено“ и превозното средство е в покой.

4.3. Изчисляването на масата се извършва с точност 100 kg или по-добра.

5. **Обмен на информация между моторното превозно средство и ремаркетата или полуремаркетата от комбинация от превозни средства**

5.1. Всяко ремарке или полуремарке предава на моторното превозно средство изчислените от него стойности на масата в съответствие с точка 5.2 или 5.3, според случая.

5.2. OBW — етап 1

5.2.1. За всяко ремарке или полуремарке се определя позиция в рамките на комбинацията от превозни средства чрез определяне на динамичен адрес съгласно посоченото в ISO 11992-2:2014.

5.2.2. След като бъде изпълнена фазата на адресиране, TU на всяко ремарке или полуремарке предава на MVU сумата от осовите натоварвания или осовото натоварване в съответствие с описанието, дадено в точки 6.5.4.7 и 6.5.5.42 от ISO 11992-2:2014.

5.2.3. Съобщенията за сумата от осовите натоварвания или осовото натоварване са в съответствие със спецификациите, посочени в ISO 11992-2:2014 за съобщения от видовете EBS22 и RGE22.

5.2.4. Форматът, маршрутизацията и диапазоните на общите параметри на съобщенията са в съответствие с точки 6.1, 6.3 и 6.4 от ISO 11992-2:2014.

5.3. OBW — етап 2

Информацията между моторното превозно средство и теглените ремаркета или полуремаркета се обменя чрез станциите на СИТС, както е посочено в приложение II.

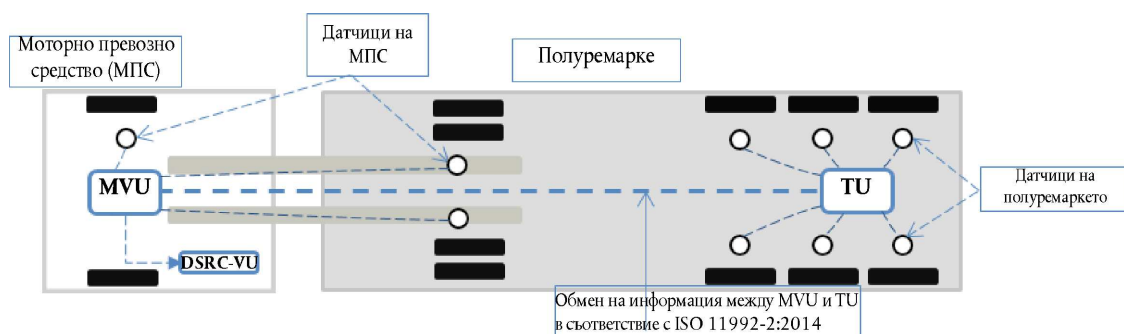
5.4. За OBW — етап 1, и OBW — етап 2, може да се използват различни спецификации, при условие че бордовото оборудване за претегляне в моторното превозно средство и в ремаркетата или полуремаркетата са съвместими с тях.

6. **Подготовка на данните и предаване към DSRC-VU**

MVU — за етап 1 — или станцията на СИТС в моторното превозно средство — за етап 2 — предават на модула на устройството на превозното средство за специализирана връзка с малък обхват на действие (DSRC-VU) данните от бордовата система за претегляне (OWS) в съответствие с приложение III.

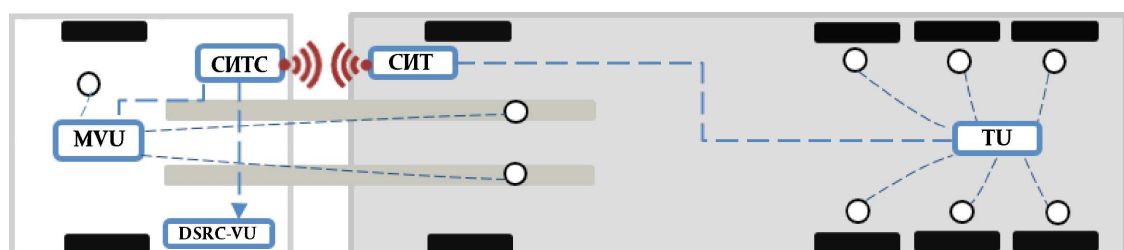
Фигура 1.

**Примерна схема на бордово оборудване за претегляне в етап 1 на комбинация от превозни средства камион/полуремарке**



Фигура 2.

**Примерна схема на бордово оборудване за претегляне в етап 2 на комбинация от превозни средства камион/полуремарке**



7. **Информация за масата, подавана към водача**

Посредством дисплей на водача се подава информация най-малко за общата маса.

8. **Точност**

- 8.1. Масата се изчислява с точност  $\pm 5\%$  или по-висока, когато превозното средство е натоварено с повече от 90 % от неговата максимално допустима маса.
- 8.2. Независимо от точка 8.1, за OBW — етап 1 точността може да е  $\pm 10\%$  или по-висока.
-



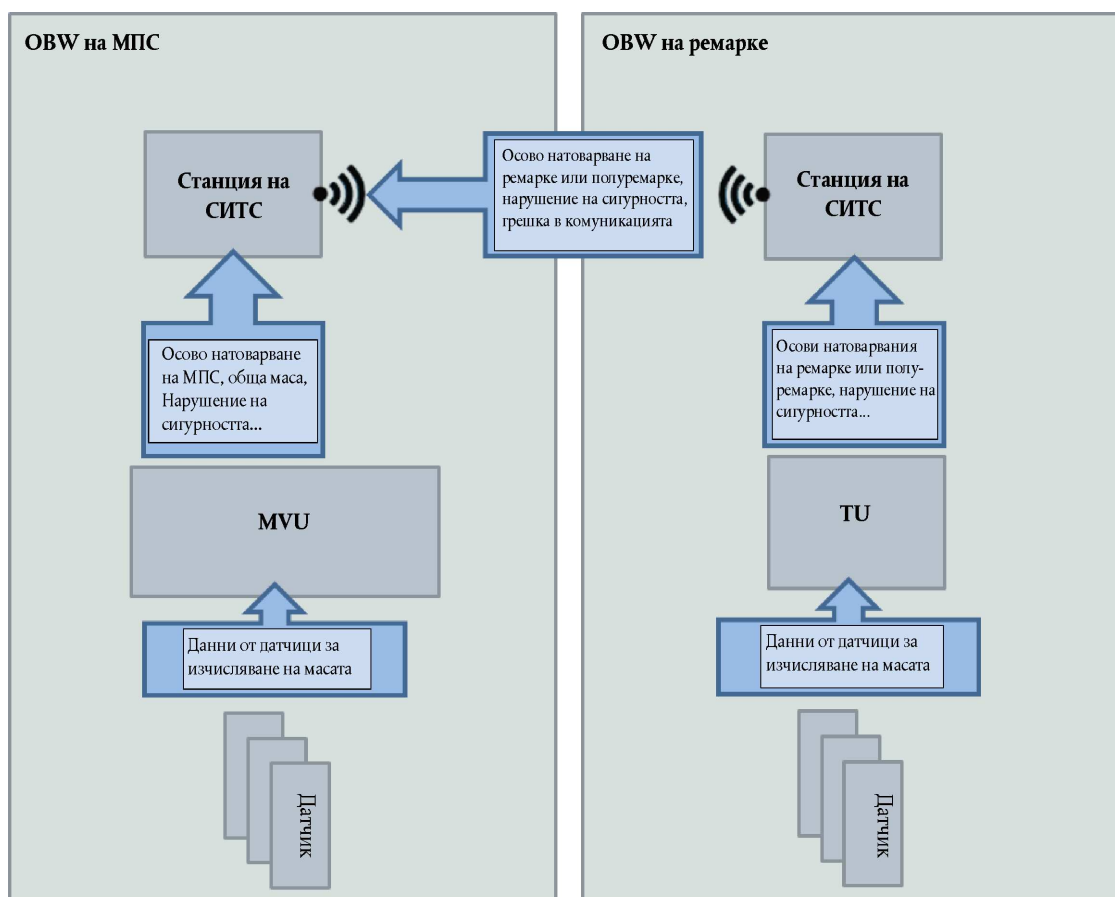
## ПРИЛОЖЕНИЕ II

## СПЕЦИФИЧНИ РАЗПОРЕДБИ ЗА ОБВ — ЕТАП 2

1. Настоящото приложение се отнася изключително за ОБВ — етап 2.
2. Моторното превозно средство и ремаркетата или полуремаркетата от комбинация от превозни средства, оборудвани с устройство на ремаркетото (TU), са оборудвани със станция на СИТС, свързана с устройството на моторното превозно средство (MVU) или с TU на съответното превозно средство. MVU и TU може да са интегрирани в съответните им станции на СИТС.
3. MVU и TU предават на станциите на СИТС, към които са свързани, необходимата информация за предаването на съобщенията в съответствие с точка 4.3 от настоящото приложение.

Фигура 3

## Пример за поток на съобщения в ОБВ — етап 2



4. Обмен на информация между моторно превозно средство и ремарке или полуремарке
  - 4.1. Информацията относно масата се обменя между моторното превозно средство и теглените ремаркета или полуремаркета чрез безжична връзка между станциите на СИТС на моторното превозно средство и тези на ремаркетата или полуремаркетата в съответствие със стандарти EN 302 663-V1.1.1, с изключение на клауза 4.2.1, EN 302 636-4-1-V1.3.1, EN 302 636-5.1-V2.1.1 и с европейския стандарт относно приложението на ОБВ за СИТС, който ще бъде разработен от Европейския институт за стандарти в далекосъобщенията (ETSI).
  - 4.2. Съобщенията, разменени между станциите на СИТС, са защитени, както е посочено в точка 5.1.
  - 4.3. Между станциите на СИТС се предава следната информация:
    - а) осово натоварване на теглените ремаркета или полуремаркета;

- б) съобщения, съдържащи събития „OBW communication error“ (грешка в комуникацията с OBW): събитие „OBW communication error“ се регистрира, когато станциите на СИТС не успеят да установят защитена комуникация помежду си в съответствие с точка 5.1 при над три опита,
  - в) съобщения, съдържащи събитие „security breach attempt“ (опит за нарушаване на защитата): събитие „security breach attempt“ се регистрира, когато OBW открие опит за манипулиране на бордовото оборудване за претегляне, както е посочено в точка 5.2 и в допълнението.
- 4.4. Форматът на съобщенията, необходими за фазата на адресиране и за предаването на посочената в точка 4.3 информация, се определя в стандарта относно приложението на OBW, посочен в точка 4.1.
5. Разпоредби във връзка със сигурността
- 5.1. Защитена комуникация между станциите на СИТС
- 5.1.1. Комуникацията между станциите на СИТС е защитена в съответствие с европейски стандарт ETSI TS 103 097-V1.3.1 и с европейския стандарт относно приложението на OBW за СИТС, посочен в точка 4.1.
- 5.1.2. В съответствие с приетата от Комисията Политика на сертифициране за внедряването и експлоатацията на европейски съвместни интелигентни транспортни системи станциите на СИТС получават:
- а) удостоверение за вписване от орган за вписване, с което им се разрешава да функционират като станции на СИТС за целите на бордово претегляне;
  - б) определен брой разрешителни от орган, издаващ разрешителни, които им позволяват да функционират в средата на СИТС като част от OBW.
- 5.2. Защита против опити за нарушаване на сигурността

Защитата на OBW — етап 2 против опити за нарушаване на сигурността се осъществява в съответствие с допълнението към настоящото приложение.

---

## ДОПЪЛНЕНИЕ КЪМ ПРИЛОЖЕНИЕ II

## СЕРТИФИЦИРАНЕ ЗА СИГУРНОСТ ЗА OBW — ЕТАП 2

1. MVU и TU трябва да преминат през сертифициране за сигурност в съответствие със Схемата за общите критерии. По-нататък в настоящото допълнение MVU и TU се наричат „OBW-VU“.
2. Минималните изисквания за сигурност, на които OBW-VU трябва да отговаря, се определят в цел за сигурност (ST) в съответствие със Схемата за общите критерии.
3. Целта за сигурност се изготвя от производителя на оборудването, което подлежи на сертифициране, и се одобрява от правителствен орган за сертифициране за ИТ сигурност, организиран в рамките на Съвместната работна група за тълкуване (JIWG), която съдейства за взаимното признаване на сертификатите под егидата на европейското Споразумение за взаимно признаване на сертификатите за оценка на сигурността на информационните технологии (SOGIS-MRA).
4. Шлюзът V2X и хардуерният модул за сигурност на станциите на СИТС се сертифицират в съответствие с профилите за защита на шлюза и хардуерния модул за сигурност, разработени от Комуникационния консорциум Car2Car.
5. Нивото на сигурност за сертифицирането за сигурност на OBW-VU е EAL2. Ако обаче тахографът се използва като MVU, той следва да бъде сертифициран за ниво на сигурност EAL4, увеличено с компонентите за сигурност ATE\_DPT.2 и AVA\_VAN.5, както е посочено в допълнение 10 към приложение IB към Регламент (ЕС) 2016/799.
6. Активи, които трябва да бъдат защитени чрез целта за сигурност

Защитават се следните активи:

- а) съобщение на OBW-VU: всяко съобщение, изпратено или получено от съответен модул на OBW-VU, което носи информация, необходима за изчисляването на масата.

Съответните модули на OBW са онези хардуерни и софтуерни единици на OBW-VU, които обработват информация, която в случай на външна намеса може да доведе до погрешно изчисляване от страна на OBW на общата маса или на осовото натоварване.

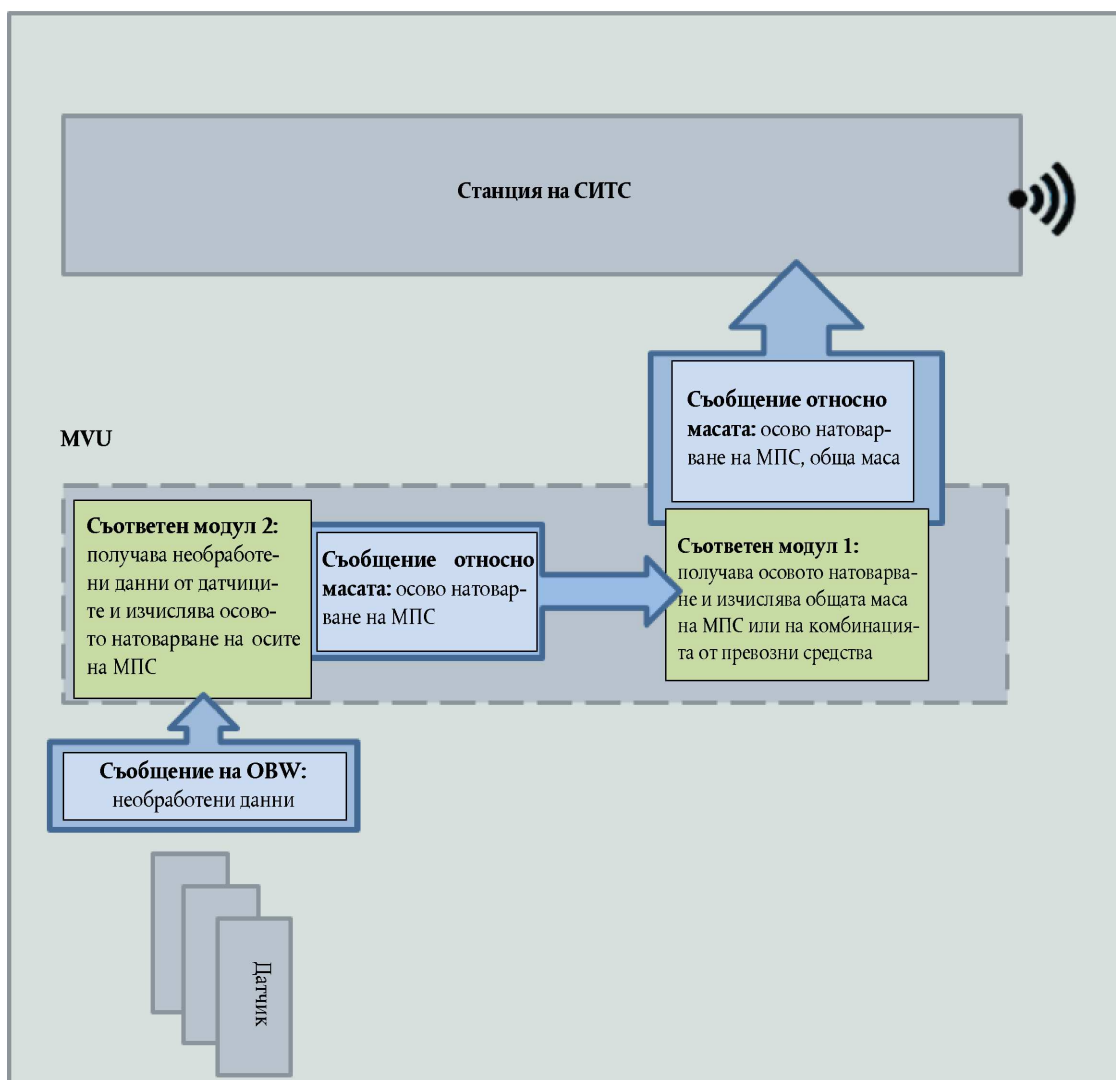
OBW-VU може да се състои от един съответен модул или от различни съответни модули, в съответствие с точка 1.5 от приложение I, като в този случай те следва да бъдат определени от целта за сигурност;

- б) съобщение относно масата: съобщение, съдържащо общата маса или осовото натоварване, изчислени от OBW-VU;
- в) данни за калибриране: информация, която се въвежда в паметта на OBW-VU с цел калибриране на OBW;
- г) информация от одит: информация относно опити за нарушаване на сигурността, съответстващи на заплахите, посочени в настоящото допълнение;
- д) софтуер на OBW-VU: софтуер, използван в рамките на OBW-VU, за да се реализират и поддържат функциите на OBW, който е от значение за изчисляването на масата и за откриване на опити за нарушаване на сигурността.

Фигура 4.

Пример за съобщения на OBW-VU и съобщенията относно масата, които следва да бъдат защитени в MVU, съставено от два съответни модула

OBW на МПС



7. Заплахи, с които целта за сигурност следва да се справя

Целта за сигурност следва да се справя със следните заплахи:

- T.OBW-VU\_message\_spoof: нападател би могъл да фалшифицира съобщенията на OBW-VU, така че OBW-VU да изчисли погрешно общата маса или осовото натоварване;
- T.OBW-VU\_message\_tamper: нападател би могъл да промени съобщенията на OBW-VU, така че OBW-VU да изчисли погрешно общата маса или осовото натоварване;
- T.Weight\_message\_spoof: нападател би могъл да фалшифицира съобщенията за масата, така че изчислената от OBW-VU маса да бъде изменена;
- T.Weight\_message\_tamper: нападател би могъл да промени съобщенията за масата, така че изчислената от OBW-VU маса да бъде изменена;
- T.Audit\_spoof: нападател би могъл да фалшифицира съобщенията с информация за одитите;
- T.Audit\_tamper: нападател би могъл да промени съобщенията с информация за одитите;
- T.Calibration\_tamper: нападател би могъл да въведе грешни стойности като данни за калибриране, за да предизвика грешно изчисляване на масата от OBW-VU;

- з) T.Software\_tamper: нападател би могъл да промени или замени софтуера на OBW-VU, за да промени нормалното изчисляване на масата;
- и) T.Stored\_Data\_tamper: нападател може да се опита да промени или изтрие съответната информация, съхранена в OBW-VU, включително информация за одитите.
8. Целите по отношение на сигурността за OBW-VU са следните:
- а) O.Plausibility\_validation: OBW-VU проверява и потвърждава, че информацията от входящо съобщение към съответен модул, произхождаща от датчиците или от друг модул, може да се счита за достоверна въз основа на нейната правдоподобност;
- б) O.OBW-VU\_stored\_information\_protection: OBW-VU е в състояние да защитава съхранен софтуер и съхранени данни от манипулиране;
- в) O.Notification: OBW-VU е в състояние да уведоми относно опит за нарушаване на сигурността.
9. Обосновка
- а) T.OBW-VU\_message\_spoof се третира от O.Plausibility\_validation и O.Notification;
- б) T.OBW-VU\_message\_tamper се третира от O.Plausibility\_validation и O.Notification;
- в) T.Weight\_message\_spoof се третира от O.Plausibility\_validation и O.Notification;
- г) T.Weight\_message\_tamper се третира от O.Plausibility\_validation и O.Notification;
- д) T.Audit\_spoof се третира от O.Plausibility\_validation и O.Notification;
- е) T.Calibration\_tamper се третира от O.Plausibility\_validation и O.Notification;
- ж) T.Software\_tamper се третира от O.OBW-VU\_stored\_information\_protection и O.Notification;
- з) T.Stored\_data\_tamper се третира от O.OBW-VU\_stored\_information\_protection и O.Notification.

Таблица 1

**Обосновка на целите по отношение на сигурността**

	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

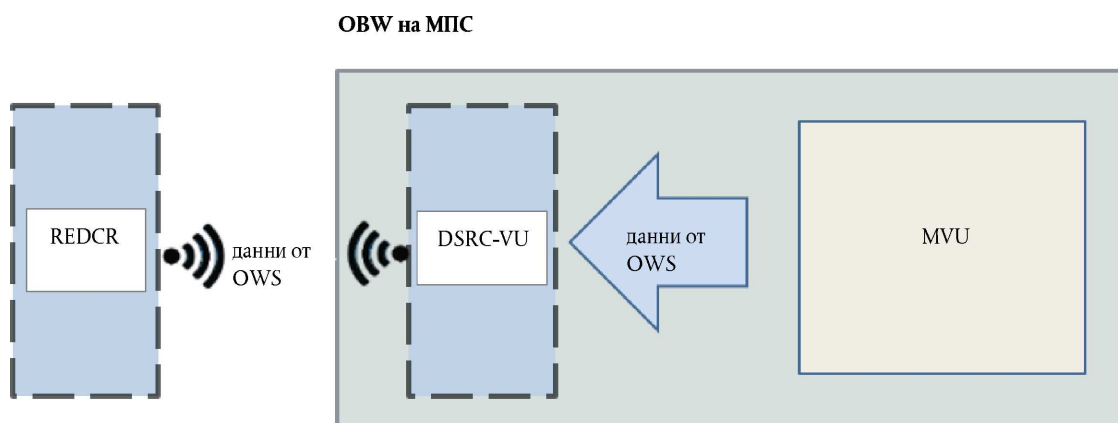
## ПРИЛОЖЕНИЕ III

## ПОДГОТОВКА НА ДАННИТЕ И ПРЕДАВАНЕ НА ИНФОРМАЦИЯ КЪМ REDCR

1. С настоящото приложение, с което се допълва допълнение 14 към приложение IV към Регламент (ЕС) 2016/799 (наричано по-долу „допълнение 14“), се определят изискванията за подготовката и предаването на данните от OWS от моторното превозно средство към четеца за връзка с цел ранно откриване от разстояние (REDCR).
2. Предаване на данни от бордовата система за претегляне (OWS) за OBW — етап 1
  - 2.1. Данните от OWS се предоставят от устройството на моторното превозно средство (MVU) на устройството на превозното средство за специализирана връзка с малък обем на действие (DSRC-VU).
  - 2.2. MVU изпълнява следните функции:
    - 2.2.1. съставя данните от OWS с информацията, получавана от MVU и устройството на ремаркетото (TU), в съответствие със структурата, посочена в точка 6;
    - 2.2.2. отправя данните от OWS към DSRC-VU за по-нататъшно предаване към REDCR.

Фигура 5

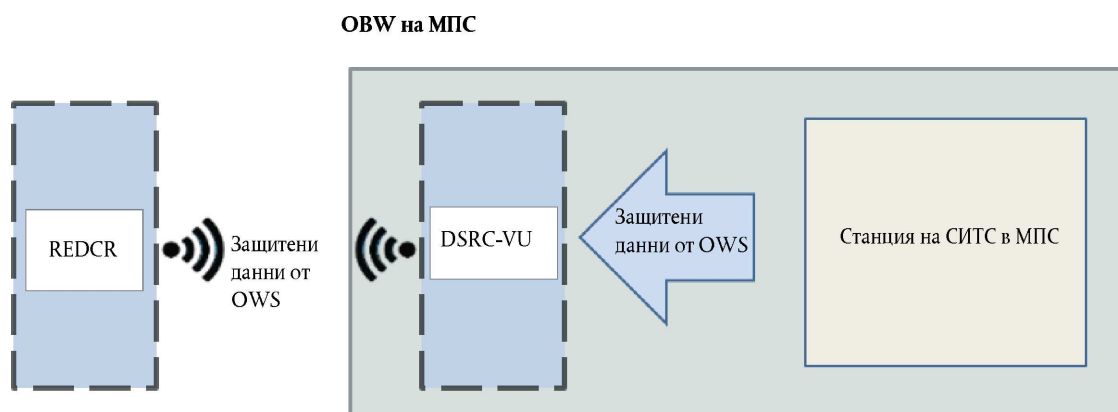
## Предаване на данните от OWS от MVU към REDCR за OBW — етап 1



3. Предаване на данните от OWS за OBW — етап 2
  - 3.1. Данните от OWS се предават на DSRC-VU от станцията на СИТС в моторното превозно средство.

Фигура 6

## Предаване на данните от OWS от станцията на СИТС към REDCR за OBW — етап 2



- 3.2. Станцията на СИТС в моторното превозно средство изпълнява следните функции:
  - 3.2.1. съставя данните от OWS с информацията, получавана от MVU и станциите на СИТС на теглените ремаркета или полуремаркета, в съответствие със структурата, посочена в точка 6;
  - 3.2.2. осигурява защитата на данните от OWS, както е посочено в точка 8, и
  - 3.2.3. отправя данните от OWS към DSRC-VU за по-нататъшно предаване към REDCR.
4. Предаването на данни между DSRC-VU и MVU (етап 1) или станцията на СИТС в моторното превозно средство (етап 2) се изпълнява, както е посочено в точка 5.6 от допълнение 14, където VU се разбира като MVU или станцията на СИТС, в зависимост от случая.
5. Комуникация между DSRC-VU и REDCR
  - 5.1. Комуникацията между DSRC-VU и REDCR се извършва чрез интерфейса, определен от стандартите CEN DSRC EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 и ISO 14906, както е посочено в Директива 96/53/ЕО на Съвета.
  - 5.2. Протоколът за трансакциите по изтегляне на данни от OWS по интерфейсната връзка от 5,8 GHz към DSRC е същият, както използваният за RTM данните в точка 5.4.1 от допълнение 14, като единствената разлика е, че Object Identifier, който се отнася към стандарта TARV, се третира от част 20 от стандарта ISO 15638 (TARV), отнасяща се до WOB/OWS.
  - 5.3. Командите, използвани за трансакция на данни от OWS, са същите като посочените в точка 5.4.2 от допълнение 14 за трансакция за RTM.
  - 5.4. Последователността на командите за запитване за данни от OWS е същата като посочената в точка 5.4.3 от допълнение 14 за RTM данни.
  - 5.5. Механизмът за предаване на данни и описанието на трансакция по DSRC са същите като посочените в точки 5.4.6 и 5.4.7 от допълнение 14. Таблицата за услуги във връзка с превозното средство (VST) обаче следва да бъде адаптирана с оглед на предаването на данните от OWS. Съответно Rtm-ContextMark се заменя от Ows-ContextMark, чийто идентификатор на обект се отнася към част 20 от стандарта ISO 15638 (TARV), отнасяща се до WOB/OWS.
  - 5.6. Параметрите на физическия интерфейс DSRC са същите като посочените в точка 5.3 от допълнение 14.

## 6. Структура на данните

Модулът ASN.1 за DSRC данните в рамките на приложението OWS се определя, както следва:

```
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. Елементи на данните от OWS, извършвани действия и определения

Данните от OWS се изчисляват от MVU (етап 1) или от станцията на СИТС в моторното превозно средство (етап 2) съгласно таблица 1.

Таблица 1

## Елементи на данните от OWS, извършвани действия и определения

Елемент OWSData	Действие, извършвано от станцията на СИТС в моторното превозно средство	Коментар	ASN.1 определение на данните
OWS1 Обща маса	Генерира се стойност под формата на цяло число.	Последно измерена обща маса	recordedWeight INTEGER (0..65535),
OWS2 Технически допустима максимална маса с товар	Генерира се стойност под формата на цяло число.	Технически допустима максимална маса с товар, обявена от производителя	maximumTechnicalWeight INTEGER (0..65535)
OWS3 Конфигурация на осите на превозното средство	Генерира се низ от 4 байта.	Конфигурация на осите	axlesConfiguration OCTET STRING SIZE (4),
OWS4 Осово натоварване	Генерира се низ от 26 байта.	Натоварване на ос	axlesRecordedWeight OCTET STRING SIZE (26),
OWS5 Регистрирана обща маса в зависимост от времето	Генерира се стойност под формата на цяло число. Стойността за OWS2 се определя в съответствие с времето на текущото регистриране на общата маса.	Времеви печат на текущо регистрираната маса	tp15638Timestamp INTEGER (0..4294967295),
OWS6 Грешка в комуникацията с DSRC	Генерира се булева стойност. На променливата tp15638DSRCcommunicationError се присвоява стойност TRUE, ако през последните 30 дни OBW е имало най-малко едно събитие от вида „грешка в комуникацията с DSRC-VU“. В ПРОТИВЕН СЛУЧАЙ, ако не е имало такива събития през последните 30 дни, се присвоява стойност FALSE.	1 (TRUE) показва грешка в комуникацията между OBW и DSRC-VU през последните 30 дни	tp15638DSRCcommunicationError, BOOLEAN,
OWS7 Грешка в комуникацията с OBW	Генерира се булева стойност. На променливата tp15638CommunicationError се присвоява стойност TRUE, ако през последните 30 дни OBW е имало с най-малко едно събитие от вида „грешка в комуникацията в рамките на OBW“. В ПРОТИВЕН СЛУЧАЙ, ако не е имало такива събития през последните 30 дни, се присвоява стойност FALSE.	1 (TRUE) показва грешка в комуникацията в OBW през последните 30 дни	tp15638OBWCommunicationError, BOOLEAN,
OWS8 Опит за нарушаване на сигурността	Генерира се булева стойност. На променливата tp15638SecurityBreachAttempt се присвоява стойност TRUE, ако през последните две години OBW е регистрирало най-малко едно събитие от вида „опит за нарушаване на сигурността“. В ПРОТИВЕН СЛУЧАЙ, ако не е имало събития „опит за нарушаване на сигурността“ през последните две години, се присвоява стойност FALSE.	1 (TRUE) показва опит за нарушаване на сигурността на OBW в рамките на последните две години	tp15638SecurityBreachAttempt BOOLEAN,

където:

- а) recordedWeight представлява общата измерена маса на превозното средство или комбинацията от превозни средства с разделителна способност от 10 kg, както е определено в стандарт EN ISO 14906. Например стойността 2 500 представлява маса от 25 тона.
- б) axlesConfiguration представлява конфигурацията на превозното средство или комбинацията от превозни средства по отношение на броя на осите.

Конфигурацията се определя с маската от 20 бита (разширена спрямо EN ISO 14906).

Маска от 2 бита представлява конфигурацията на дадена ос в следния формат:

- Стойност 00B означава, че стойността всъщност „липсва“, тъй като превозното средство няма оборудване за измерване на теглото върху оста.
- Стойност 01B означава, че оста липсва.
- Стойност 10B означава, че оста е налична и масата се изчислява, съответните данни се събират и се предоставят в полето axlesRecordedWeight.
- Стойност 11B е резервирана за бъдеща употреба.

Последните 6 бита са резервирани за бъдеща употреба.

Таблица 2

### Разпределение на битовете за OWS2

Брой на осите													
Брой на осите на влекача						Брой на осите на ремаркетото							
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 бита)

- в) axlesRecordedWeight представлява записаната конкретна маса за всяка ос с разделителна способност от 10 kg. За всяка ос се използват два октета. Например стойността 150 представлява маса от 1 500 kg;
- г) maximumTechnicalWeight представлява технически допустимата максимална маса с товар на превозното средство или на комбинацията от превозни средства, обявена от производителя. Тази стойност се предоставя само за етап 2. За етап 1 се присвоява стойност 0.

#### 8. Подпис на данните от OWS

- 8.1. За етап 1 данните от OWS не се подписват; некриптираният текст на данните от OWS се предава от MVU към DSRC-VU.
- 8.2. За етап 2 данните от OWS се подписват в станцията на СИТС на превозното средство и се предават от нея към DSRC-VU в съответствие със следните разпоредби:
- 8.2.1. Структурата на защитените данни се изгражда, както е посочено в точки 5.1 и 5.2 от ETSI TS 103 097-V1.3.1.
- 8.2.2. Видът SignedData, посочен в точка 5.2 от ETSI TS 103 097-V1.3.1, има следните ограничения:
- а) Видът HashAlgorithm се определя като sha256.
  - б) Видът SignerIdentifier се определя като „digest“.
  - в) Видът SignedDataPayload съответства на данните от OWS, както е посочено в точка 7.
  - г) Видът HeaderInfo задължително трябва да има следните заглавни части за сигурност:
    - Компонентът psid се задава като равен на 0.
    - Компонентът generationTime, както е определено в IEEE Std 1609.2.

- Компонентът expiryTime отсъства.
- Компонентът generationLocation отсъства.
- Компонентът p2pcdLearningRequest отсъства.
- Компонентът missingCrlIdentifier отсъства.
- Компонентът encryptionKey отсъства.
- Компонентът inlineP2pcdRequest отсъства.
- Компонентът requestedCertificate отсъства.

8.2.3. Определянето на модула ASN.1 за вида „Signature“ е, както следва:

```
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. Сертификатът за подпис представлява сертификатът в разрешителното, което станцията на СИТС използва за трансакцията между нея и REDCR, в съответствие с точка 6 от ETSI TS 103 097-V1.3.1.
- 8.2.5. При получаване на съобщението REDCR проверява сертификата и използва включения в този сертификат публичен ключ, за да разчете подписа на данните от OWS.
9. Протоколът за приложението и третирането на грешките за данните от OWS са същите, като посочените в точки 5.6.2 и 5.7 от допълнение 14.
10. За етап 2 данните от OWS могат също така да бъдат предоставени директно на REDCR на контролния орган чрез станцията на СИТС в моторното превозно средство, вместо чрез DSRC-VU. В този случай REDCR ще бъде също и станция на СИТС.

## ПРИЛОЖЕНИЕ IV

## ПЕРИОДИЧНИ ПРОВЕРКИ

1. Бордовото оборудване за претегляне (OBW) се подлага на периодични проверки чрез претегляне на превозното средство или комбинацията от превозни средства на сертифицирани устройства за претегляне в съответствие с член 5, параграф 2, буква б) от настоящия регламент, като например преносими везни за поосово претегляне или платформен кантар.
2. На проверка подлежат следните превозни средства:
  - а) моторни превозни средства;
  - б) ремаркета и полуремаркета с монтирани устройства на ремарке (TU).
3. Ремаркетата и полуремаркетата, подлежащи на проверка съгласно точка 2, се проверяват прикачени към моторно превозно средство. Моторни превозни средства, предназначени за теглене на полуремаркета, се проверяват с прикачено към тях полуремарке.
4. Периодичната проверка обхваща следното:
  - а) изпитване с три товара, което се извършва две години след регистрирането на превозното средство, и след това на всеки четири години;
  - б) изпитване с един товар, което се извършва две години след първото изпитване с три товара, и след това на всеки четири години.

Таблица 3

## Последователност на извършване на периодичните проверки

Изпитване	С три товара	С един товар	С три товара	С един товар	С три товара	С един товар	С три товара	...
Брой години след регистрирането на превозното средство	2	4	6	8	10	12	14	...

5. Изпитване с три товара
 

Изпитване с три товара се извършва като превозното средство се натоварва с три различни товара, чиито стойности се изчисляват, както следва:

  - а) товар между 45 % и 55 % от технически допустимата максимална маса с товар на превозното средство;
  - б) товар между 65 % и 75 % от технически допустимата максимална маса с товар на превозното средство;
  - в) товар между 90 % и 100 % от технически допустимата максимална маса с товар на превозното средство.
6. Изпитването с един товар се извършва чрез натоварване на превозното средство с товар, който представлява най-малко 90 % от технически допустимата максимална маса с товар на превозното средство.
7. За ремаркета и полуремаркета с TU и за моторни превозни средства, предназначени да теглят полуремарке, товарите в точки 5 и 6 се изчисляват в зависимост от технически допустимата максимална маса с товар на състава от превозни средства.
8. Специални разпоредби за динамични OBW
  - 8.1. Ако технически допустимата максимална маса с товар на превозното средство или комбинацията от превозни средства надвишава максимално допустимата маса, товарите в точки 5 и 6 се изчисляват в зависимост от максимално допустимата маса.
  - 8.2. За да се получи от OBW стойност за товара, превозното средство или комбинацията от превозни средства се управлява, за да измине определено разстояние при специфични условия, които се посочват в указанията на производителя.

9. Смята се, че проверката не е преминала успешно, когато:
- а) стойността на товара, отчетена от OBW и съответстваща на натоварване между 90 % и 100 % от технически допустимата максимална маса с товар, посочена в точка 5, буква в), не съответства на стойностите, измерени със сертифицираното устройство за претегляне, при нивото на точност, посочено в точка 8 от приложение I; и
  - б) стойностите на товара, отчетени от OBW и съответстващи на натоварване между 45 % и 55 %, и между 65 % и 75 % от технически допустимата максимална маса с товар, посочени в точка 5, букви а) и б), не съответстват на стойностите, измерени със сертифицираното устройство за претегляне, при ниво на точност  $\pm 15$  %.
10. Когато проверката не е преминала успешно, OBW се подлага на нова проверка не по-късно от два месеца след предишната проверка.
11. Гъвкавост при периодичните проверки:

За да се улесни извършването на периодични проверки на специфични видове превозни средства и да се намали влиянието на периодичните проверки върху обичайната дейност на водачите и превозвачите, държавите членки може да предвидят прилагане на следните гъвкави условия за превозни средства, регистрирани на тяхната територия:

- а) посочените в точка 5 стойности с три товара може да бъдат получени в период от три месеца;
  - б) практическото претегляне на превозното средство може да се извърши на сертифицирани устройства за претегляне, които не са част от съоръженията на сервизните работилници за OBW, посочени в член 5 от настоящия регламент, при условие че операцията по претегляне се извършва под надзора на член на персонала на сервизна работилница за OBW. Собственикът на превозното средство следва да представи на сервизната работилница за OBW доказателство, че претеглянето е извършено със сертифицирано устройство за претегляне;
  - в) за превозни средства или комбинации от превозни средства, чиято специфична конфигурация прави технически невъзможно да се превиши максимално допустимата им маса при нормална употреба (например автоцистерни), посочените в точки 5 и 6 товари може да имат други стойности; при изпитването с три товара разликата между два последователни товара е най-малко 15 % от максимално допустимата маса.
-