

II

(Nelegislatīvi akti)

REGULAS

KOMISIJAS ĪSTENOŠANAS REGULA (ES) 2019/1213

(2019. gada 12. jūlijs),

ar ko paredz sīki izstrādātus noteikumus, kuri nodrošina vienādus nosacījumus transportlīdzekļos uzstādītu svēršanas ierīču sadarbības un savietojamības īstenošanai saskaņā ar Padomes Direktīvu 96/53/EK

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

ņemot vērā Padomes 1996. gada 25. jūlija Direktīvu 96/53/EK ⁽¹⁾ un jo īpaši tās 10.d panta 5. punktu,

tā kā:

- (1) Transportlīdzekļos uzstādītas svēršanas ierīces ir Direktīvā 96/53/EK paredzēta iespēja, kas ļauj dalībvalstīm kontrolēt transportlīdzekļus vai transportlīdzekļu sastāvus, kuri varētu būt pārslogoti.
- (2) Lai nodrošinātu sadarbību, transportlīdzekļos uzstādītām svēršanas ierīcēm jāspēj jebkurā laikā no kustībā esoša transportlīdzekļa pārraidīt masas datus kompetentajām iestādēm un transportlīdzekļa vadītājam, tālab izmantojot CEN DSRC standartos definētu saskarni, kā noteikts Direktīvas 96/53/EK 10.d panta 5. punkta otrajā daļā. Tāpēc būtu jāpieņem tehniskas specifikācijas, ar kurām standartu saturu pielāgo transportlīdzekļos uzstādītu svēršanas ierīču sniegtās informācijas specifikai.
- (3) Svēršanas ierīces var uzstādīt mehāniskajos transportlīdzekļos, kā arī piekabēs un puspiekabēs. Jāgarantē dažādos transportlīdzekļos vai transportlīdzekļu sastāvos uzstādītu svēršanas ierīču savstarpēja savietojamība. Savietojamība būtu jānodrošina, īstenojot Eiropas C-ITS standartus, kā minēts deleģētajā aktā, ar ko Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2010/40/ES ⁽²⁾ papildina attiecībā uz sadarbīgo intelektuālo transporta sistēmu ieviešanu un izmantošanu.
- (4) Dalībvalstīm, kas svēršanas ierīču uzstādīšanu transportlīdzekļos nosaka par obligātu, vajadzētu būt iespējai atbrīvot no šā pienākuma transportlīdzekļus vai transportlīdzekļu sastāvus, kuriem nav iespējams pārsniegt maksimālo pieļaujamo masu, piemēram, piekabes vai puspiekabes, kuras īpaši konstruētas šķidrumu vai lauksaimniecības dzīvnieku pārvadāšanai.
- (5) Transportlīdzekļos uzstādītu svēršanas ierīču izmantošana izpildes nodrošināšanai var izraisīt manipulācijas mēģinājumus, kā tas notiek ar citām transportlīdzekļu sistēmām, piemēram, digitālajiem tahogrāfiem vai emisiju ierobežošanas sistēmām. Lai aizsardzību pret manipulāciju uzturētu pienācīgā līmenī, jāaizsargā saziņa starp mehānisko transportlīdzekli un piekabi vai puspiekabi. Turklāt transportlīdzekļos uzstādītas svēršanas ierīces saskaņā ar kopējiem kritērijiem būtu jāsertificē sertifikācijas struktūrai, kuru ir atzinusi Informācijas sistēmu drošības augstāko amatpersonu grupas (SOG-IS) vadības komiteja saskaņā ar "Savstarpējās atzišanas nolīgumu par informācijas tehnoloģiju drošības izvērtējuma sertifikātiem".

⁽¹⁾ Padomes 1996. gada 25. jūlija Direktīva 96/53/EK, ar kuru paredz noteiktu Kopienā izmantotu transportlīdzekļu maksimālos pieļaujamās gabarītus iekšzemes un starptautiskajos autopārvadājumos, kā arī šo transportlīdzekļu maksimālo pieļaujamo masu starptautiskajos autopārvadājumos (OV L 235, 17.9.1996., 59. lpp.).

⁽²⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes 2010. gada 7. jūlija Direktīva 2010/40/ES par pamatu inteligēnto transporta sistēmu ieviešanai autotransporta jomā un saskarnēm ar citiem transporta veidiem (OV L 207, 6.8.2010., 1. lpp.).

- (6) Dalībvalstīm, kuras izvēlas uzstādīt transportlīdzekļos svēršanas ierīces, būtu jānodrošina, ka šo transportlīdzekļos uzstādīto ierīču pārbaudes tiek veiktas OBW darbnīcās. Lai nodrošinātu šajā regulā paredzēto sadarbības noteikumu vienādu īstenošanu, minētajām darbnīcām būtu jāgarantē, ka transportlīdzekļos uzstādītās ierīces darbojas ar pienācīga līmeņa precizitāti. Minētās darbnīcas ar vajadzīgajiem pielāgojumiem var būt Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2014/45/ES⁽³⁾ minētās tehniskās apskates stacijas, Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) Nr. 165/2014⁽⁴⁾ minētās darbnīcas vai jebkura cita darbnīca, kas atbilst šīs regulas prasībām. Dalībvalstīm, kuras izvēlas neievieš transportlīdzekļos uzstādītās svēršanas ierīces, pamatojoties uz Direktīvas 96/53/EK 10.d panta 1. punktu, nebūtu jāierīko minētās darbnīcas.
- (7) Pašreizējās tehnoloģijas neļauj līdz 2021. gada 27. maijam transportlīdzekļos uzstādītās svēršanas ierīcēs īstenot ne CEN DSRC, ne C-ITS saziņas standartus. Tāpēc būtu jāpieņem pakāpeniska pieeja transportlīdzekļos uzstādītu svēršanas ierīču īstenošanai, lai nozare spētu izstrādāt produktus, kas atbilst šīs regulas prasībām, jo īpaši tās II pielikumam un dažām III pielikuma prasībām. Dalībvalstīm, kuras izvēlas uzstādīt transportlīdzekļos svēršanas ierīces, līdz 2021. gada 27. maijam būtu jāsaņem I un III pielikumā noteiktās prasības, kas attiecas uz 1. posmu. Būtu jāpiešķir trīs gadu papildu periods II pielikumā noteikto prasību piemērošanai un to I un III pielikumā noteikto prasību piemērošanai, kas attiecas uz 2. posmu.
- (8) Dalībvalstis var veikt īpašus pasākumus, kuru mērķis ir pieprasīt, lai transportlīdzekļi, kas kompetentajām iestādēm jāpārbauda nolūkā nodrošināt atbilstību Direktīvai 96/53/EK un kas nodoti ekspluatācijā no 2021. gada 27. maija un reģistrēti attiecīgās dalībvalsts teritorijā, būtu aprīkoti ar transportlīdzekļi uzstādītu svēršanas ierīci. Transportlīdzekļi, kas nodoti ekspluatācijā un reģistrēti pirms minētā datuma, nebūtu jāmodernizē, aprīkojot ar šādu ierīci.
- (9) Šajā regulā paredzētie pasākumi ir saskaņā ar Direktīvas 96/53/EK 10.i pantā minētās autopārvadājumu komitejas atzinumu,

IR PIENĒMUSI ŠO REGULU.

1. pants

Darbības joma

1. Šajā regulā noteikti vienādi nosacījumi transportlīdzekļos vai transportlīdzekļu sastāvos uzstādītu svēršanas ierīču sadarbībai un savietojamībai nolūkā nodrošināt atbilstību Direktīvas 96/53/EK 10.d panta 4. un 5. punktam vai prasībām par maksimālo masu satiksmei dalībvalstī, kurā transportlīdzeklis tiek izmantots.
2. Šo regulu nepiemēro dalībvalstīm, kuras izvēlējušās neievieš transportlīdzekļos uzstādītās svēršanas ierīces saskaņā ar Direktīvas 96/53/EK 10.d panta 1. punktu.
3. Dalībvalstis var pieņemt atbrīvojumu no pienākuma uzstādīt svēršanas ierīces transportlīdzekļos vai transportlīdzekļu sastāvos, kuriem to konstrukcijas vai kravas veida dēļ nav iespējams pārsniegt maksimālo pieļaujamo masu. Minētos atbrīvojumus nepamato ar transportlīdzekļa tehniski pieļaujamo maksimālo masu, ko norādījis ražotājs. Kompetentās iestādes joprojām var kontrolēt to transportlīdzekļu vai transportlīdzekļu sastāvu, kuriem piešķirts atbrīvojums, maksimālo pieļaujamo masu.

2. pants

Definīcijas

Piemēro šādas definīcijas:

- a) “transportlīdzekļi uzstādīta svēršanas ierīce” (OBW) ir transportlīdzekļi esoša ierīce, kas spēj noteikt kopējo masu vai asslodzi;
- b) “kopējā masa” ir mehāniskā transportlīdzekļa un – transportlīdzekļu sastāva gadījumā – transportlīdzekļu sastāva kopējā masa, kas noteikta ar OBW, kilogramos;

⁽³⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes 2014. gada 3. aprīļa Direktīva 2014/45/ES par mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju periodiskajām tehniskajām apskatēm un par Direktīvas 2009/40/EK atcelšanu (OV L 127, 29.4.2014., 51. lpp.).

⁽⁴⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes 2014. gada 4. februāra Regula (ES) Nr. 165/2014 par tahogrāfiem autotransportā, ar kuru atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 3821/85 par reģistrācijas kontrolierīcēm, ko izmanto autotransportā, un groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 561/2006, ar ko paredz dažu sociālās jomas tiesību aktu saskaņošanu saistībā ar autotransportu (OV L 60, 28.2.2014., 1. lpp.).

- c) "asslodze" ir masa uz slogotu asi vai asu grupu, kas noteikta ar *OBW*, kilogramos;
- d) "aprēķinātā masa" vai "masas vērtība" ir kopējā masa vai asslodze, kilogramos;
- e) "mehāniskā transportlīdzekļa bloks" (*MVU*) ir *OBW* daļa, kas atrodas mehāniskajā transportlīdzeklī, izņemot sensorus, un spēj vākt, glabāt un apstrādāt datus un aprēķināt masas vērtību, izmantojot šos datus;
- f) "piekabes bloks" (*TU*) ir *OBW* daļa, kas atrodas piekabē vai puspiekabē, izņemot sensorus, un spēj vākt, glabāt un apstrādāt datus no piekabes vai puspiekabes ierīces un aprēķināt asslodzes vērtības, izmantojot šos datus;
- g) "transportlīdzekļa pastāvīgu maza darbības attāluma sakaru bloks" (*DSRC-VU*) ir Komisijas Īstenošanas regulas (ES) 2016/799 ⁽⁹⁾ I.C pielikuma 14. papildinājumā minētā "attālinātas savlaicīgas konstatēšanas iekārta", kas spēj saņemt *OWS* datus no *MVU* vai *C-ITS* stacijas un nosūtīt tos *REDCR*;
- h) "attālinātas savlaicīgas konstatēšanas saziņas lasītājs" (*REDCR*) ir izpildes iestāžu turējumā esošs attālinātas savlaicīgas konstatēšanas saziņas lasītājs, kas spēj nolasīt *OWS* datus, kurus pārraidījis *DSRC-VU*. *REDCR* var būt tā pati ierīce, ko izmanto *RTM* datu nolasīšanai saskaņā ar Īstenošanas regulu (ES) 2016/799, tomēr *RTM* datu pārraidi un *OWS* datu pārraidi veic saskaņā ar atsevišķiem pieprasījumiem no *REDCR*;
- i) "masas dati" ir starp *OBW* elementiem pārraidītie jēldati, kas jāapstrādā, lai iegūtu aprēķināto masu;
- j) "transportlīdzeklī uzstādītas svēršanas sistēmas dati" ("*OWS* dati") ir noteikta formāta aizsargāti dati, ko *REDCR* pieprasa no *DSRC-VU*;
- k) "sensors" ir *OBW* elements, kas, mērot konkrētus fiziskus parametrus, spēj ģenerēt masas datus, kurus turpmākai apstrādei izmanto *MVU* vai *TU*;
- l) "sadarbīgo intelektisko transporta sistēmu stacija" ("*C-ITS* stacija") ir *C-ITS* stacija tā deleģētā akta nozīmē, ar ko Direktīvu 2010/40/ES papildina attiecībā uz sadarbīgo intelektisko transporta sistēmu ieviešanu un izmantošanu un kas pieņemts, pamatojoties uz minētās direktīvas 6. panta 1. punktu;
- m) "adreses piešķires fāze" ir fāze pirms elektroniskajiem sakariem starp transportlīdzekļu sastāva transportlīdzekļiem, kad katram transportlīdzeklim tiek piešķirta pozīcija;
- n) "transportlīdzekļos uzstādītu svēršanas ierīču darbība" ("*OBW* darbība") ir darbība, kam dalībvalsts atļāvisi veikt transportlīdzekļos uzstādītu svēršanas ierīču pārbaudes.

3. pants

Sertifikātu politika

Dalībvalstis nodrošina, ka ir vismaz viena galvenā sertifikācijas iestāde, priekšreģistrācijas iestāde un autorizācijas iestāde, kas saistībā ar transportlīdzekļos uzstādītām svēršanas ierīcēm spēj izpildīt funkcijas, kuras noteiktas Eiropas sadarbīgo intelektisko transporta sistēmu (*C-ITS*) ieviešanas un izmantošanas sertifikātu politikā, kas minēta deleģētajā aktā, ar ko Direktīvu 2010/40/ES papildina attiecībā uz sadarbīgo intelektisko transporta sistēmu ieviešanu un izmantošanu un kas pieņemts, pamatojoties uz minētās direktīvas 6. panta 1. punktu.

4. pants

Periodiskas pārbaudes

1. Transportlīdzeklī uzstādīto svēršanas ierīču periodiskas pārbaudes veic *OBW* darbībā reizi divos gados pēc to uzstādīšanas transportlīdzeklī vai transportlīdzekļu sastāvā.
2. Periodiskās pārbaudes veic saskaņā ar IV pielikumu.

⁽⁹⁾ Komisijas 2016. gada 18. marta Īstenošanas regula (ES) 2016/799, ar ko īsteno Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 165/2014, ar kuru nosaka prasības attiecībā uz tahogrāfu un to komponentu konstrukciju, testēšanu, uzstādīšanu, darbību un remontu (OV L 139, 26.5.2016., 1. lpp.).

3. Pārbaudēs nodrošina, ka ir izpildītas šādas prasības:
 - a) transportlīdzeklī uzstādītā svēršanas ierīce uzstādīta saskaņā ar ražotāja nodrošināto dokumentāciju un ir piemērota transportlīdzeklī;
 - b) transportlīdzeklī uzstādītā svēršanas ierīce darbojas pareizi un precīzi uzrāda masas vērtības;
 - c) transportlīdzeklī uzstādītajai svēršanas ierīcei nav piestiprinātas manipulācijas ierīces, vai nekas neliecina, ka šādas ierīces tikušas izmantotas.
4. Pārbaudes beigās OBW darbnīca izdod transportlīdzeklī uzstādītās svēršanas ierīces pārbaudes ziņojumu. Ziņojuma kopiju glabā transportlīdzeklī.
5. Pārbaudes ziņojumā iekļauj vismaz šādu informāciju:
 - a) transportlīdzekļa identifikācijas numurs (VIN numurs vai šasijas numurs);
 - b) testēšanas vieta un datums;
 - c) tests izturēts (jā/nē);
 - d) konstatētās nepilnības, tostarp manipulācija, un to novēršanai pieņemtie pasākumi;
 - e) nākamās periodiskās pārbaudes datums vai pašreizējā sertifikāta derīguma termiņš (ja šī informācija nav sniegta citādā veidā);
 - f) OBW darbnīcas nosaukums, adrese un identifikācijas numurs un par pārbaudi atbildīgā inspektora paraksts vai identifikācija;
 - g) periodiskajai pārbaudei izmantotās sertificētās svēršanas ierīces tipa pārbaudes sertifikāta zīme, veids, identifikācijas numurs un numurs, kā arī datums, kad veikta minētās svēršanas ierīces pēdējā verifikācija.
6. Pārbaudes ziņojumus glabā vismaz divus gadus pēc ziņojuma sagatavošanas, lai gan dalībvalstis var nolemt, ka pārbaudes ziņojumi šajā periodā jānosūta kompetentajai iestādei. Gadījumos, kad pārbaudes ziņojumus glabā OBW darbnīca, tā pēc kompetentās iestādes pieprasījuma dara pieejamus ziņojumus par šajā periodā veiktajām pārbaudēm un kalibrēšanu.

5. pants

OBW darbnīcas

1. Dalībvalstis apstiprina un sertificē OBW darbnīcas, kam atļauts veikt transportlīdzekļos uzstādīto svēršanas ierīču pārbaudes, un regulāri veic šo darbnīcu revīziju.
2. Dalībvalstis nodrošina, ka to teritorijā esošās OBW darbnīcas veic transportlīdzekļos uzstādīto svēršanas ierīču pārbaudes uzticamā veidā. Tālā dalībvalstis izveido un publicē procedūru kopumu, kas nodrošina, ka ir izpildīti šādi minimālie kritēriji:
 - a) OBW darbnīcu personāls ir pienācīgi apmācīts;
 - b) attiecīgo testu un uzdevumu veikšanai vajadzīgais aprīkojums ir pieejams un sertificēts saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2014/31/ES ⁽⁶⁾ vai 2014/32/ES ⁽⁷⁾;
 - c) darbnīcām ir laba reputācija.
3. OBW darbnīcām veic šādu revīziju:
 - a) vismaz reizi piecos gados uzraudzības struktūra veic revīziju par procedūrām, kas tiek piemērotas, rīkojoties ar transportlīdzekļos uzstādītām svēršanas ierīcēm. Revīzijā galvenā uzmanība tiek pievērsta Direktīvas 2014/45/ES V pielikuma 1. punktā noteiktajiem uzdevumiem un darbībām; uzraudzības struktūra atbilst minētā pielikuma 2. punktā noteiktajām prasībām;
 - b) lai pārbaudītu ierīču uzstādīšanu, pārbaudi veicšanu un attiecīgā gadījumā veikto kalibrēšanu, var rīkot arī nepieteiktu tehnisko revīziju.

⁽⁶⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes 2014. gada 26. februāra Direktīva 2014/31/ES par dalībvalstu tiesību aktu saskaņošanu attiecībā uz neautomātisko svaru pieejamību tirgū (OV L 96, 29.3.2014., 107. lpp.).

⁽⁷⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes 2014. gada 26. februāra Direktīva 2014/32/ES par dalībvalstu tiesību aktu saskaņošanu attiecībā uz mērinstrumentu pieejamību tirgū (OV L 96, 29.3.2014., 149. lpp.).

4. Dalībvalstis veic atbilstīgus pasākumus, kuru mērķis ir novērst OBW darbnīcu un pārvaldājumu uzņēmumu interešu konfliktus. Jo sevišķi gadījumos, kad pastāv nopietns interešu konflikta risks, tostarp tad, ja OBW darbnīcas ir pārvaldājumu uzņēmumu īpašumā, veic konkrētus papildpasākumus, kuru mērķis ir nodrošināt OBW darbnīcu atbilstību šā panta noteikumiem.

5. Dalībvalstu kompetentās iestādes savās tīmekļvietnēs publicē atjauninātu OBW darbnīcu sarakstu, kurā norāda vismaz šādu informāciju:

- a) darbnīcas identifikācijas numurs un darbnīcas [darbnīcu veidojošā subjekta / veidojošo subjektu] nosaukums;
- b) pasta adrese;
- c) e-pasta adrese;
- d) tālruņa numurs.

6. Dalībvalstu kompetentās iestādes uz laiku vai pastāvīgi atsauc to OBW darbnīcu apstiprinājumus, kuras neizpilda pienākumus saskaņā ar šo regulu.

6. pants

Stāšanās spēkā un piemērošana

Šī regula stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

To piemēro no 2021. gada 27. maija.

Tomēr I pielikuma 1.4. punkta d) apakšpunktu, 5.3. un 8.1. punktu, II pielikumu un III pielikuma 3., 8.2. un 10. punktu piemēro no 2024. gada 27. maija.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Briselē, 2019. gada 12. jūlijā

Komisijas vārdā –
priekšsēdētājs
Jean-Claude JUNCKER

I PIELIKUMS

VISPĀRĪGI NOTEIKUMI PAR TRANSPORTLĪDZEKĻOS UZSTĀDĪTĀM SVĒRŠANAS IERĪCĒM (OBW)

1. **Vispārīgi noteikumi**

1.1. Šīs regulas darbības jomā ietverti šādi OBW sistēmu veidi:

- a) dinamiska sistēma: OBW sistēma, kas masu nosaka, vācot un apstrādājot informāciju, kura iegūta no kustībā esoša transportlīdzekļa parametriem, tādiem kā paātrinājums, vilces vai bremzēšanas spēki, kuri nav pieejami, kad transportlīdzeklis ir nekustīgs;
- b) statiska sistēma: OBW sistēma, kas masu nosaka pēc informācijas, kura iegūta no nekustīga transportlīdzekļa parametriem, tādiem kā spiediens gumijas pneimoelementā.

1.2. Šī regula tiek īstenota divos posmos:

- a) 1. posma OBW, kas minēta 5.2. punktā;
- b) 2. posma OBW, kas minēta 5.3. punktā.

1.3. OBW aprēķina kopējo masu un, vajadzības gadījumā, asslodzi.

1.4. OBW veido šādi elementi:

- a) mehāniskā transportlīdzekļa bloks (MVU), kas atrodas mehāniskajā transportlīdzeklī;
- b) vajadzības gadījumā, TU, kas atrodas piekabē vai puspiekabē;
- c) sensori;
- d) 2. posmā C-ITS stacija katrā transportlīdzeklī, kurā ir MVU vai TU.

1.5. MVU vai piekabes bloku var veidot viens procesors, vai tie var būt sadalīti dažādos blokos.

2. **Mehāniskā transportlīdzekļa bloks (MVU)**

MVU:

- a) saņem asslodzes vērtības no TU, ja tāds ir;
- b) vāc masas datus no mehāniskajā transportlīdzeklī esošajiem sensoriem;
- c) apstrādā pieejamo informāciju un aprēķina atbilstīgās masas vērtības.

3. **Piekabes bloks (TU)**

TU, ja tāds ir:

- a) vāc masas datus no piekabē vai puspiekabē esošajiem sensoriem, apstrādā pieejamo informāciju un aprēķina asslodzes, izmantojot minētos datus;
- b) pārsūta asslodzes vērtības mehāniskajam transportlīdzeklī.

4. **Masas aprēķināšana**

- 4.1. Dinamiskās sistēmas pirmo masas vērtību aprēķina ne vēlāk kā 15 minūtes pēc tam, kad transportlīdzeklis uzsācis kustību uz priekšu, un turpmāk atkārtoti aprēķina ik pēc 10 minūtēm vai ātrāk.
- 4.2. Statiskās sistēmas masas vērtības aprēķina reizi minūtē, kad aizdedze ir ieslēgta un transportlīdzeklis ir nekustīgs.
- 4.3. Aprēķinātās masas izšķirtspēja ir 100 kg vai labāka.

5. Informācijas apmaiņa starp mehānisko transportlīdzekli un piekabēm vai puspiekabēm transportlīdzekļu sastāvā

- 5.1. Katra piekabe vai puspiekabe dara pieejamas mehāniskajam transportlīdzeklī masas vērtības, kas aprēķinātas attiecīgi saskaņā ar 5.2. vai 5.3. punktu.
- 5.2. 1. posma OBW
 - 5.2.1. Katrai piekabei vai puspiekabei piešķir pozīciju transportlīdzekļu sastāvā, izmantojot dinamisko adreses piešķiri, kā noteikts ISO 11992-2:2014.
 - 5.2.2. Pēc adreses piešķires fāzes pabeigšanas katras piekaves vai puspiekaves TU pārsūta MVU asslodžu summu vai asslodzi saskaņā ar ISO 11992-2:2014 6.5.4.7. un 6.5.5.42. punktā norādīto aprakstu.
 - 5.2.3. Ziņojumi par asslodžu summu vai asslodzi atbilst specifikācijām, kas noteiktas ISO 11992-2:2014 ziņojumu tiptiem EBS22 un RGE22.
 - 5.2.4. Ziņojumu formāts, maršrutēšana un vispārīgo parametru diapazoni atbilst ISO 11992-2:2014 6.1., 6.3. un 6.4. punktam.
- 5.3. 2. posma OBW

Informācijas apmaiņai starp mehānisko transportlīdzekli un vilktajām piekabēm vai puspiekabēm izmanto II pielikumā noteiktās C-ITS stacijas.

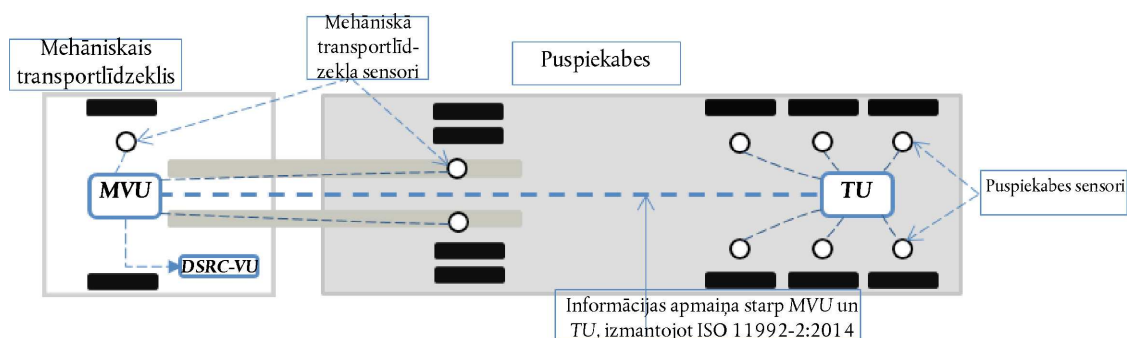
- 5.4. 1. posma un 2. posma OBW vajadzībām var izmantot atšķirīgas specifikācijas ar nosacījumu, ka mehāniskajā transportlīdzeklī un piekabēs vai puspiekabēs esošās OBW ierīces ir savietojamas ar šīm specifikācijām.

6. Datu sagatavošana un pārsūtīšana uz DSRC-VU

MVU 1. posmā vai mehāniskajā transportlīdzeklī esošā C-ITS stacija 2. posmā pārraida DSRC-VU modulim transportlīdzeklī uzstādītās svēršanas sistēmas (OWS) datus saskaņā ar III pielikumu.

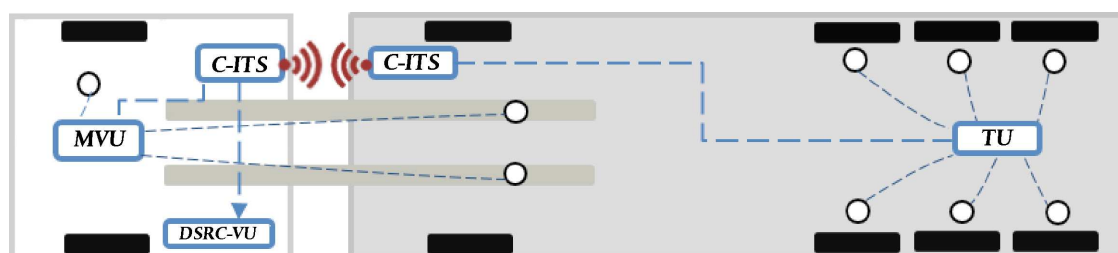
1. attēls

OBW shēmas piemērs 1. posmā transportlīdzekļu sastāvam, ko veido vilcējautomobilis un puspiekabe



2. attēls

OBW shēmas piemērs 2. posmā transportlīdzekļu sastāvam, ko veido vilcējautomobilis un puspiekabe



7. **Transportlīdzekļa vadītājam sniegtā masas informācija**

Transportlīdzekļa vadītāju informē, vizualizējot vismaz kopējo masu.

8. **Precizitāte**

- 8.1. Aprēķinātās masas precizitāte ir $\pm 5\%$ vai lielāka gadījumā, kad transportlīdzeklis ir noslogots vairāk nekā 90% apmērā no tā maksimālās pieļaujamās masas.
- 8.2. Neatkarīgi no 8.1. punkta 1. posma *OBW* precizitāte var būt $\pm 10\%$ vai lielāka.
-

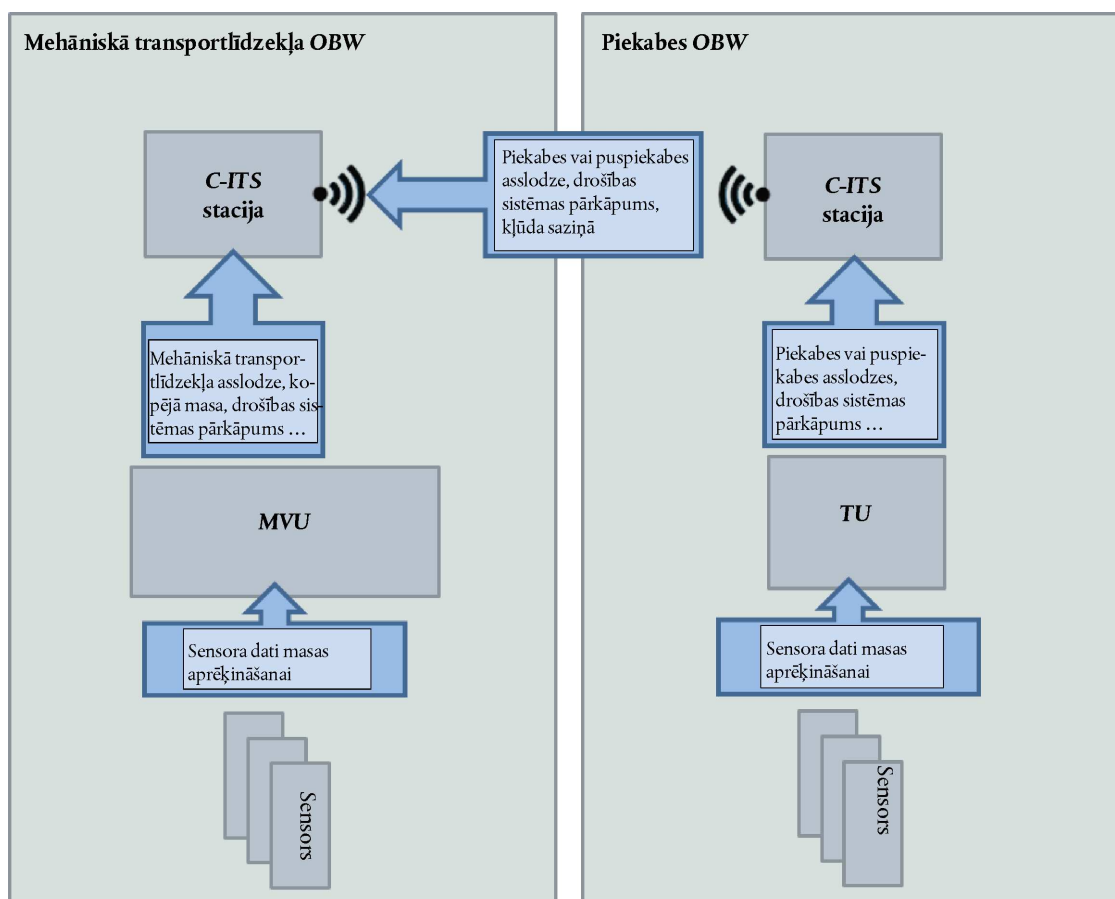
II PIELIKUMS

ĪPAŠI NOTEIKUMI 2. POSMA OBW VAJADZĪBĀM

1. Šis pielikums attiecas tikai uz 2. posma OBW.
2. Mehānisko transportlīdzekli un transportlīdzekļu sastāvā esošās piekabes vai puspiekabes, kurās ir piekabes bloks (TU), aprīko ar C-ITS staciju, kas savienota ar mehāniskā transportlīdzekļa bloku (MVU) vai ar attiecīgā transportlīdzekļa TU. MVU un TU var integrēt attiecīgajās C-ITS stacijās.
3. MVU un TU pārraida C-ITS stacijām, ar kurām tie ir savienoti, informāciju, kas vajadzīga ziņojumu pārraidīšanai saskaņā ar šā pielikuma 4.3. punktu.

3. attēls

Ziņojumu plūsmas piemērs 2. posma OBW



4. Informācijas apmaiņa starp mehānisko transportlīdzekli un piekabi vai puspiekabi
 - 4.1. Lai starp mehānisko transportlīdzekli un vilktajām piekabēm vai puspiekabēm apmainītos ar informāciju par masu, izmanto bezvadu savienojumu, kas izveidots starp mehāniskā transportlīdzekļa un piekabju vai puspiekabju C-ITS stacijām saskaņā ar standartiem EN 302 663-V1.1.1, izņemot 4.2.1. punktu, EN 302 636-4-1-V1.3.1, EN 302 636-5.1-V2.1.1 un Eiropas standartu par OBW lietojumu C-ITS vajadzībām, kuru izstrādās ETSI.
 - 4.2. Ziņojumus, ar ko apmainās starp C-ITS stacijām, aizsargā, kā noteikts 5.1. punktā.
 - 4.3. Starp C-ITS stacijām pārraida šādu informāciju:
 - a) vilkto piekabju vai puspiekabju asslodze,

- b) ziņojumi, kas satur notikumus “kļūda OBW saziņā”: notikums “kļūda OBW saziņā” tiek izraisīts tad, ja C-ITS stacijām vairāk nekā trīs mēģinājumos neizdodas izveidot savstarpēju aizsargātu saziņu saskaņā ar 5.1. punktu,
 - c) ziņojumi, kas satur notikumu “drošības sistēmas pārkāpuma mēģinājums”: notikums “drošības sistēmas pārkāpuma mēģinājums” tiek izraisīts tad, ja OBW konstatē OBW manipulācijas mēģinājumu, kā noteikts 5.2. punktā un papildinājumā.
- 4.4. Adreses piešķires fāzē vajadzīgo ziņojumu formātu un 4.3. punktā minētās informācijas pārraidīšanai vajadzīgo ziņojumu formātu nosaka 4.1. punktā minētajā standartā par OBW lietojumu.
5. Drošības noteikumi
- 5.1. Droša saziņa starp C-ITS stacijām
- 5.1.1. Saziņu starp C-ITS stacijām aizsargā saskaņā ar Eiropas standartu ETSI TS 103 097-V1.3.1 un 4.1. punktā minēto Eiropas standartu par OBW lietojumu C-ITS vajadzībām.
- 5.1.2. Saskaņā ar Komisijas pieņemto Eiropas sadarbīgo intelektisko transporta sistēmu ieviešanas un izmantošanas sertifikātu politiku C-ITS stacijas saņem:
- a) no priekšreģistrācijas iestādes – priekšreģistrācijas pilnvarojumu, kas ļauj izmantot C-ITS stacijas transportlīdzeklī veiktai svēršanai;
 - b) no autorizācijas iestādes – vairākas autorizācijas biļetes, kas C-ITS stacijām ļauj darboties C-ITS vidē kā daļai no OBW.
- 5.2. Aizsardzība pret drošības sistēmas pārkāpumu mēģinājumiem
2. posma OBW aizsardzību pret drošības sistēmas pārkāpumu mēģinājumiem īsteno saskaņā ar šā pielikuma papildinājumu.
-

II PIELIKUMA PAPILDINĀJUMS

2. POSMA OBW DROŠĪBAS SERTIFIKĀCIJA

1. MVU un TU drošības sertifikāciju veic atbilstoši kopējo kritēriju shēmai. Šajā papildinājumā MVU un TU turpmāk tiek saukti par "OBW-VU".
2. Drošības minimālās prasības, kuru izpilde jānodrošina attiecībā uz OBW-VU, nosaka drošības mērķi atbilstoši kopējo kritēriju shēmai.
3. Drošības mērķa projektu izstrādā sertificējamās ierīces ražotājs un apstiprina valsts IT drošības sertifikācijas struktūra, kas darbojas Kopīgās interpretācijas darba grupā (JIWG), kura saskaņā ar Eiropas SOGIS-MRA (Savstarpējās atzīšanas nolīgums par informācijas tehnoloģiju drošības izvērtējuma sertifikātiem) atbalsta sertifikātu savstarpēju atzīšanu.
4. C-ITS staciju V2X vārtejai un aparatūras drošības modulim drošības sertifikāciju veic atbilstoši V2X vārtejas un aparatūras drošības moduļa aizsardzības profiliem, ko izstrādājis Car2Car sakaru konsorcijs.
5. OBW-VU drošības sertifikācijas drošuma līmenis ir EAL2. Tomēr gadījumā, kad tahogrāfu izmanto kā MVU, tahogrāfam ir sertifikācija atbilstoši drošuma līmenim EAL4, kas papildināts ar drošuma komponentiem ATE_DPT.2 un AVA_VAN.5, kā noteikts Īstenošanas regulas (ES) 2016/799 I.C pielikuma 10. papildinājumā.
6. Aktīvi, ko aizsargā saskaņā ar drošības mērķi

Aizsargā šādus aktīvus:

- a) OBW-VU ziņojums: jebkurš ziņojums, kuru nosūta vai saņem attiecīgais OBW-VU modulis un kurā ir masas aprēķināšanai vajadzīgā informācija.

Attiecīgie OBW moduļi ir tās OBW-VU aparatūras un programmatūras vienības, kuras apstrādā informāciju, kas uzbrukuma gadījumā var izraisīt kļūdu OBW veiktajos kopējās masas vai asslodzes aprēķinos.

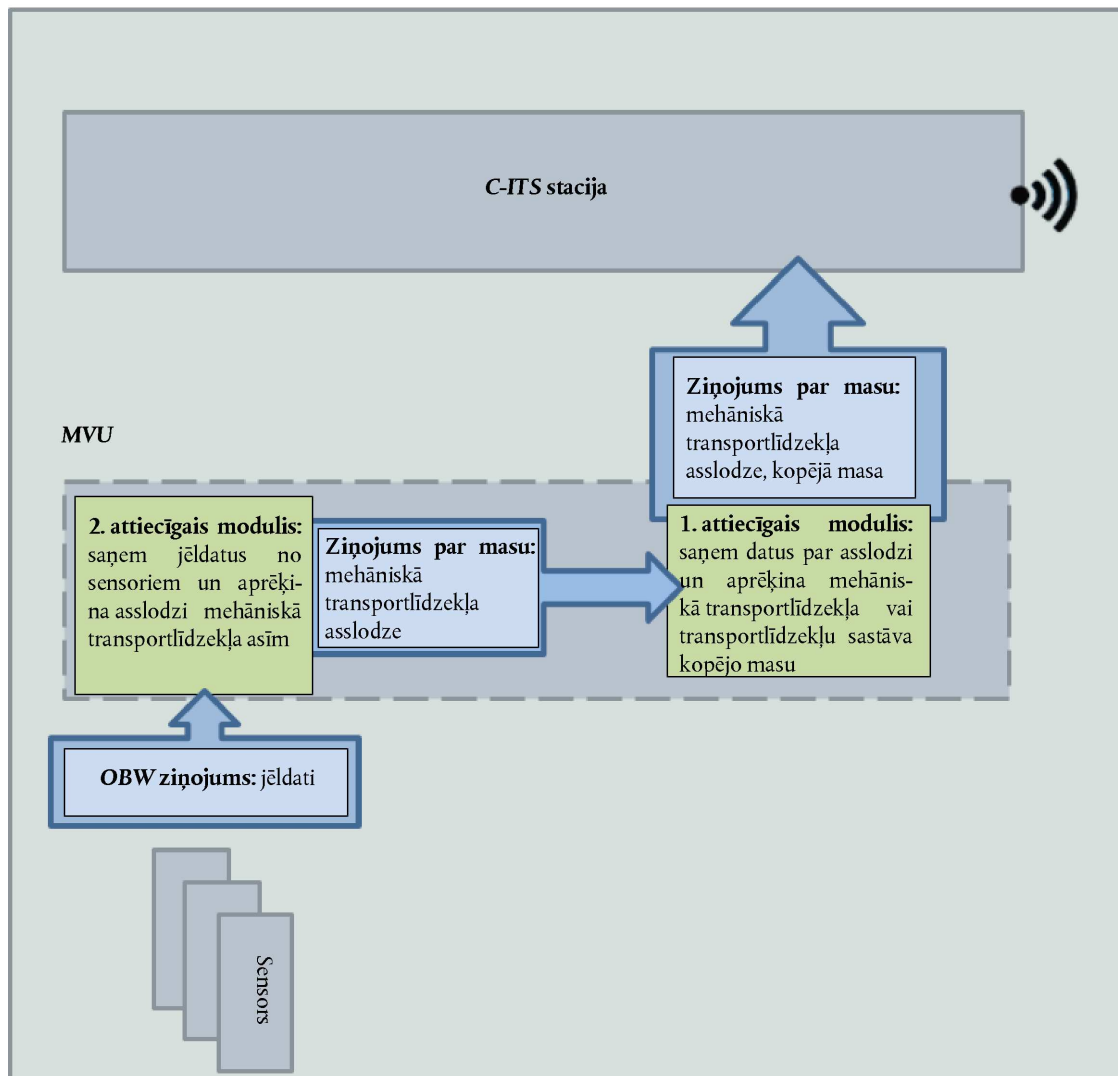
OBW-VU var būt viens attiecīgais modulis, vai to var veidot dažādi attiecīgie moduļi saskaņā ar I pielikuma 1.5. punktu, un šādā gadījumā tos norāda drošības mērķī;

- b) ziņojums par masu: ziņojums, kurā norādīta OBW-VU aprēķinātā kopējā masa vai asslodze;
- c) kalibrēšanas dati: OBW-VU atmiņā ievadītā informācija OBW kalibrēšanai;
- d) audita informācija: informācija par drošības sistēmas pārkāpumu mēģinājumiem atbilstīgi šajā papildinājumā identificētajiem draudiem;
- e) OBW-VU programmatūra: programmatūra, ko OBW-VU izmanto, lai īstenotu un atbalstītu OBW funkcijas, kuras attiecas uz masas aprēķināšanu un drošības sistēmas pārkāpumu mēģinājumu konstatēšanu.

4. attēls

Piemērs: OBW-VU ziņojumi un ziņojumi par masu, kuri jāaizsargā MVU, ko veido divi attiecīgie moduļi

Mehāniskā transportlīdzekļa OBW



7. Drošības mērķi identificējamie draudi

Drošības mērķi identificē šādus draudus:

- T.OBW-VU_message_spoof*: uzbrucējs varētu viltot OBW-VU ziņojumus, lai izraisītu kļūdu OBW-VU veiktajos kopējās masas vai asslodzes aprēķinos;
- T.OBW-VU_message_tamper*: uzbrucējs varētu sagrozīt OBW-VU ziņojumus, lai izraisītu kļūdu OBW-VU veiktajos kopējās masas vai asslodzes aprēķinos;
- T.Weight_message_spoof*: uzbrucējs varētu viltot ziņojumus par masu, lai mainītu OBW-VU aprēķināto masu;
- T.Weight_message_tamper*: uzbrucējs varētu sagrozīt ziņojumus par masu, lai mainītu OBW-VU aprēķināto masu;
- T.Audit_spoof*: uzbrucējs varētu viltot audita informācijas ziņojumus;
- T.Audit_tamper*: uzbrucējs varētu sagrozīt audita informācijas ziņojumus;
- T.Calibration_tamper*: uzbrucējs varētu ievadīt nepareizas kalibrēšanas datu vērtības, lai izraisītu kļūdu OBW-VU veiktajos masas aprēķinos;

- h) *T.Software_tamper*: uzbrucējs varētu mainīt vai aizstāt *OBW-VU* programmatūru, lai izraisītu parastā masas aprēķina izmaiņas;
- i) *T.Stored_Data_tamper*: uzbrucējs varētu censties mainīt vai dzēst attiecīgo informāciju, kas glabājas *OBW-VU*, tostarp audita informāciju.
8. *OBW-VU* drošības uzdevumi ir šādi:
- a) *O.Plausibility_validation*: *OBW-VU* pārlicinās, ka informācijai ienākošajā ziņojumā, ko attiecīgais modulis saņem no sensoriem vai no cita moduļa, var ticēt, pamatojoties uz tās ticamību;
- b) *O.OBW-VU_stored_information_protection*: *OBW-VU* spēj aizsargāt saglabāto programmatūru un datus pret sagrozīšanu;
- c) *O.Notification*: *OBW-VU* spēj paziņot par drošības sistēmas pārkāpuma mēģinājumu.
9. Loģiskais pamatojums
- a) *T.OBW-VU_message_spoof* identificē ar *O.Plausibility_validation* un ar *O.Notification*.
- b) *T.OBW-VU_message_tamper* identificē ar *O.Plausibility_validation* un ar *O.Notification*.
- c) *T.Weight_message_spoof* identificē ar *O.Plausibility_validation* un ar *O.Notification*.
- d) *T.Weight_message_tamper* identificē ar *O.Plausibility_validation* un ar *O.Notification*.
- e) *T.Audit_spoof* identificē ar *O.Plausibility_validation* un ar *O.Notification*.
- f) *T.Calibration_tamper* identificē ar *O.Plausibility_validation* un ar *O.Notification*.
- g) *T.Software_tamper* identificē ar *O.OBW-VU_stored_information_protection* un ar *O.Notification*.
- h) *T.Stored_data_tamper* identificē ar *O.OBW-VU_stored_information_protection* un ar *O.Notification*.

1. tabula

Drošības mērķu loģiskais pamatojums

	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

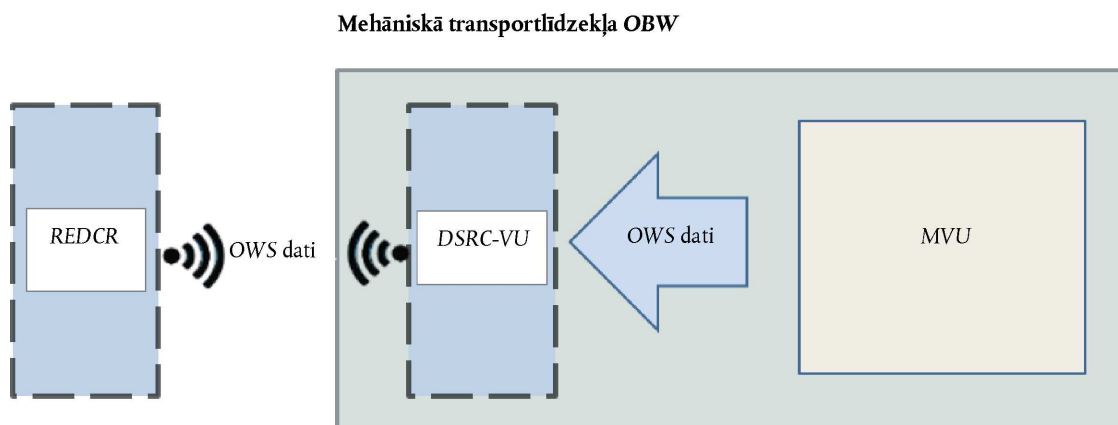
III PIELIKUMS

DATU SAGATAVOŠANA UN INFORMĀCIJAS PĀRSŪTĪŠANA UZ REDCR

1. Šajā pielikumā, kas papildina Īstenošanas regulas (ES) 2016/799 I.C pielikuma 14. papildinājumu (turpmāk "14. papildinājums"), noteiktas prasības OWS datu sagatavošanai un pārsūtīšanai no mehāniskā transportlīdzekļa uz attālinātas savlaicīgas konstatēšanas saziņas lasītāju (REDCR).
2. Transportlīdzeklī uzstādītas svēršanas sistēmas (OWS) datu pārsūtīšana 1. posma OBW
 - 2.1. OWS datus transportlīdzekļa pastāvīgu maza darbības attāluma sakaru blokam (DSRC-VU) nodrošina mehāniskā transportlīdzekļa bloks (MVU).
 - 2.2. MVU:
 - 2.2.1. veido OWS datus no informācijas, kas saņemta no MVU un piekabes bloka (TU), atbilstīgi 6. punktā noteiktajai struktūrai;
 - 2.2.2. nosūta OWS datus uz DSRC-VU turpmākai pārraidīšanai uz REDCR.

5. attēls

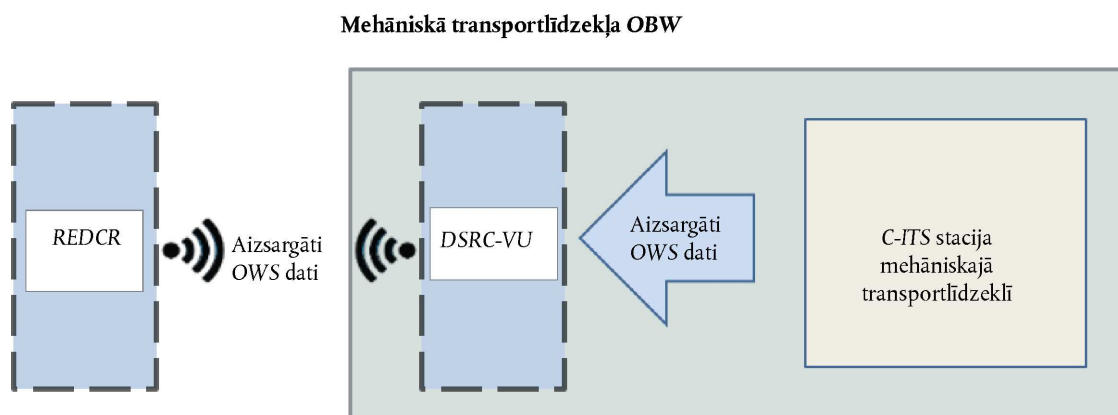
OWS datu pārraidīšana no MVU uz REDCR 1. posma OBW



3. OWS datu pārsūtīšana 2. posma OBW
 - 3.1. OWS datus DSRC-VU nodrošina mehāniskā transportlīdzekļa C-ITS stacija.

6. attēls

OWS datu pārraidīšana no C-ITS stacijas uz REDCR 2. posma OBW



- 3.2. C-ITS stacija mehāniskajā transportlīdzeklī:
 - 3.2.1. veido OWS datus no informācijas, kas saņemta no MVU un C-ITS stacijām vilktajās piekabēs vai puspiekabēs, atbilstīgi 6. punktā noteiktajai struktūrai;
 - 3.2.2. aizsargā OWS datus, kā noteikts 8. punktā; un
 - 3.2.3. nosūta OWS datus uz DSRC-VU turpmākai pārraidīšanai uz REDCR.
4. Datu pārsūtīšanu starp DSRC-VU un MVU (1. posmā) vai C-ITS staciju mehāniskajā transportlīdzeklī (2. posmā) īsteno, kā noteikts 14. papildinājuma 5.6. punktā, kur transportlīdzekļa bloks atkarībā no posma ir MVU vai C-ITS stacija.
5. Saziņa starp DSRC-VU un REDCR
 - 5.1. Saziņu starp DSRC-VU un REDCR veic, izmantojot CEN DSRC standartos EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 un ISO 14906 definēto saskarni, kā minēts Padomes Direktīvā 96/53/EK.
 - 5.2. Transakcijas protokols OWS datu lejupielādei 5,8 GHz DSRC saskarnes saitē ir tas pats, kas izmantots RTM datiem 14. papildinājuma 5.4.1. punktā, un vienīgā atšķirība ir tā, ka objekta identifikators, kas saistīts ar TARV standartu, norāda uz standarta ISO 15638 (TARV) 20. daļu, kura attiecas uz WOB/OWS.
 - 5.3. OWS transakcijai izmanto tās pašas komandas, kas 14. papildinājuma 5.4.2. punktā noteiktas RTM transakcijai.
 - 5.4. Pieprasīšanas komandu sekvenca OWS datiem ir tā pati, kas 14. papildinājuma 5.4.3. punktā noteikta RTM datiem.
 - 5.5. Datu pārsūtīšanas mehānisms un DSRC transakcijas apraksts ir tas pats, kas noteikts 14. papildinājuma 5.4.6. un 5.4.7. punktā. Tomēr transportlīdzekļa pakalpojumu tabulu pielāgo OWS datu pārraidīšanai. Tāpēc *Rtm-ContextMark* aizstāj ar *Ows-ContextMark*, kur objekta identifikators norāda uz standarta ISO 15638 (TARV) 20. daļu, kura attiecas uz WOB/OWS.
 - 5.6. DSRC fiziskās saskarnes parametri ir tie paši, kas noteikti 14. papildinājuma 5.3. punktā.

6. Datu struktūra

Turpmāk ir norādīta ASN.1 moduļa definīcija DSRC datiem OWS lietojumā.

```
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. OWS datu elementi, veiktās darbības un definīcijas

OWS datus aprēķina MVU (1. posmā) vai C-ITS stacija mehāniskajā transportlīdzeklī (2. posmā) atbilstīgi 1. tabulai.

1. tabula

OWS datu elementi, veiktās darbības un definīcijas

OWSData elements	Darbība, ko veic C-ITS stacija mehāniskajā transportlīdzeklī	Piezīmes	Datu ASN.1 definīcija
OWS1 Kopējā masa	Ģenerē vesela skaitļa vērtību	Pēdējā izmērītā kopējā masa	<i>recordedWeight</i> INTEGER (0..65535),
OWS2 Tehniski pieļaujamā maksimālā masa	Ģenerē vesela skaitļa vērtību	Tehniski pieļaujamā maksimālā masa, ko norādījis ražotājs	<i>maximumTechnicalWeight</i> INTEGER (0..65535)
OWS3 Transportlīdzekļa asu konfigurācija	Ģenerē 4 oktetu virkni	Asu konfigurācija	<i>axlesConfiguration</i> OCTET STRING SIZE (4),
OWS4 Asslodze	Ģenerē 26 oktetu virkni	Masa uz ass	<i>axlesRecordedWeight</i> OCTET STRING SIZE (26),
OWS5 Kopējās masas reģistrācijas laiks	Ģenerē vesela skaitļa vērtību OWS2 vērtību iestata kā laiku, kad reģistrēta pašreizējā kopējā masa	Pašreizējās reģistrētās masas laiks	<i>tp15638Timestamp</i> INTEGER (0..4294967295),
OWS6 Kļūda DSRC saziņā	Ģenerē Būla vērtību Mainīgajam <i>tp15638DSRCcommunicationError</i> piešķir vērtību TRUE, ja OBW pēdējās 30 dienās saskārusies ar vismaz vienu notikumu "kļūda saziņā ar DSRC-VU" CITĀDI, ja pēdējās 30 dienās nav bijis notikumu, piešķir vērtību FALSE	1 (TRUE) norāda uz kļūdu saziņā starp OBW un DSRC-VU pēdējās 30 dienās	<i>tp15638DSRCcommunicationError</i> , BOOLEAN,
OWS7 Kļūda OBW saziņā	Ģenerē Būla vērtību Mainīgajam <i>tp15638CommunicationError</i> piešķir vērtību TRUE, ja OBW iekšējā saziņā pēdējās 30 dienās saskārusies ar vismaz vienu notikumu "kļūda OBW saziņā" CITĀDI, ja pēdējās 30 dienās nav bijis notikumu, piešķir vērtību FALSE	1 (TRUE) norāda uz kļūdu OBW iekšējā saziņā pēdējās 30 dienās	<i>tp15638OBWCommunicationError</i> , BOOLEAN,
OWS8 Drošības sistēmas pārkāpuma mēģinājums	Ģenerē Būla vērtību Mainīgajam <i>tp15638SecurityBreachAttempt</i> piešķir vērtību TRUE, ja OBW pēdējos 2 gados reģistrējusi vismaz vienu notikumu "drošības sistēmas pārkāpuma mēģinājums" CITĀDI, ja pēdējos 2 gados nav bijis notikumu "drošības sistēmas pārkāpuma mēģinājums", piešķir vērtību FALSE	1 (TRUE) norāda uz OBW drošības sistēmas pārkāpuma mēģinājumu pēdējos 2 gados	<i>tp15638SecurityBreachAttempt</i> BOOLEAN,

kur:

- a) *recordedWeight* ir transportlīdzekļa vai transportlīdzekļu sastāva kopējā izmērītā masa ar 10 kg izšķirtspēju, kā noteikts EN ISO 14906. Piemēram, vērtība “2 500” nozīmē masu “25 tonnas”;
- b) *axlesConfiguration* ir transportlīdzekļa vai transportlīdzekļu sastāva konfigurācija, izteikta asu skaitā.

Konfigurāciju nosaka pēc 20 bitu maskas (paplašināta no EN ISO 14906).

2 bitu maska attiecas uz ass konfigurāciju šādā formātā:

- vērtība 00B nozīmē, ka vērtība ir “nav pieejams”, jo transportlīdzeklī nav tāda aprīkojuma, ar ko varētu uzņemt masu uz ass,
- vērtība 01B nozīmē, ka ass nav,
- vērtība 10B nozīmē, ka ass ir un ka masa ir aprēķināta un uzņemta, un tā ir norādīta laukā *axlesRecordedWeight*,
- vērtība 11B ir rezervēta turpmākiem izmantojumiem.

Pēdējie 6 biti ir rezervēti turpmākiem izmantojumiem.

2. tabula

Bitu sadalījums OWS2 vajadzībām

Asu skaits													RFU (6 biti)
Asu skaits vilcējam						Asu skaits piekabei							
00/01/ 10/11	00/01/ 10/11	00/01/ 10/11	00/01/ 10/11	00/01/ 10/11	00/01/ 10/11	00/01/ 10/11	00/01/ 10/11	00/01/ 10/11	00/01/ 10/11	00/01/ 10/11	00/01/ 10/11	00/01/ 10/11	

- c) *axlesRecordedWeight* ir par katru asi reģistrētā īpatnējā masa ar 10 kg izšķirtspēju. Katrai asij izmanto divus oktetus. Piemēram, vērtība “150” nozīmē masu “1 500 kg”;
- d) *maximumTechnicalWeight* ir transportlīdzekļa vai transportlīdzekļu sastāva tehniski pieļaujamā maksimālā masa, ko norādījis ražotājs. Šo vērtību nodrošina tikai 2. posmā. 1. posmā piešķir vērtību 0.

8. OWS datu parakstīšana

8.1. OWS dati 1. posmā netiek parakstīti; OWS datus no MVU uz DSRC-VU pārsūta vienkāršā tekstā.

8.2. OWS datus 2. posmā paraksta mehāniskā transportlīdzekļa C-ITS stacijā, un no tās datus pārsūta uz DSRC-VU saskaņā ar šādiem noteikumiem.

8.2.1. Aizsargāto datu struktūru veido, kā noteikts ETSI TS 103 097-V1.3.1. 5.1. un 5.2. punktā.

8.2.2. ETSI TS 103 097-V1.3.1. 5.2. punktā minētajam tipam *SignedData* ir šādi ierobežojumi:

- a) tipu *HashAlgorithm* iestata kā *sha256*;
- b) tipu *SignerIdentifier* iestata kā *digest*;
- c) tips *SignedDataPayload* ir OWS dati, kā noteikts 7. punktā;
- d) tipu *HeaderInfo* ierobežo, lai tam būtu šādas drošības galvenes:
 - komponentu *psid* iestata vienādu ar “0”,
 - komponents *generationTime*, kā noteikts IEEE Std 1609.2,

- komponenta *expiryTime* nav,
- komponenta *generationLocation* nav,
- komponenta *p2pcdLearningRequest* nav,
- komponenta *missingCrlIdentifier* nav,
- komponenta *encryptionKey* nav,
- komponenta *inlineP2pcdRequest* nav,
- komponenta *requestedCertificate* nav.

8.2.3. Turpmāk ir norādīta ASN.1 moduļa definīcija tipam *Signature*.

```
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. Parakstīšanas sertifikāts ir sertifikāts autorizācijas biļetē, ko *C-ITS* stacija izmanto transakcijai starp *C-ITS* staciju un *REDCR* saskaņā ar ETSI TS 103 097-V1.3.1. 6. punktu
- 8.2.5. Kad *REDCR* saņem ziņojumu, tas pārbauda sertifikātu un minētajā sertifikātā iekļauto publisko atslēgu izmanto *OWS* datu paraksta nolasišanai.
9. *OWS* datu lietojuma protokols un kļūdu apstrāde ir tie paši, kas noteikti 14. papildinājuma 5.6.2. un 5.7. punktā.
10. *OWS* datus 2. posmā var arī nodot tieši izpildiestādes *REDCR*, tam izmantojot *C-ITS* staciju mehāniskajā transportlīdzeklī, nevis *DSRC-VU*. Šādā gadījumā *REDCR* arī būs *C-ITS* stacija.

IV PIELIKUMS

PERIODISKAS PĀRBAUDES

1. Transportlīdzekļos uzstādītām svēršanas ierīcēm (OBW) veic periodiskas pārbaudes, sverot transportlīdzekli vai transportlīdzekļu sastāvu uz sertificētām svēršanas ierīcēm saskaņā ar šīs regulas 5. panta 2. punkta b) apakšpunktu, piemēram, uz pārvietojamiem svēršanas paliktņiem vai svēršanas platformas.
2. Pārbaudes jāveic šādiem transportlīdzekļiem:
 - a) mehāniskajiem transportlīdzekļiem;
 - b) piekabēm un puspiekabēm, kurās ir piekabes bloks (TU).
3. Piekabēm un puspiekabēm, kurām saskaņā ar 2. punktu jāveic pārbaudes, pārbaudi veic, kad tās savienotas ar mehānisko transportlīdzekli. Mehāniskajiem transportlīdzekļiem, kas paredzēti puspiekabju vilkšanai, pārbaudi veic, kad tie savienoti ar puspiekabi.
4. Periodiskās pārbaudes ietver:
 - a) testēšanu trīs slodzes režīmos, ko veic divus gadus pēc transportlīdzekļa reģistrācijas un pēc tam reizi četros gados;
 - b) testēšanu vienā slodzes režīmā, ko veic divus gadus pēc pirmās testēšanas trīs slodzes režīmos un pēc tam reizi četros gados.

3. tabula

Periodisko pārbažu veikšanas secība

Tests	Trīs slodzes	Viena slodze	Trīs slodzes	Viena slodze	Trīs slodzes	Viena slodze	Trīs slodzes	...
Gadi pēc transportlīdzekļa reģistrācijas datuma	2	4	6	8	10	12	14	...

5. Testēšana trīs slodzes režīmos
 Testēšanu trīs slodzes režīmos veic, noslogojot transportlīdzekli ar trīs dažādām slodzēm, kuru vērtības aprēķina šādi:
 - a) slodze no 45 % līdz 55 % no transportlīdzekļa tehniski pieļaujamās maksimālās masas;
 - b) slodze no 65 % līdz 75 % no transportlīdzekļa tehniski pieļaujamās maksimālās masas;
 - c) slodze no 90 % līdz 100 % no transportlīdzekļa tehniski pieļaujamās maksimālās masas.
6. Testēšanu vienā slodzes režīmā veic, noslogojot transportlīdzekli ar slodzi, kas ir vismaz 90 % no transportlīdzekļa tehniski pieļaujamās maksimālās masas.
7. Piekabēm un puspiekabēm, kurās ir TU, un mehāniskajiem transportlīdzekļiem, kas paredzēti puspiekabes vilkšanai, 5. un 6. punktā norādītās slodzes aprēķina, ņemot vērā transportlīdzekļu sastāva tehniski pieļaujamo maksimālo masu.
8. Īpaši noteikumi dinamiskajām OBW
 - 8.1. Ja transportlīdzekļa vai transportlīdzekļu sastāva tehniski pieļaujamā maksimālā masa pārsniedz maksimālo pieļaujamo masu, 5. un 6. punktā norādītās slodzes aprēķina, ņemot vērā maksimālo pieļaujamo masu.
 - 8.2. Lai no OBW iegūtu slodzes vērtību, ar transportlīdzekli vai transportlīdzekļu sastāvu brauc noteiktu attālumu konkrētos apstākļos, ko nosaka ražotāja norādījumos.

9. Uzskata, ka pārbaude nav izturēta, ja:
- OBW* vizualizētā slodzes vērtība, kas atbilst 5. punkta c) apakšpunktā minētajai slodzei no 90 % līdz 100 % no tehniski pieļaujamās maksimālās masas, nesaskan ar vērtībām, kas izmērītas ar sertificētu svēršanas ierīci, I pielikuma 8. punktā noteiktajā precizitātes līmenī;
 - OBW* vizualizētās slodzes vērtības, kas atbilst 5. punkta a) un b) apakšpunktā minētajām slodzēm no 45 % līdz 55 % un no 65 % līdz 75 % no tehniski pieļaujamās maksimālās masas, nesaskan ar vērtībām, kas izmērītas ar sertificētu svēršanas ierīci ar ± 15 % precizitāti.
10. Ja pārbaude nav izturēta, veic jaunu *OBW* pārbaudi ne vēlāk kā divus mēnešus pēc iepriekšējās pārbaudes.
11. Periodisko pārbauzu elastīguma iespējas

Lai vienkāršotu periodisko pārbauzu veikšanu konkrētiem transportlīdzekļu tipiem un lai mazinātu periodisko pārbauzu ietekmi uz transportlīdzekļu vadītāju un kravu autopārvadātāju ikdienas darbu, dalībvalstis var apsvērt turpmāk norādīto elastīguma iespēju piemērošanu savā teritorijā reģistrētajiem transportlīdzekļiem:

5. punktā minētās trīs slodžu vērtības var iegūt trīs mēnešu laikā;
 - transportlīdzekļa faktisko svēršanu var veikt ar sertificētām svēršanas ierīcēm, kuras nav šīs regulas 5. pantā minēto *OBW* darbnīcu telpās, ar nosacījumu, ka svēršanu uzrauga *OBW* darbnīcas darbinieks. Transportlīdzekļa īpašnieks sniedz *OBW* darbnīcai pierādījumu tam, ka svēršana veikta ar sertificētu svēršanas ierīci;
 - transportlīdzekļiem vai transportlīdzekļu sastāviem, kuru īpašā konfigurācija tehniski neļauj tiem pārsniegt maksimālo pieļaujamo masu parastos izmantošanas apstākļos (piemēram, autocisternām), 5. un 6. punktā minētajām slodzēm var būt citas vērtības; testēšanā trīs slodzes režīmos starpība starp divām secīgām slodzēm ir vismaz 15 % no maksimālās pieļaujamās masas.
-