

UITVOERINGSVERORDENING (EU) 2023/980 VAN DE COMMISSIE**van 16 mei 2023****tot wijziging van Uitvoeringsverordening (EU) 2016/799 wat betreft slimme overgangstachografen en het gebruik van de Galileo Open Service Navigation Message Authentication door dergelijke tachografen, en tot wijziging van Uitvoeringsverordening (EU) 2021/1228****(Voor de EER relevante tekst)**

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien Verordening (EU) nr. 165/2014 van het Europees Parlement en de Raad van 4 februari 2014 betreffende tachografen in het wegvervoer ⁽¹⁾, en met name artikel 11,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Bij Verordening (EU) nr. 165/2014 zijn slimme tachografen ingevoerd, die verbinding kunnen maken met het wereldwijde satellietnavigatiesysteem (GNSS).
- (2) De technische specificaties voor de constructie, het testen, de installatie, de exploitatie en de reparatie van slimme tachografen en tachograafonderdelen zijn uiteengezet in Uitvoeringsverordening (EU) 2016/799 van de Commissie ⁽²⁾.
- (3) Bij Verordening (EU) 2020/1054 van het Europees Parlement en de Raad ⁽³⁾ zijn nieuwe eisen voor de slimme tachograaf ingevoerd, waardoor de technische specificaties ervan moesten worden gewijzigd. Bij Uitvoeringsverordening (EU) 2021/1228 van de Commissie ⁽⁴⁾ is Verordening (EU) 2016/799 derhalve gewijzigd om een tweede versie van de slimme tachograaf in te voeren.
- (4) Uitvoeringsverordening (EU) 2021/1228 verplicht slimme tachografen om gebruik te maken van de Open Service Navigation Message Authentication (OSNMA) van Galileo, om de authenticatie van door de tachograaf geregistreerde posities mogelijk te maken aan de hand van het wereldwijd satellietnavigatiesysteem Galileo.
- (5) OSNMA bevindt zich momenteel in een openbare testfase; de dienstverklaring wordt pas verwacht na de datum waarop de tweede versie van de slimme tachograaf wordt ingevoerd in nieuw geregistreerde voertuigen. Dit maakt de typegoedkeuring van voertuigunits onzeker, evenals het gedrag van slimme tachografen van de tweede versie na een toekomstige wijziging van het signal-in-space in OSNMA.
- (6) Om geharmoniseerde test- en typegoedkeuringsvoorwaarden en een geharmoniseerd gedrag van voertuigunits te waarborgen, moet worden gezorgd voor een gemeenschappelijke werking van slimme tachografen van de tweede versie, zowel vóór als na de OSNMA-dienstverklaring.
- (7) De initiële tweede versie van slimme tachografen moet worden goedgekeurd op basis van het OSNMA-signal-in-space en het cryptografisch materiaal dat beschikbaar is voor de openbare testfase van de dienst. Om verstoringen voor de bestuurder na de wijziging van het operationele signal-in-space te vermijden, moeten deze tachografen OSNMA negeren tot zij kunnen worden bijgewerkt om volledig gebruik te maken van de OSNMA-dienst. Hierdoor ontstaat een overgangperiode voor slimme tachografen van de tweede versie met betrekking tot het gebruik van OSNMA.

⁽¹⁾ PB L 60 van 28.2.2014, blz. 1.

⁽²⁾ Uitvoeringsverordening (EU) 2016/799 van de Commissie van 18 maart 2016 tot uitvoering van Verordening (EU) nr. 165/2014 van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van de eisen voor de constructie, het testen, de installatie, de exploitatie en de reparatie van tachografen en tachograafonderdelen (PB L 139 van 26.5.2016, blz. 1).

⁽³⁾ Verordening (EU) 2020/1054 van het Europees Parlement en de Raad van 15 juli 2020 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 561/2006 wat betreft de minimumeisen voor maximale dagelijkse en wekelijkse rijtijden, minimumonderbrekingen en dagelijkse en wekelijkse rusttijden, en Verordening (EU) nr. 165/2014 wat betreft positionering door middel van tachografen (PB L 249 van 31.7.2020, blz. 1).

⁽⁴⁾ Uitvoeringsverordening (EU) 2021/1228 van de Commissie van 16 juli 2021 tot wijziging van Uitvoeringsverordening (EU) 2016/799 met betrekking tot de eisen voor de constructie, het testen, de installatie, de exploitatie en de reparatie van slimme tachografen en tachograafonderdelen (PB L 273 van 30.7.2021, blz. 1).

- (8) Deze overgangstachografen moeten beschikken over alle functies die zijn vastgesteld in hoofdstuk II van Verordening (EU) nr. 165/2014.
- (9) Naar verwachting zal de hardware van de tachograaf niet moeten worden gewijzigd om met de operationele OSNMA-dienst te functioneren als de OSNMA-dienstverklaring eenmaal heeft plaatsgevonden. Het moet dan ook mogelijk zijn de software van een overgangstachograaf te updaten zodat hij volledig gebruik kan maken van OSNMA, zodra deze beschikbaar is.
- (10) In het licht van toekomstige ontwikkelingen met betrekking tot de beschikbaarheid en werking van OSNMA, de haalbaarheid om de tachograaf te updaten in een werkplaats, of mogelijke technieken om de tachograaf te manipuleren, die op het terrein zijn vastgesteld, kan de Commissie opnieuw beoordelen of de technische specificaties moeten worden herzien, met inbegrip van de vraag of de slimme overgangstachograaf volledig gebruik moet kunnen maken van zijn OSNMA-capaciteit.
- (11) De sector moet voldoende tijd krijgen om de overgangsmaatregelen ten uitvoer te leggen. Daarom moet het verzoek om typegoedkeuring van overgangstachografen mogelijk zijn tot ten minste 31 december 2023. Het moet ook mogelijk zijn overgangstachografen te blijven installeren gedurende een beperkte periode na de OSNMA-dienstverklaring.
- (12) De handhavingsautoriteiten moeten na afloop van de overgangsperiode kunnen nagaan of de geïnstalleerde slimme tachograaf is uitgerust met een softwareversie die gebruik van de OSNMA van Galileo mogelijk maakt.
- (13) De huidige in artikel 2 van Uitvoeringsverordening (EU) 2021/1228 vastgestelde toepassingsdatum belet de typegoedkeuringsinstanties om vóór 21 augustus 2023 typegoedkeuring te verlenen voor apparatuur uit hoofde van Uitvoeringsverordening (EU) 2016/799, overeenkomstig de in Uitvoeringsverordening (EU) 2021/1228 vastgestelde wijzigingen. Overeenkomstig artikel 8, lid 1, en artikel 11 van Verordening (EU) nr. 165/2014 moeten vanaf die datum voertuigen die voor het eerst in een lidstaat worden geregistreerd, echter zijn uitgerust met de nieuwe versie van de slimme tachograaf. Uitvoeringsverordening (EU) 2021/1228 moet derhalve worden gewijzigd zodat typegoedkeuring kan worden verleend zodra deze verordening in werking treedt.
- (14) De in deze verordening vervatte maatregelen zijn in overeenstemming met het advies van het bij artikel 42, lid 1, van Verordening (EU) nr. 165/2014 ingestelde comité,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

Bijlage I C bij Uitvoeringsverordening (EU) 2016/799 wordt gewijzigd overeenkomstig de bijlage bij deze verordening.

Artikel 2

Aan artikel 2 van Uitvoeringsverordening (EU) 2021/1228 wordt de volgende alinea toegevoegd:

“Met ingang van 25 mei 2023 mogen de nationale autoriteiten echter de EU-typegoedkeuring voor nieuwe types tachografen, tachograafcomponenten of tachograafkaarten, de verlenging van de typegoedkeuring van bestaande types tachografen, tachograafcomponenten of tachograafkaarten of de registratie, het in de handel brengen of het in dienst nemen van nieuwe types tachografen, tachograafcomponenten of tachograafkaarten niet weigeren indien de betrokken apparatuur voldoet aan Uitvoeringsverordening (EU) 2016/799, zoals gewijzigd bij de onderhavige verordening, als een fabrikant daarom verzoekt.”.

Artikel 3

Deze verordening treedt in werking op de derde dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Zij is van toepassing met ingang van 21 augustus 2023.

Met ingang van 25 mei 2023 mogen de nationale autoriteiten echter de EU-typegoedkeuring voor nieuwe types tachografen, tachograafcomponenten of tachograafkaarten, de verlenging van de typegoedkeuring van bestaande types tachografen, tachograafcomponenten of tachograafkaarten of de registratie, het in de handel brengen of het in dienst nemen van nieuwe types tachografen, tachograafcomponenten of tachograafkaarten niet weigeren indien de betrokken apparatuur voldoet aan Uitvoeringsverordening (EU) 2016/799, zoals gewijzigd bij Uitvoeringsverordening (EU) 2021/1228 en de onderhavige verordening, als een fabrikant daarom verzoekt.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel, 16 mei 2023.

Voor de Commissie
De voorzitter
Ursula VON DER LEYEN

BIJLAGE

Aan bijlage I C van Uitvoeringsverordening (EU) 2016/799 wordt het volgende aanhangsel 17 toegevoegd:

"Aanhangsel 17

OVERGANGSBEPALINGEN BETREFFENDE HET GEBRUIK VAN OSNMA DOOR TACHOGRAFEN

1. DEFINITIES EN AFKORTINGEN

1.1. **Definities**

Dienstverklaring van de Galileo Open Service Navigation Message Authentication (OSNMA): de verklaring van de Europese Commissie dat Galileo OSNMA de operationele fase ingaat.

Overgangsvoertuigunit: voertuigunit die voldoet aan de bepalingen van dit aanhangsel.

Overgangsvoertuigunits worden gebouwd overeenkomstig het SIS ICD en de richtsnoeren voor OSNMA-ontvangers die van toepassing zijn op de openbare testfase van OSNMA. Zij bevatten een GNSS-ontvanger die in staat is gebruik te maken van OSNMA tijdens de openbare testfase.

Overgangsvoertuigunits zijn echter niet in staat de navigatieberichten die na de dienstverklaring van OSNMA beschikbaar zijn, te authenticeren omdat dit een update van het cryptografisch materiaal in de voertuigunit vereist. Er moet een passende software-update worden uitgevoerd, zodat zij OSNMA kunnen beginnen te gebruiken en aan alle eisen van bijlage I C en de aanhangsels 1 tot en met 16 kunnen voldoen. Vóór de update passen overgangsvoertuigunits de in dit aanhangsel gespecificeerde OSNMA-functies toe. Functies die geen verband houden met OSNMA blijven ongewijzigd.

Als de passende software-update wordt uitgevoerd, passen de overgangsvoertuigunits het SIS ICD en de richtsnoeren voor OSNMA-ontvangers toe die van toepassing zijn op de operationele fase van OSNMA, en voldoen zij aan alle voorschriften van bijlage I C en de aanhangsels 1 tot en met 16 daarbij, zodat gebruik kan worden gemaakt van OSNMA tijdens de operationele fase.

Overgangstachograaf: een tachograaf die een overgangsvoertuigunit bevat.

1.2. **Acroniemen**

ICD	Interface Control Document
OSNMA	Galileo Open Service Navigation Message Authentication
SIS	Signal in Space
VU	Voertuigunit

2. ALGEMENE OVERWEGINGEN IN VERBAND MET OSNMA

Om ervoor te zorgen dat voertuigen die voor het eerst worden geregistreerd, kunnen worden uitgerust met versie 2 van tachografen van de tweede generatie vanaf de gevraagde datum van invoering zoals gedefinieerd in punt 1, ccc), van bijlage I C bij Uitvoeringsverordening (EU) 2016/799, moeten voertuigunits vóór de dienstverklaring van OSNMA worden goedgekeurd, geproduceerd en in de handel gebracht. Voor deze voertuigunits, die overgangsvoertuigunits worden genoemd, moeten de OSNMA-gerelateerde voorschriften van bijlage I C en de aanhangsels 1 tot en met 16 worden aangepast, zodat zij typegoedkeuring kunnen krijgen en op het terrein kunnen worden gebruikt.

In dit aanhangsel zijn de specifieke voorschriften gedefinieerd die van toepassing zijn op overgangsvoertuigunits. Zij zijn alleen van toepassing op voertuigunits met een interne GNSS-ontvanger.

3. EISEN DIE VAN TOEPASSING ZIJN OP DE GNSS-ONTVANGER VAN OVERGANGSTACHOGRAFEN

TRA_001 Overgangsvoertuigunits moeten een GNSS-ontvanger bevatten die gebruik kan maken van OSNMA tijdens de openbare testfase.

TRA_002 De voorschriften van aanhangsel 12 zijn van toepassing op de GNSS-ontvanger in overgangsvoertuigunits, met de volgende interpretaties:

- Het SIS ICD en de richtsnoeren voor OSNMA-ontvangers zijn de documenten die beschikbaar zijn voor de openbare testfase:
 - Galileo Open Service Navigation Message Authentication (OSNMA) User ICD for the Test Phase, Issue 1.0, november 2021,
 - Galileo Open Service Navigation Message Authentication (OSNMA) Receiver Guidelines for the Test Phase, Issue 1.0, november 2021,
- OSNMA is de dienst die beschikbaar is tijdens de openbare testfase,
- SIS is het signaal in space dat beschikbaar is tijdens de openbare testfase.

TRA_003 De GNSS-ontvanger in overgangsvoertuigunits moet zodanig zijn ontworpen dat hij na een software-update van de voertuigunit volledig voldoet aan de voorschriften van bijlage 12 en gebruik kan maken van OSNMA tijdens de operationele fase.

4. VOORSCHRIFTEN VOOR OVERGANGSVOERTUIGUNITS

Overgangsvoertuigunits mogen het tijdens de openbare testfase beschikbare OSNMA-signaal verwerken, maar zijn niet in staat de authenticatiestatus van de navigatieberichten van het SIS te rapporteren tijdens de operationele fase van OSNMA totdat een passende software-update is uitgevoerd. Er wordt derhalve van uitgegaan dat de standaardposities van de GNSS-ontvanger altijd geauthenticeerd zijn.

De voorschriften van bijlage I C en de aanhangsels 1 tot en met 16 zijn van toepassing, met de volgende interpretaties.

TRA_004 Bijlage I C, punt 3.9.15 “Tijdsoverlapping”, voorschrift 86, wordt als volgt gelezen:

*Dit voorval treedt op wanneer een VU **die zich niet in de kalibreringsmodus bevindt** een afwijking detecteert tussen de tijd van de meetfunctie van de voertuigunit en de tijd op basis van de standaardposities die door de GNSS-ontvanger of de externe GNSS-faciliteit worden verzonden. Er wordt een “tijdsafwijking” gedetecteerd als het tijdsverschil groter is dan ± 3 seconden, overeenkomend met de in voorschrift 41a) uiteengezette tijdnaauwkeurigheid, waarbij deze laatste wordt verhoogd met de maximale tijdsafwijking per dag. Dit voorval wordt samen met de interne klokwaarde van het controleapparaat geregistreerd. De VU verricht de controle om het voorval “tijdsconflict” te genereren net voordat de VU de interne klok van de VU automatisch bijwerkt overeenkomstig voorschrift 211.*

TRA_005 Bijlage I C, punt 3.9.18 “GNSS-storing”, voorschrift 88a), wordt als volgt gelezen:

Dit voorval treedt op als de GNSS-ontvanger een aanval detecteert, als gespecificeerd in aanhangsel 12, terwijl de VU zich niet in de kalibreringsmodus bevindt. Nadat een GNSS-storing is veroorzaakt, mag de VU de volgende 10 minuten geen andere GNSS-storingsvoorvallen genereren.

TRA_006 Bijlage I C, punt 3.12.5 Registratie en opslag in het geheugen, Plaatsen en posities waar de dagelijkse werktijd begint, eindigt en/of waar een cumulatieve rijtijd van 3 uur wordt bereikt, voorschrift 110, wordt als volgt gelezen:

Samen met elke plaats en positie moet het controleapparaat gegevens registreren en in zijn geheugen opslaan met betrekking tot:

- het nummer van bestuurders- en/of rijderskaart en de lidstaat van afgifte,
- de generatie van de kaart,
- de datum en het tijdstip van de ingevoerde gebeurtenis,

- de aard van die gebeurtenis (begin, einde en/of 3 uur cumulatieve rijtijd),
- desgevallend de gerelateerde GNSS-nauwkeurigheid, datum en tijd,
- de kilometerstand van het voertuig,
- een vlagje dat aangeeft dat de positie verondersteld wordt geauthenticeerd te zijn.

TRA_007 Bijlage I C, punt 3.12.17 Registratie en opslag in het geheugen, Grensoverschrijdingen, voorschrift 133b, wordt als volgt gelezen:

Samen met de landen en posities moet het controleapparaat gegevens registreren en in zijn geheugen opslaan met betrekking tot:

- het nummer van bestuurders- en/of rijderskaart en de lidstaat van afgifte,
- de generatie van de kaart,
- de gerelateerde GNSS-nauwkeurigheid, datum en tijd,
- een vlagje dat aangeeft dat de positie verondersteld wordt geauthenticeerd te zijn,
- de kilometerstand van het voertuig op het tijdstip waarop de grens wordt overschreden.

TRA_008 Bijlage I C, punt 3.12.18 Registratie en opslag in het geheugen, Laden en lossen, voorschrift 133 g, wordt als volgt gelezen:

Samen met het type verrichting en de positie moet het controleapparaat gegevens registreren en in zijn geheugen opslaan met betrekking tot:

- het nummer van bestuurders- en/of rijderskaart en de lidstaat van afgifte,
- de generatie van de kaart,
- de datum en het tijdstip van de laad- en/of losverrichting,
- desgevallend de gerelateerde GNSS-nauwkeurigheid, datum en tijd,
- een vlagje dat aangeeft dat de positie verondersteld wordt geauthenticeerd te zijn,
- de kilometerstand van het voertuig.

TRA_009 Bijlage I C, punt 3.23 “Tijdsafstelling”, voorschrift 211, wordt als volgt gelezen:

De tijdsbepaling van de interne klok van de VU wordt met variabele tussenpozen automatisch bijgewerkt. De volgende automatische tijdsafstelling wordt geïnitieerd tussen 72h en 168h na de vorige, en nadat de VU via een geldig standaardpositiebericht overeenkomstig aanhangsel 12 toegang krijgt tot de GNSS-tijdgegevens. Niettemin mag de tijdsafstelling nooit verder reiken dan de gecumuleerde maximale tijdsafwijking per dag, als door de VU-fabrikant berekend overeenkomstig voorschrift 41b. Als het verschil tussen de interne klok van de VU en de GNSS-ontvanger groter is dan de maximale afwijking per dag, brengt de tijdsafstelling de interne klok van de VU zo dicht mogelijk bij de tijd van de GNSS-ontvanger. De tijdsafstelling mag alleen gebeuren als de door de GNSS-ontvanger verstrekte tijd wordt ontvangen via standaardpositieberichten als toegelicht in aanhangsel 12. De referentietijd voor de automatische tijdsafstelling van de interne klok van de VU is de door het standaardpositiebericht verstrekte tijd.


TRA_010 Bijlage I C, punt 3.23 “Tijdsafstelling”, voorschrift 212, wordt als volgt gelezen:

In de kalibreringsmodus kan de tijdsafstellingsfunctie voor de bijwerking van de huidige tijd worden geactiveerd.

Werkplaatsen kunnen de tijd afstellen:

- hetzij door in de VU een tijd in te voeren aan de hand van de WriteDataByIdentifier-dienst overeenkomstig punt 6.2 van aanhangsel 8,
- hetzij door een afstemming van de VU-klok op de door de GNSS-ontvanger verstrekte tijd te vragen. Dit mag alleen gebeuren als de door de GNSS-ontvanger verstrekte tijd wordt ontvangen via standaardpositieberichten. In het laatste geval wordt gebruikgemaakt van de RoutineControl-dienst overeenkomstig deel 8 van aanhangsel 8.

TRA_011 Aanhangsel 4, punt 2 Specificatie van gegevensblokken, eerste alinea, zevende streepje, wordt als volgt gelezen:

Als het wordt afgedrukt na de lengte- en breedtegraad van een opgeslagen positie, of na de tijdstempel van het moment waarop de positie is bepaald, geeft het pictogram  aan dat de positie verondersteld wordt geauthenticeerd te zijn.

TRA_012 Aanhangsel 8, RoutineControl-dienst(tijdafstelling), punt 8.1, Omschrijving van het bericht, voorschrift CPR_065a, wordt als volgt gelezen:

De functie RoutineControl (tijdafstelling) voorziet in de mogelijkheid om een afstemming van de VU-klok op de door de GNSS-ontvanger verstrekte tijd te initiëren.

Voor de uitvoering van de functie RoutineControl (tijdafstelling) moet de VU in de stand CALIBRATION staan.

Voorwaarde: er moet worden op toegezien dat de VU in staat is standaardpositieberichten te ontvangen van de GNSS-ontvanger.

Zolang de tijdafstelling aan de gang is, antwoordt de VU op het verzoek RoutineControl, subfunctie requestRoutineResults, met routineInfo = 0 × 78.

Opmerking: de tijdafstelling kan enige tijd in beslag nemen. Het diagnostisch testapparaat vraagt de status van de tijdafstelling door gebruik te maken van de subfunctie requestRoutineResults.

TRA_013 In aanhangsel 12, punt 3 Door de GNSS-ontvanger verstrekte zinnen, wordt voorschrift GNS_4a als volgt gelezen:

De eventuele gegevens in de AMC-zinnen van de GNSS-ontvanger mogen niet worden gebruikt door de voertuigunit, behalve voor de volgende statuswaarden:

J = jamming of O = andere GNSS-aanval (door de toepassing van coherentiecontroles overeenkomstig GNS_3a),

V = Void (geauthenticeerde positie niet beschikbaar om andere redenen).

TRA_014 In aanhangsel 12, punt 3 Door de GNSS-ontvanger verstrekte zinnen, wordt voorschrift GNS_5 als volgt gelezen:

De eventuele gegevens in de ASA-zinnen van de GNSS-ontvanger mogen niet worden gebruikt door de voertuigunit.

TRA_015 In aanhangsel 12, punt 5 Voertuigunit zonder externe GNSS-module, 5.2 Overdracht van informatie van de GNSS-ontvanger naar de VU, worden voorschriften GNS_34 en 36 als volgt gelezen:

De verwerkingseenheid van de VU maakt geen gebruik van informatie uit de AMC-zin, behalve voor de volgende statuswaarden:

J = jamming of O = andere GNSS-aanval (door de toepassing van coherentiecontroles overeenkomstig GNS_3a),

V = Void (geauthenticeerde positie niet beschikbaar om andere redenen).

De verwerkingseenheid van de VU maakt geen gebruik van informatie uit de ASA-zin.

TRA_016 Aanhangsel 12, punt 6 Verwerking en registratie van positiegegevens door de VU, voorschrift GNS_39, wordt als volgt gelezen:

Positiegegevens worden opgeslagen in de VU, samen met een teken dat aangeeft of de positie als geauthenticeerd wordt beschouwd. Wanneer positiegegevens moeten worden geregistreerd in de VU, zijn de volgende regels van toepassing:

(a) *Als de standaardpositie geldig is, worden de standaardpositie en de nauwkeurigheid ervan opgeslagen in de VU en wordt het teken op "geauthenticeerd" gezet.*

TRA_017 Aanhangsel 12, punt 6 Verwerking en registratie van positiegegevens door de VU, voorschrift GNS_40, wordt als volgt gelezen:

Wanneer de statuswaarde in een ontvangen AMC-zin op "J" of "O" wordt gezet overeenkomstig voorschrift GNS_4a, genereert en registreert de VU een GNSS-anomalie, zoals gedefinieerd in voorschrift 88a van bijlage I C en aanhangsel 1 (EventFaultType). De voertuigunit kan aanvullende controles uitvoeren alvorens een GNSS-anomalie op te slaan, na ontvangst van de "J"- of "O"-instelling.

TRA_018 Aanhangsel 12, punt 8 Tegenstrijdige bewegingsgegevens, voorschrift GNS_42, Omstandigheid 2, eerste en tweede streepje na de formule worden als volgt gelezen:

- *GnssDistance* de afstand is tussen de huidige positie van het voertuig en de vorige, beide verkregen op basis van geldige standaardpositieberichten, zonder rekening te houden met de hoogte,
- *OdometerDifference* het verschil is tussen de huidige kilometerstand en de kilometerstand die overeenstemt met het vorige geldige standaardpositiebericht.

TRA_019 Aanhangsel 14 DSRC-protocolvereisten voor RTM, punt 5.4.5 Elementen van RtmData, uitgevoerde acties en definities, voorschrift DSC_41, tabel 14.3, tweede cel in de rij RTM20, wordt als volgt gelezen:

De VU genereert een integerwaarde (timeReal volgens aanhangsel 1) voor het gegevenselement RTM20.

De VU stelt de waarde van RTM20 in op het tijdstip waarop de laatste standaardvoertuigpositie beschikbaar was van de GNSS-ontvanger.

Indien nooit een standaardvoertuigpositie beschikbaar was van de GNSS-ontvanger, stelt de VU de waarde van RTM20 in op 0.

TRA_020 De fabrikant van een overgangsvoertuigunit waarvoor typegoedkeuring is verleend, stelt de Commissie in kennis van de softwareversies ervan. De Commissie publiceert deze softwareversies op een voor het publiek toegankelijke website.

5. Specifieke bepalingen voor typegoedkeuring en gebruik van overgangstachografen

TRA_021 Voor overgangsvoertuigunits wordt typegoedkeuring verleend overeenkomstig de voorschriften van bijlage I C en de bijlagen 1 tot en met 16 daarbij, aangevuld met de bepalingen van dit aanhangsel.

TRA_022 Typegoedkeuringscertificaten van overgangsvoertuigunits en overgangstachografen mogen slechts worden aangevraagd tot en met 31 december 2023 of tot de datum van de dienstverklaring van OSNMA, als deze datum later valt.

TRA_023 Overgangsvoertuigunits mogen slechts worden gemonteerd in voertuigen die voor het eerst worden geregistreerd tot 31 mei 2024 of tot vijf maanden na de datum van de dienstverklaring van OSNMA, als deze datum later valt.”.
