



Tartalom

II Nem jogalkotási aktusok

RENDELETEK

- ★ A Bizottság (EU) 2018/502 végrehajtási rendelete (2018. február 28.) a menetíró készülékek és alkatrészeik kialakítására, tesztelésére, beépítésére, működtetésére és javítására vonatkozó követelmények meghatározásáról szóló (EU) 2016/799 bizottsági végrehajtási rendelet módosításáról ⁽¹⁾ 1

⁽¹⁾ EGT-vonatkozású szöveg.

Azok a jogi aktusok, amelyek címe normál szedéssel jelenik meg, a mezőgazdasági ügyek napi intézésére vonatkoznak, és rendszerint csak korlátozott ideig maradnak hatályban.

Valamennyi más jogszabály címét vastagon szedik, és előtte csillag szerepel.

II

(Nem jogalkotási aktusok)

RENDELETEK

A BIZOTTSÁG (EU) 2018/502 VÉGREHAJTÁSI RENDELETE

(2018. február 28.)

a menetíró készülékek és alkatrészeik kialakítására, tesztelésére, beépítésére, működtetésére és javítására vonatkozó követelmények meghatározásáról szóló (EU) 2016/799 bizottsági végrehajtási rendelet módosításáról

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel a közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről szóló, 2014. február 4-i 165/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletre ⁽¹⁾ és különösen annak 11. cikkére és 12. cikkének (7) bekezdésére,

mivel:

- (1) Az 165/2014/EU rendelet bevezette az intelligens menetíró készülékeket, azaz a második generációs digitális menetíró készülékeket, amelyek kapcsolódnak a globális navigációs műholdrendszerhez (GNSS), továbbá egy korai távészleléssel történő kommunikációhoz használt eszközt és egy, az intelligens közlekedési rendszerekkel összekötő opcionális interfészt is magukban foglalnak.
- (2) A menetíró készülékek és alkatrészeik kialakítására, tesztelésére, beépítésére, működtetésére és javítására vonatkozó műszaki követelményeket az (EU) 2016/799 bizottsági végrehajtási rendelet ⁽²⁾ határozza meg.
- (3) A 165/2014/EU rendelet 8., 9. és 10. cikkének megfelelően a valamely tagállamban első alkalommal 2019. június 15-én vagy azt követően nyilvántartásba vett járművekbe szerelt menetíró készülékek intelligens menetíró készülékek. Az (EU) 2016/799 végrehajtási rendeletet ezért módosítani kell ahhoz, hogy az abban megállapított műszaki rendelkezések a fenti időponttól alkalmazandók legyenek.
- (4) A 165/2014/EU rendelet 8. cikkének való megfelelés érdekében – miszerint a jármű helyzetét rögzíteni kell minden alkalommal, amikor a halmozott járművezetési idő eléri a három órát – módosítani kell az (EU) 2016/799 végrehajtási rendeletet egyrészt azért, hogy a jármű helyzetével kapcsolatos információkat három órás gyakorisággal, vissza nem állítható paraméterrel tárolni lehessen, másrészt azért, hogy az ne legyen összetéveszthető a „folyamatos járművezetési idővel”, mely paraméter más célt szolgál.
- (5) A járműegység állhat egyetlen egységből vagy a járműben különböző helyeken elhelyezett több egységből. A GNSS-eszköz és a speciális célú, rövid hatótávolságú adatátviteli (a továbbiakban: „DSRC”) eszköz ezért a járműegység házán belül és kívül is lehet. Ha külső eszközökről van szó, lehetővé kell tenni, hogy mindkét eszköz és a járműegység háza alkatrészként részesülhessen típusjóváhagyásban, az intelligens menetíró készülékre vonatkozó típusjóváhagyás piaci igényekhez való hozzáigazítása céljából.
- (6) Az időütközések és az időbeállítások tárolására vonatkozó szabályokat módosítani kell a menetíró esetlegesen megkísérelt manipulációja vagy meghibásodása által kiváltott automatikus időkiigazítás és a más okból – pl. karbantartás – miatt szükséges időkiigazítás megkülönböztetése céljából.
- (7) Az adatazonosítóknak képesnek kell lenniük az intelligens menetíró készülékekről letöltött adatok és az előző generációs menetíró készülékekről letöltött adatok megkülönböztetésére.

⁽¹⁾ HL L 60., 2014.2.28., 1. o.

⁽²⁾ A Bizottság (EU) 2016/799 végrehajtási rendelete (2016. március 18.) a menetíró készülékek és alkatrészeik kialakítására, tesztelésére, beépítésére, működtetésére és javítására vonatkozó követelményeket meghatározó 165/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet végrehajtásáról (HL L 139., 2016.5.26., 1. o.).

- (8) A vállalkozáskártya érvényességi idejét kettőről öt évre kell hosszabbítani, a járművezetői kártya érvényességi idejével való összehangolás céljából.
- (9) Pontosabban meg kell határozni bizonyos hibák és események leírását, a munkanap kezdetét és/vagy végét jelző bejegyzések érvényesítését, a járművezető hozzájárulását az intelligens közlekedési rendszereket (ITS) összekapcsoló interfész azon adatok tekintetében való használatához, amelyeket a járműegység a járműhálózaton keresztül továbbít, valamint egyéb technikai kérdéseket.
- (10) Annak érdekében, hogy a menetíró készülékekben használt plombák tanúsítása a legújabb előírások szerint történjen, a plombákat a menetíró készülékekben használt mechanikus plombák által nyújtott biztonságra vonatkozó új szabványhoz kell igazítani.
- (11) Ez a rendelet olyan rendszerek kialakítását, tesztelését, beépítését és működtetését érinti, amelyek a 2014/53/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv⁽¹⁾ által szabályozott rádióberendezéseket is tartalmazzák. A fenti irányelv a rádiótávközlés és/vagy rádiós helyzetmeghatározás céljából rádióhullámokat használó elektronikus vagy elektromos berendezések forgalomba hozatalát és üzembe helyezését szabályozza horizontális szinten, különös tekintettel az elektromos biztonságra, a más rendszerekkel való összeférhetőségre, a rádiófrekvencia-spektrumhoz való hozzáférésre, a segélyhívó szolgálatokhoz való hozzáférésre és/vagy további felhatalmazáson alapuló rendelkezésekre. A rádióspektrum hatékony használatának garantálása, a káros rádiójel-zavarások megelőzése, a rádióberendezés biztonságának és elektromágneses összeférhetőségének biztosítása és további, felhatalmazáson alapuló egyedi követelmények lehetővé tétele érdekében ez a rendelet nem sérti a fenti irányelvet.
- (12) Az (EU) 2016/799 végrehajtási rendeletet ezért módosítani kell.
- (13) Az e rendeletben meghatározott intézkedések összhangban vannak a 165/2014/EU rendelet 42. cikkének (3) bekezdésében említett bizottság véleményével,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

Az (EU) 2016/799 végrehajtási rendelet a következőképpen módosul:

1. Az 1. cikk a következőképpen módosul:

a) a második és harmadik bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(2) Az intelligens menetíró készülékek és alkatrészeik kialakítását, tesztelését, beépítését, vizsgálatát és javítását az e rendelet I. C. mellékletében meghatározott műszaki követelményeknek megfelelően kell végezni.

(3) A nem az intelligens menetíró készülék kategóriájába tartozó menetíró készülékeknek kialakításuk, tesztelésük, beépítésük, vizsgálatuk és javításuk tekintetében továbbra is, értelemszerűen vagy a 165/2014/EU rendelet I. mellékletében vagy a 3821/85/EGK tanácsi rendelet^(*) I. B. mellékletében meghatározott követelményeknek kell megfelelniük.

(*) A Tanács 3821/85/EGK rendelete (1985. december 20.) a közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről (HL L 370., 1985.12.31., 8. o.).”

b) a cikk a következő (5) bekezdéssel egészül ki:

„(5) Ez a rendelet nem sérti a 2014/53/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv^(*) rendelkezéseit.

(*) Az Európai Parlament és a Tanács 2014/53/EU irányelve (2014. április 16.) a rádióberendezések forgalmazására vonatkozó tagállami jogszabályok harmonizációjáról és az 1999/5/EK irányelv hatályaon kívül helyezéséről (HL L 153., 2014.5.22., 62. o.).”

2. A 2. cikk a következőképpen módosul:

a) a 3. fogalom meghatározás helyébe a következő szöveg lép:

„3. »adatközlő mappa«: a teljes – papíralapú vagy elektronikus formátumú – mappa, amely a gyártó vagy meghatalmazottja által a típusjóváhagyó hatósághoz a menetíró készülék vagy valamelyik alkatrészének típusjóváhagyása céljára benyújtott összes információt tartalmazza, köztük a 165/2014/EU rendelet 12. cikkének (3) bekezdésében említett tanúsítványokat, valamint az e rendelet I. C. mellékletében meghatározott tesztek elvégzéséről készült jegyzőkönyveket, csakúgy mint rajzokat, fényképeket és egyéb idevágó dokumentumokat;”

(1) Az Európai Parlament és a Tanács 2014/53/EU irányelve (2014. április 16.) a rádióberendezések forgalmazására vonatkozó tagállami jogszabályok harmonizációjáról és az 1999/5/EK irányelv hatályaon kívül helyezéséről (HL L 153., 2014.5.22., 62. o.).

b) a 7. fogalommeghatározás helyébe a következő szöveg lép:

„7. »intelligens menetíró készülék« vagy »második generációs menetíró készülék«: a 165/2014/EU rendelet 8., 9. és 10. cikkének, valamint e rendelet I. C. mellékletének megfelelő digitális menetíró készülék;”

c) a 8. fogalommeghatározás helyébe a következő szöveg lép:

„8. »menetíró készülék alkatrésze«: a következő elemek valamelyike: járműegység, mozgásérzékelő, adatrögzítő lap, külső GNSS-eszköz és külső korai távészlelő eszköz;”

d) a cikk a következő 10. fogalommeghatározással egészül ki:

„10. »járműegység«: a menetíró készülék, ide nem értve a mozgásérzékelőt és a mozgásérzékelőhöz tartozó csatlakozó kábeleket.

Egyetlen vagy a járműben különböző helyeken elhelyezett több egység alkothatja, valamint feldolgozó egységből, adatmemóriából, időmérő funkcióból, két intelligenskártyainterfész-eszközből (járművezető és járműkísérő), nyomtatóból, kijelzőből, csatlakozóból, a felhasználói inputok bevitelére szolgáló készülékekből, GNSS-vevőből és távoli kommunikációs eszközből áll.

A járműegység típusjávahagyástól függően az alábbi alkatrészekből állhat:

- a járműegység önálló alkatrészként (a GNSS-vevővel és a távoli kommunikációs eszközzel),
- a járműegység háza (a távoli kommunikációs eszközzel), és a külső GNSS-eszköz,
- a járműegység háza (a GNSS-vevővel) és a külső távoli kommunikációs eszköz,
- a járműegység háza, a külső GNSS-eszköz és a külső távoli kommunikációs eszköz.

Ha a járműegység a járműben különböző helyeken elhelyezett több egységből áll, a járműegység fő alkotórésze az az egység, amely a feldolgozó egységet, az adatmemóriát és az időmérő funkciót tartalmazza.

A »járműegység (VU)« kifejezés a »járműegységet« vagy a »járműegység fő alkotórészét« jelöli.”

3. A 6. cikk harmadik bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„Az I. C. melléklet azonban csak 2019. június 15-től alkalmazandó, a 16. függelék kivételével, amely 2016. március 2-től alkalmazandó.”

4. Az I.C. melléklet e rendelet I. mellékletének megfelelően módosul.

5. A II. melléklet e rendelet II. mellékletének megfelelően módosul.

2. cikk

Hatálybalépés

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, 2018. február 28-án.

a Bizottság részéről

az elnök

Jean-Claude JUNCKER

I. MELLÉKLET

Az (EU) 2016/799 rendelet I. C. melléklete a következőképpen módosul:

1. A tartalomjegyzék a következőképpen módosul:

a) a 3.12.5. pont helyébe a következő szöveg lép:

„3.12.5. Azok a helyek (helységnév és földrajzi hely), ahol a munkanapok kezdődnek, végződnek és/vagy ahol a halmozott járművezetési idő eléri a három óra többszörösét”;

b) a 4.5.3.2.16. pont helyébe a következő szöveg lép:

„4.5.3.2.16. Azon helyek adatai, ahol a halmozott járművezetési idő elérte a három órát”;

c) a 4.5.4.2.14. pont helyébe a következő szöveg lép:

„4.5.4.2.14. Azon helyek adatai, ahol a halmozott járművezetési idő elérte a három órát”;

d) a 6.2. pont helyébe a következő szöveg lép:

„6.2. Új vagy javított alkatrészek ellenőrzése”.

2. Az 1. pont a következőképpen módosul:

a) az ll) fogalommeghatározás helyébe a következő szöveg lép:

„ll) »távoli kommunikációs eszköz« vagy »korai távészlelő eszköz«:

a járműegység azon berendezése, amelyet célzott közúti ellenőrzések végzésére használnak;”;

b) a tt) fogalommeghatározás helyébe a következő szöveg lép:

„tt) »időbeállítás«:

az aktuális idő kiigazítása; e kiigazítás lehet automatikus, rendszeres időközönkénti, referenciaként a GNSS-vevő által szolgáltatott idő felhasználásával vagy pedig kalibrálás közben végzett beállítás;”;

c) az yy) fogalommeghatározás első franciabekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„— kizárólag a (2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv⁽¹⁾ legutóbb módosított változatának II. mellékletében található meghatározások szerinti) M1 és N1 kategóriájú járművekbe építik be;”;

d) a szöveg egy új, fff) fogalommeghatározással egészül ki:

„fff) »halmozott járművezetési idő«:

egy adott jármű vezetési perceinek összesített számát jelölő érték.

A halmozott vezetési idő a VEZETÉSNEK tekintett összes percnél az adatrögzítő készülék vezetői tevékenységek ellenőrzését szolgáló funkciója általi folyamatos számolása, amelyet csak arra használnak, hogy kiváltsák a jármű helyzetének rögzítését valahányszor a halmozott járművezetési idő eléri a három óra többszörösét. A halmozás az adatrögzítő készülék aktiválásakor kezdődik. Más körülmény, például „menetiró készülék nem szükséges” vagy kompon/vonaton megtett út” nem befolyásolja.

A halmozott járművezetési idő értéket nem szánják megjelenítésre, nyomtatásra vagy letöltésre.”.

3. A 2.3. pontban a (13) bekezdés utolsó franciabekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„— a járműegységek üzemeltetésének szokásos érvényességi ideje 15 év, mely időszak azon a napon kezdődik, amelytől a járműegység tanúsítványai érvényesek, a járműegységeket azonban kizárólag adatletöltés céljára további 3 hónapig használni lehet.”

4. A 2.4. pont helyébe a következő szöveg lép:

„A rendszerbiztonság célja az adatmemória következő módon történő védelme: az adatokhoz való jogosulatlan hozzáférés és az adatok manipulációjának megakadályozása és minden, erre irányuló kísérlet felderítése, a mozgás-érzékelő és a járműegység között kicserélt adatok integritásának és hitelességének védelme, az adatrögzítő készülék és a tachográfkártyák között kicserélt adatok integritásának és hitelességének védelme, a járműegység és adott esetben a külső GNSS-eszköz között kicserélt adatok integritásának és hitelességének védelme, csakúgy mint az ellenőrzés céljára végzett, korai távészleléssel történő kommunikáció során kicserélt adatok titkosságának, integritásának és hitelességének védelme, valamint a letöltött adatok integritásának és hitelességének védelme.”

5. A 3.2. pontban a (27) bekezdés utolsó franciabekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„— azok a helyek (helységnev és földrajzi hely), ahol a járművezető halmozott járművezetési ideje eléri a három óra többszörösét;”.

6. A 3.4. pont (49) bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„(49) Úgy kell tekintetni, hogy az első, SZÜNETRE/PIHENÉSRE vagy KÉSZENLÉTRE történő tevékenységváltás, amely 120 másodpercen belül azután következett be, hogy a jármű megállása következtében automatikus váltás történt a MUNKÁRA, a jármű leállásakor következett be (és ezért a MUNKÁRA való átváltást adott esetben törölni kell).”

7. A 3.6.1. pont (59) bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„(59) Erre a járművezetőnek, egyelőre ideiglenes adatbevitelként, fel kell jegyeznie a jármű aktuális helyét.

A legutóbbi kártyakivétel során ideiglenesen bevitt adatok az alábbi feltételek mellett érvényesítésre kerülnek (azaz a továbbiakban nem írhatók felül):

— azon hely bevitele, ahol az aktuális munkanap kezdődik a 61. követelmény szerinti kézi adatbevitel során,

— a következő olyan hely bevitele, ahol az aktuális munkanap kezdődik, amennyiben a kártyatulajdonos a 61. követelmény szerinti kézi adatbevitel során nem rögzít semmit a munkanap kezdetének vagy végének helye gyanánt.

A legutóbbi kártyakivétel során ideiglenesen bevitt adatok az alábbi feltételek mellett felülíródnak, és az új érték kerül érvényesítésre:

— a következő olyan hely bevitele, ahol az aktuális munkanap végződik, amennyiben a kártyatulajdonos a 61. követelmény szerinti kézi adatbevitel során nem rögzít semmit a munkanap kezdetének vagy végének helye gyanánt.”

8. A 3.6.2. pontban a hatodik és hetedik franciabekezdés helyébe a következő franciabekezdések lépnek:

„— az előző munkanap befejezésének helye, a megfelelő időponthoz kapcsolva (felülírva és érvényesítve a legutóbbi kártyakivételnél bevitt adatot),

— az aktuális munkanap kezdetének helye, a megfelelő időponthoz kapcsolva (érvényesítve a legutóbbi kártyakivételnél bevitt ideiglenes adatot).”

9. a 3.9.15. pont helyébe a következő szöveg lép:

„3.9.15. »Időütközés«

(86) Ezt az eseményt az idézi elő, amikor a járműegység – **a kalibrálási üzemmódon kívül** – 1 percet meghaladó eltérést észlel a járműegység időmérő funkciója által kijelzett idő és a GNSS-vevőből származó időadatok között. Ez az esemény a járműegység belső időmérőjének értékével együtt rögzítésre kerül, és automatikus időbeállítást eredményez. Valamely »időütközés« esemény kiváltását követően a járműegység a következő 12 órában nem fog újabb »időütközés« eseményt generálni. Ez az esemény nem idéződik elő, ha a GNSS-vevő legalább 30 napon át nem észlelt érvényes GNSS-jelet.”

10. A 3.9.17. pont az alábbi franciabekezdéssel egészül ki:

„— az ITS-interfész hibája (adott esetben)”.

11. A 3.10. pont a következőképpen módosul:

i. a táblázat előtti (89) bekezdésben szereplő szöveg helyébe a következő szöveg lép:

„Az adatrögzítő készüléknek önellenőrző és beépített tesztek segítségével fel kell derítenie a hibákat az alábbi táblázat szerint.”;

ii. a táblázat a következő sorral egészül ki:

„ITS-interfész (opcionális)	Megfelelő működés”	
-----------------------------	--------------------	--

12. A 3.12. pont második franciabekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„— A földrajzi helyek napi átlagos száma a meghatározás szerint a következő: 6 olyan hely, ahol a munkanap kezdődött, 6 olyan hely, ahol a halmozott járművezetési ideje eléri a három óra többszörösét, 6 olyan hely, ahol a munkanap befejeződik, tehát a »365 nap« legalább 6570 helyet magában foglal.”

13. A 3.12.5. pont a következőképpen módosul:

a) a cím és a (108) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„3.12.5. Azok a helyek (helységnev és földrajzi hely), ahol a munkanapok kezdődnek, végződnek és/vagy ahol a halmozott járművezetési idő eléri a három óra többszörösét

(108) Az adatrögzítő készüléknek az alábbi adatokat rögzítenie és tárolnia kell adatmemóriájában:

- azok a helyek (helységnev és földrajzi hely), ahol a járművezető és/vagy a járműkísérő megkezdte munkanapját,
- azok a helyek (helységnev és földrajzi hely), ahol a járművezető halmozott járművezetési ideje eléri a három óra többszörösét,
- azok a helyek (helységnev és földrajzi hely), ahol a járművezető és/vagy a járműkísérő befejezi munkanapját.”;

b) a (110) bekezdés negyedik franciabekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„— a bevitt adat típusa (a munkanap kezdete, vége vagy 3 óra halmozott járművezetési idő),”;

c) a (111) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(111) Az adatmemóriának képesnek kell lennie arra, hogy legalább 365 napon át megőrizze azokat a helyeket (helységnév és földrajzi hely), ahol a munkanapok kezdődtek, végződtek, és/vagy a halmozott járművezetési idő elérte a három órát.”

14. A 3.12.7. pont (116) bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„(116) Az adatrögzítő készüléknek rögzíteni és tárolnia kell adatmemóriájában a jármű pillanatnyi sebességét és az ezzel összefüggő dátumot és időpontot a megelőző legalább 24 órás időszak minden másodpercében, amikor a jármű mozgásban volt.”

15. A 3.12.8. pontban szereplő táblázat a következőképpen módosul:

a) a táblázat „A GNSS-vevőből származó helyzetmeghatározási információk hiánya” és „A mozgásadatok hibája” szövegrésszel kezdődő sorok között az alábbi sorral egészül ki:

„Kommunikációs hiba a külső GNSS-eszközzel	<ul style="list-style-type: none"> — a leghosszabb esemény az utolsó 10 előfordulási nap mindegyikén, — az öt leghosszabb esemény az utolsó 365 nap folyamán. 	<ul style="list-style-type: none"> — az esemény kezdetének dátuma és időpontja, — az esemény végének dátuma és időpontja, — az esemény kezdetén és/vagy végén behelyezett kártya (kártyák) típusa, száma, kiállító tagállama és generációja, — az ugyanazon a napon történt hasonló események száma.”
--	---	---

b) az „Időütközés” szövegrésszel kezdődő sor helyébe a következő sor lép:

„Időütközés	<ul style="list-style-type: none"> — a legsúlyosabb esemény az utolsó 10 előfordulási nap mindegyikén (vagyis azok, amikor a legnagyobb különbség mutatkozik az adatrögzítő készülék által mutatott dátum és időpont, illetve a GNSS által mutatott dátum és időpont között), — az öt legsúlyosabb esemény az utolsó 365 nap folyamán, 	<ul style="list-style-type: none"> — az adatrögzítő készülék által rögzített dátum és időpont, — GNSS-dátum és -időpont, — az esemény kezdetén és/vagy végén behelyezett kártya (kártyák) típusa, száma, kiállító tagállama és generációja, — az ugyanazon a napon történt hasonló események száma.”
-------------	--	--

16. A 3.20. pont (200) bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„(200) Az adatrögzítő készüléket el lehet látni szabványosított interfészekkel, amelyek lehetővé teszik, hogy egy külső eszköz a menetíró készülék által rögzített vagy előállított adatokat működési vagy kalibrálási üzemmódban használni tudja.

A 13. függelék meghatározza szabványosított formában, hogy milyen opcionális ITS-interfészt lehet használni. Más járműegység-interfészek is létezhetnek, amennyiben azok teljes mértékben megfelelnek a 13. függelék követelményeinek a minimális adatlistát, a biztonságot és a járművezető hozzájárulását illetően.

A járművezető hozzájárulása nem vonatkozik az adatrögzítő készülékről a járműhálózathoz továbbított adatokra. Amennyiben a jármű hálózatába bevitt személyes adatok a jármű hálózatán kívül további feldolgozáson esnek át, a járműgyártó felelőssége, hogy a személyes adatok kezelése az (EU) 2016/679 rendeletnek (általános adatvédelmi rendelet) megfelelően történjen.

A járművezető hozzájárulása a menetíróról távoli vállalkozás részére letöltött adatokra (193. követelmény) sem vonatkozik, mivel ezt az esetet a vállalkozáskártyához való hozzáférési jog alapján ellenőrzik.

Az említett interfészen keresztül rendelkezésre bocsátott ITS-adatokra a következő követelmények vonatkoznak:

- a menetíró adatszótárában meglévő adatokból kiválasztott adathalmazról van szó (1. függelék),
- e kiválasztott adatok egy részhalmaza a »személyes adat« jelölést kapta,
- a »személyes adatok« részhalmaz csak akkor hívható le, ha a járművezető igazolható módon hozzájárulását adta ahhoz, hogy személyes adatai elhagyják a járműhálózatot, és a hozzájárulási funkciót aktiválták,
- a járművezető hozzájárulása bármikor aktiválható vagy kikapcsolható a menüben szereplő parancsok segítségével, ha a járművezetői kártya be van helyezve,
- az adathalmazt és -részhalmazt vezeték nélküli Bluetooth protokollal továbbítják a jármű vezetőfülkéjének sugarán belül, 1 perces frissítési gyakorisággal,
- a külső eszköz és az ITS-interfész párosítását egy külön erre a célra szolgáló, véletlenszerűen megválasztott, 4 számból álló PIN-kód védi, amelyet a járműegységben rögzítenek, és amely a kijelzőn keresztül megjeleníthető,
- az ITS-interfész jelenléte semmi esetre sem zavarhatja vagy befolyásolhatja a járműegység megfelelő működését és biztonságát.

Egyéb adatok is kiadhatók a meglévő adatokból kiválasztott, minimális listának tekintett adathalmazon kívül, feltéve, hogy nem minősülnek személyes adatoknak.

Az adatrögzítő készüléknek alkalmasnak kell lennie arra, hogy értesítést küldjön a járművezető hozzájárulásáról a járműhálózat többi platformjára.

Bekapcsolt gyújtás mellett ezeket az adatokat folyamatosan közvetíteni kell.”

17. A 3.23. pont (211) bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„(211) A járműegység beépített órájának időbeállítását 12 óránként automatikusan kiigazítják. Ha GNSS-jel hiányában a kiigazítás nem lehetséges, az időbeállításnak a lehető leghamarabb meg kell történnie, amint a járműegység – attól függően, hogy a jármű mikor kap gyújtást – ismét érvényes időadatokhoz jut a GNSS-vevőből. A járműegységbe épített óra automatikus beállításához a GNSS-vevőből jövő időjelzést kell használni.”

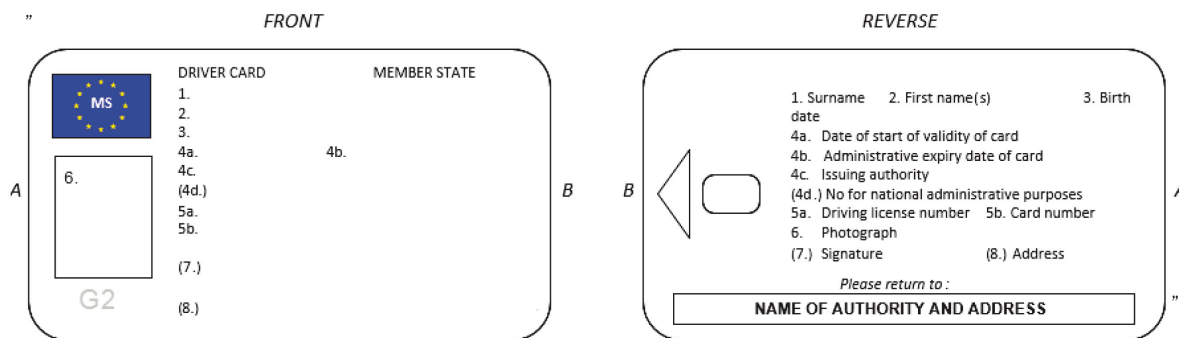
18. A 3.26. pont (225) és (226) bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„(225) Az adatrögzítő készülék minden különálló alkatrészén ismertető címkét kell helyezni, amelyen a következő adatoknak kell szerepelniük:

- a gyártó neve és címe,
- a gyártói alkatrészek száma és a gyártás éve,
- sorozatszám,
- típusjóváhagyási jel.

(226) Az ismertető címkén az alábbiaknak mindenképpen szerepelnie kell, akkor is, ha nincs elég hely az összes fent említett adat feltüntetésére: a gyártó neve vagy logója és a berendezés sorozatszáma.”

19. A 4.1. pontban a járművezetői kártya előlapját és hátlapját mutató kép helyébe a következő kép lép:



20. A 4.5.3.1.8. pontban a (263) bekezdés első franciabekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„— kártyahiba (amennyiben a hiba ehhez a kártyához kapcsolódik).”

21. A 4.5.3.2.8. pontban a (288) bekezdés első franciabekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„— kártyahiba (amennyiben a hiba ehhez a kártyához kapcsolódik).”

22. A 4.5.3.2.16. pont helyébe a következő szöveg lép:

„4.5.3.2.16. Azon helyek adatai, ahol a halmozott járművezetési idő elérte a három órát

(305) A járművezetői kártyának az alábbi adatokat kell tárolnia a jármű azokban az időpontokban elért helyzetével kapcsolatban, amikor a halmozott járművezetési idő elérte a három óra többszörösét:

- az a dátum és időpont, amikor a halmozott járművezetési idő eléri a három óra többszörösét,
- a jármű helyzete,
- a GNSS pontossága és a helyzet meghatározásának dátuma és időpontja,
- a jármű kilométer-számlálójának értéke.

(306) A járművezetői kártyának legalább 252 ilyen rekord tárolására képesnek kell lennie.”

23. A 4.5.4.2.14. pont helyébe a következő szöveg lép:

„4.5.4.2.14. Azon helyek adatai, ahol a halmozott járművezetési idő elérte a három órát

(353) A műhelykártyának az alábbi adatokat kell tárolnia a jármű azokban az időpontokban elért helyzetével kapcsolatban, amikor a halmozott járművezetési idő elérte a három óra többszörösét:

- az a dátum és időpont, amikor a halmozott járművezetési idő eléri a három óra többszörösét,

- a jármű helyzete,
- a GNSS pontossága és a helyzet meghatározásának dátuma és időpontja,
- a jármű kilométer-számlálójának értéke.

(354) A műhelykártyának legalább 18 ilyen rekord tárolására képesnek kell lennie.”

24. Az 5.2. pont (396) bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„(396) A címkén legalább a következő adatokat fel kell tüntetni:

- az elismert szerelő vagy műhely neve, címe vagy kereskedelmi neve,
- a jármű jellemző együtthatója, »w = ... imp/km« formában,
- az adatrögzítő készülék állandója, »k = ... imp/km« formában,
- a gumiabroncsok tényleges kerülete, »l = ... mm« formában,
- abroncsméret,
- az a dátum, amikor meghatározták jármű jellemző együtthatóját, és lemérték a gumiabroncsok kerületét,
- a jármű jármű-azonosító száma,
- külső GNSS-eszköz jelenléte vagy hiánya,
- adott esetben a külső GNSS-eszköz sorozatszáma,
- a távoli kommunikációs eszköz, ha van, sorozatszáma,
- az összes elhelyezett plomba sorozatszáma,
- a jármű azon része, amelybe adott esetben az adaptert beépítették,
- a jármű azon része, amelybe a mozgásérzékelőt beépítették, ha az nincs összekötve a sebességváltóval, illetve nem alkalmaznak adaptert,
- az adaptert és a járműnek az adapter bejövő impulzusait továbbító részét összekötő kábel színe,
- az adapterbe épített mozgásérzékelő sorozatszáma.”

25. Az 5.3. pont a következőképpen módosul:

a) a pont a (398) bekezdés után új (398a) bekezdéssel egészül ki:

„(398a) A fent említett plombákat az EN 16882:2016 szabvány szerint kell tanúsítani.”;

b) a (401) bekezdés második albekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„Ezen egyedi azonosító szám formátuma a következő: MMNNNNNNNN eltávolíthatatlan módon feltüntetve; MM a gyártó egyedi azonosítója (a nyilvántartás kezelése az Európai Bizottság illetékességi körébe tartozik), az NNNNNNNN pedig a plomba alfanumerikus, a gyártó által kiadott számok körében egyedi szám.”;

c) a (403) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(403) Amikor a plombagyártók az EN 16882:2016 szabvány szerint tanúsított plombamintát kapnak, nyilvántartásba kell venni őket egy külön erre a célra fenntartott adatbázisban, plombaazonosító számaikat pedig közzé kell tenni egy, az Európai Bizottság által meghatározott eljárással.”;

d) a (404) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(404) A jóváhagyott műhelyek és járműgyártók a 165/2014/EU rendelet keretében csak az EN 16882:2016 szabvány szerint tanúsított olyan plombákat használhatnak, amelyek a fent említett adatbázisban bejegyzett plombagyártóktól származnak.”

26. A 6.2. pont helyébe a következő szöveg lép:

„6.2. Új vagy javított alkatrészek ellenőrzése

(407) Minden egyes eszköz esetében – akár új, akár javított – ellenőrizni kell, hogy a 3.2.1., 3.2.2., 3.2.3. és 3.3. szakaszban megállapított határokon belül megfelelően működik-e, és leolvasásai és a rögzített adatok tekintetében pontos-e.”

27. A 6.3. pont (408) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„(408) A járműbe beépítve a berendezés egészének (beleértve az adatrögzítő készüléket) meg kell felelnie a 3.2.1., 3.2.2., 3.2.3. és 3.3. szakaszban megállapított megengedhető túréshatárookra vonatkozó előírásoknak. A berendezés egészét az 5.3. ponttal összhangban le kell plombálni, és annak kalibrálási funkciót is tartalmaznia kell.”

28. A 8.1. pont a következőképpen módosul:

a) a 8.1. pontban a (425) bekezdés előtti bevezető szöveg helyébe a következő szöveg lép:

„E szakasz alkalmazásában az »adatrögzítő készülék« meghatározás az »adatrögzítő készülék vagy alkatrészei« fogalmát jelenti. A mozgásérzékelőt a járműegységgel, a külső GNSS-eszközt a járműegységgel, valamint a külső távoli kommunikációs eszközt a járműegységgel összekötő kábel(ek) típusjóváhagyása nem szükséges. Az adatrögzítő készülék által használt papírt az adatrögzítő készülék alkatrészének kell tekinteni.

A gyártók kérhetik az adatrögzítő készülékek alkatrészének (alkatrészeinek) típusjóváhagyását más adatrögzítő készülék alkatrészeivel együtt, feltéve, hogy minden egyes alkatrész megfelel e melléklet követelményeinek. A gyártók az adatrögzítő készülék típusjóváhagyását is kérelmezhetik.

Az e rendelet 2. cikkének 10. fogalommeghatározásában foglaltak szerint a járműegységek alkatrészei különbözőképpen lehetnek összeszerelve. Bármilyen is legyen a járműegység alkatrészeinek összeszerelése, a külső antenna és (adott esetben) a GNSS-vevőhöz vagy a távoli kommunikációs eszközhöz kapcsolt antennaelosztó nem képezik részét a járműegység típusjóváhagyásának.

Mindazonáltal azon gyártóknak, amelyek adatrögzítő készülékre vonatkozó típusjóvá hagyást kaptak, nyilvánosan hozzáférhető listát kell vezetniük az egyes típusjóvá hagyott járműeszközökkel, külső GNSS-eszközökkel és külső távoli kommunikációs eszközökkel kompatibilis antennákról és elosztókról.”;

b) a (427) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(427) A tagállamok típusjóvá hagyó hatóságai mindaddig nem adnak ki típusbizonyítványt, amíg nem bocsátják rendelkezésükre az alábbiakat:

- biztonsági tanúsítvány (amennyiben e melléklet előírja),
- működési tanúsítvány,
- valamint interoperabilitási tanúsítvány (amennyiben e melléklet előírja),

arra az adatrögzítő készülékre vagy arra a tachográfkártyára vonatkozóan, amelyre a típusjóvá hagyási kérelmet benyújtották.”

29. Az 1. függelék a következőképpen módosul:

a) a tartalomjegyzék a következőképpen módosul:

i. a 2.63. pont helyébe a következő szöveg lép:

„2.63. Későbbi használatra fenntartva”;

ii. a 2.78. pont helyébe a következő szöveg lép:

„2.78. GNSSAccumulatedDriving”;

iii. a 2.79. pont helyébe a következő szöveg lép:

„2.79. GNSSAccumulatedDrivingRecord”;

iv. a 2.111. pont helyébe a következő szöveg lép:

„2.111. NoOfGNSSADRecords”;

v. a 2.160. pont helyébe a következő szöveg lép:

„2.160. Későbbi használatra fenntartva”;

vi. a 2.203. pont helyébe a következő szöveg lép:

„2.203. VuGNSSADRecord”;

vii. a 2.204. pont helyébe a következő szöveg lép:

„2.204. VuGNSSADRecordArray”;

viii. a 2.230. pont helyébe a következő szöveg lép:

„2.230. Későbbi használatra fenntartva”;

ix. a 2.231. pont helyébe a következő szöveg lép:

„2.231. Későbbi használatra fenntartva”;

- b) a 2. pont a 2.1. pont előtt az alábbi szövegrésszel egészül ki:

„Az 1. és 2. generációs alkalmazásokhoz használt kártyaadattípusokra vonatkozóan az e függelékben meghatározott méret a 2. generációs alkalmazásra vonatkozó méret. A leolvasó elvileg már ismeri az 1. generációs alkalmazásra vonatkozó méretet. Az I. C. mellékletben szereplő, ilyen adattípusokra vonatkozó számozott követelmények az 1. generációs és a 2. generációs alkalmazásokra egyaránt vonatkoznak.”;

- c) a 2.19. pont helyébe a következő szöveg lép:

„2.19. **CardEventData**

1. generáció:

Olyan, járművezetői vagy műhelykártyán tárolt információ, amely a kártyatulajdonossal kapcsolatos eseményekre vonatkozik (I. C. melléklet, 260. és 318. követelmény).

```
CardEventData ::= SEQUENCE SIZE (6) OF {
    cardEventRecords                               SET SIZE (NoOfEventsPerType) OF
                                                    CardEventRecord
}
```

CardEventData egy, az EventFaultType emelkedő értéke szerint rendezett cardEventRecords sorozat (kivéve a biztonság megsértésére tett kísérletekkel kapcsolatos rekordokat, amelyek a sorozat utolsó részében kerülnek összegyűjtésre).

cardEventRecords egy adott eseménytípus (vagy a biztonság megsértésére tett kísérletek eseményeire vonatkozó kategória) eseményrekordjainak sorozata.

2. generáció:

Olyan, járművezetői vagy műhelykártyán tárolt információ, amely a kártyatulajdonossal kapcsolatos eseményekre vonatkozik (I. C. melléklet, 285. és 341. követelmény).

```
CardEventData ::= SEQUENCE SIZE (11) OF {
    cardEventRecords                               SET SIZE (NoOfEventsPerType) OF
                                                    CardEventRecord
}
```

CardEventData egy, az EventFaultType emelkedő értéke szerint rendezett cardEventRecords sorozat (kivéve a biztonság megsértésére tett kísérletekkel kapcsolatos rekordokat, amelyek a sorozat utolsó részében kerülnek összegyűjtésre).

cardEventRecords egy adott eseménytípus (vagy a biztonság megsértésére tett kísérletek eseményeire vonatkozó kategória) eseményrekordjainak sorozata.”

- d) a 2.30. pont helyébe a következő szöveg lép:

„2.30. **CardRenewalIndex**

A kártya megújítási indexe [i] definíció].

```
CardRenewalIndex ::= IA5String (SIZE (1) )
```

Érték-hozzárendelés: (lásd e melléklet VII. fejezetét).

‘0’ Első kiadás.

A növekedés sorrendje: „0, ..., 9, A, ..., Z”

- e) a 2.61. pontban a „2. generáció” alcím utáni szövegrész helyébe a következő szöveg lép:

```
„DriverCardApplicationIdentification ::= SEQUENCE {
  typeOfTachographCardId      EquipmentType,
  cardStructureVersion         CardStructureVersion,
  noOfEventsPerType            NoOfEventsPerType,
  noOfFaultsPerType            NoOfFaultsPerType,
  activityStructureLength      CardActivityLengthRange,
  noOfCardVehicleRecords      NoOfCardVehicleRecords,
  noOfCardPlaceRecords        NoOfCardPlaceRecords,
  noOfGNSSADRecords           NoOfGNSSADRecords,
  noOfSpecificConditionRecords NoOfSpecificConditionRecords
  noOfCardVehicleUnitRecords  NoOfCardVehicleUnitRecords
}
```

Az 1. generáció adatalemein túlmenően a következő adataleemeket kell alkalmazni:

noOfGNSSADRecords a kártyán tárolható halmozott járművezetési GNSS-rekordok száma.

noOfSpecificConditionRecords a kártyán tárolható különleges körülmény-rekordok száma.

noOfCardVehicleUnitRecords a kártyán eltárolható járműrekordok száma.”;

- f) a 2.63. pont helyébe a következő szöveg lép:

„2.63. **Későbbi használatra fenntartva**”;

- g) a 2.67. pontban a „2. generáció” alcím utáni szövegrész helyébe a következő szöveg lép:

„Ugyanazokat az értékeket kell használni, mint az 1. generáció esetében, valamint a következő további értékeket:

```
--GNSS Facility                (8),
--Remote Communication Module  (9),
--ITS interface module         (10),
--Plaque                       (11), --may be used in SealRecord
--M1/N1 Adapter                (12), --may be used in SealRecord
--European Root CA (ERCA)      (13),
--Member State CA (MSCA)       (14),
--External GNSS connection     (15), --may be used in SealRecord
--Unused                       (16), --used in SealDataVu
--Driver Card (Sign)           (17), --only to be used in the CHA
                                field of a signing certificate
--Workshop Card (Sign)         (18), --only to be used in the CHA
                                field of a signing certificate
--Vehicle Unit (Sign)          (19), --only to be used in the CHA
                                field of a signing certificate
--RFU                          (20..255)
```

1. megjegyzés: A SealRecord tartalmazhatja adott esetben a Plaque (címke), az Adapter (adapter) és az External GNSS connection (külső GNSS-kapcsolat) 2. generációs értékeit, valamint a Vehicle Unit (járműegység) és a Motion Sensor (mozgásérzékelő) 1. generációs értékeit.

2. megjegyzés: A 2. generációs tanúsítvány CardHolderAuthorisation (CHA) adatmezőjében az (1), (2) és (6) értékek az adott berendezéstípusra vonatkozó kölcsönös hitelesítés tanúsítvány jelzéseként értelmezendők. A digitális aláírás létrehozására vonatkozó kapcsolódó tanúsítvány jelzéséhez a (17), (18) vagy (19) értéket kell használni.”;

h) a 2.70. pontban a „2. generáció” alcím utáni szövegrész helyébe a következő szöveg lép:

„2. generáció:

'0x'H	Általános események,
'00'H	Nincsenek további részletek,
'01'H	Érvénytelen kártya behelyezése,
'02'H	Kártyaütközés,
'03'H	Időátfedés,
'04'H	Járművezetés megfelelő kártya nélkül,
'05'H	Kártya behelyezése járművezetés közben,
'06'H	Az utolsó kártyakapcsolat nem megfelelő lezárása,
'07'H	Gyorshajtás,
'08'H	Az áramellátás megszakadása,
'09'H	A mozgásadatok hibája,
'0A'H	A jármű mozgásával kapcsolatos ellentmondás,
'0B'H	Időütközés (a GNSS és a járműegység belső órája között),
'0C'H	Kommunikációs hiba a távoli kommunikációs eszközzel,
'0D'H	A GNSS-vevőből származó helyzetmeghatározási információk hiánya
'0E'H	Kommunikációs hiba a külső GNSS-eszközzel,
'0F'H	RFU,
'1x'H	A járműegységgel kapcsolatos, a biztonsági rendszer megsértésére tett kísérletek
'10'H	eseményei,
'11'H	Nincsenek további részletek,
'12'H	A mozgásérzékelő hitelesítési hibája,
'13'H	A tachográfkártya hitelesítési hibája,
'14'H	A mozgásérzékelő jogosulatlan cseréje,
'15'H	A kártyaadatok bevitelét érintő integritási hiba,
'16'H	A tárolt felhasználói adatokat érintő integritási hiba,
'17'H	Belső adatátviteli hiba,
'18'H	Jogosulatlan burkolatfelnyitás,
'19'H	Hardverrongálás,
'1A'H	A GNSS-rendszer manipulálásészlelése,
'1B'H	A külső GNSS-eszköz tanúsítványának érvényessége lejárt,
'1C'H-től '1F'H-ig	A külső GNSS-eszköz tanúsítványának érvényessége lejárt,
	RFU,
'2x'H	Az érzékelővel kapcsolatos, a biztonsági rendszer megsértésére tett kísérletek
'20'H	eseményei,
'21'H	Nincsenek további részletek,
'22'H	Hitelesítési hiba,
'23'H	A tárolt adatok integritási hibája,
'24'H	Belső adatátviteli hiba,
'25'H	Jogosulatlan burkolatfelnyitás,
'26'H H-től	Hardverrongálás,
'2F'H H-ig	RFU,
'3x'H	Az adatrögzítő készülék hibái,
'30'H	Nincsenek további részletek,
'31'H	A járműegység belső hibája,
'32'H	Nyomtatóhiba,
'33'H	Kijelzőhiba,
'34'H	Letöltési hiba,
'35'H	Érzékelőhiba,
'36'H	Belső GNSS-vevőhiba,
'37'H	Külső GNSS-eszköz.
'38'H	Távoli kommunikációs eszköz,
'39'H	ITS-interfész,
'3A'H H-től	RFU,
'3F'H-ig	
'4x'H	Kártyahibák,
'40'H	Nincsenek további részletek,
'41'H-től '4F'H-ig	RFU,
'50'H-től '7F'H-ig	RFU,
'80'H-től 'FF'H-ig	Gyártóspecifikus.”;

- i) a 2.71. pont helyébe a következő szöveg lép:

„2.71. **ExtendedSealIdentifier**

2. generáció:

A bővített plombaazonosító egyedileg azonosítja a plombát (I. C. melléklet, 401. követelmény).

```
ExtendedSealIdentifier ::= SEQUENCE {  
    manufacturerCode      OCTET STRING (SIZE(2)),  
    sealIdentifier         OCTET STRING (SIZE(8))  
}
```

manufacturerCode a plomba gyártójának kódja.

sealIdentifier a gyártó egyedi plombájának azonosítója.”;

- j) a 2.78. és 2.79. pont helyébe a következő szöveg lép:

„2.78. **GNSSAccumulatedDriving**

2. generáció:

Járművezetői vagy műhelykártyán abban az esetben eltárolt, a jármű GNSS-helyzetére vonatkozó információ, ha a halmozott járművezetési idő eléri a három óra többszörösét (I. C. melléklet, 306. és 354. követelmény).

```
GNSSAccumulatedDriving := SEQUENCE {  
    gnssADPointerNewestRecord    INTEGER(0..NoOfGNSSADRecords -1),  
    gnssAccumulatedDrivingRecords SET SIZE(NoOfGNSSADRecords) OF  
                                     GNSSAccumulatedDrivingRecord  
}
```

gnssADPointerNewestRecord az utoljára aktualizált halmozott járművezetési GNSS-rekord indexe.

Érték-hozzárendelés: a halmozott járművezetési GNSS-rekord számlálójának megfelelő szám, amely a halmozott járművezetési GNSS-rekordnak a szerkezetben való első előfordulásakor »0«-val kezdődik.

gnssAccumulatedDrivingRecords azon rekordok sorozata, amelyek annak az időpontnak a dátumát és idejét tartalmazzák, amikor a halmozott járművezetési idő eléri a három óra többszörösét, valamint a jármű helyzetére vonatkozó adatokat.

2.79. **GNSSAccumulatedDrivingRecord**

2. generáció:

Járművezetői vagy műhelykártyán abban az esetben eltárolt, a jármű GNSS-helyzetére vonatkozó információ, ha a halmozott járművezetési idő eléri a három óra többszörösét (I. C. melléklet, 305. és 353. követelmény).

```
GNSSAccumulatedDrivingRecord ::= SEQUENCE {  
    timeStamp              TimeReal,  
    gnssPlaceRecord        GNSSPlaceRecord,  
    vehicleOdometerValue   OdometerShort  
}
```

timeStamp annak az időpontnak a dátuma és ideje, amikor a halmozott járművezetési idő eléri a három óra többszörösét.

gnssPlaceRecord a jármű helyzetére vonatkozó információt tartalmazza.

vehicleOdometerValue a kilométer-számláló értéke abban az időpontban, amikor a halmozott járművezetési idő eléri a három óra többszörösét.”;

k) a 2.86. pont helyébe a következő szöveg lép:

„2.86. KeyIdentifier

Egy nyilvános kulcs egyedi azonosítója, amely a kulcsra való hivatkozásra és annak kiválasztására szolgál. Ezen azonosító a kulcs tulajdonosát is azonosítja.

```
KeyIdentifier ::= CHOICE {  
    extendedSerialNumber      ExtendedSerialNumber,  
    certificateRequestID       CertificateRequestID,  
    certificationAuthorityKID  CertificationAuthorityKID  
}
```

Az első választás alkalmas egy járműegység, tachográfkártya vagy külső GNSS-eszköz nyilvános kulcsára való hivatkozásra.

A második választás alkalmas egy járműegység nyilvános kulcsára való hivatkozásra (olyan esetekben, amikor a járműegység sorszámát a tanúsítvány elkészítésének idején nem ismert).

A harmadik választás alkalmas egy tagállam nyilvános kulcsára való hivatkozásra.”;

l) a 2.92. pont helyébe a következő szöveg lép:

„2.92. MAC

2. generáció:

A 11. függelékben meghatározott titkosító csomagoknak megfelelő, 8, 12 vagy 16 bájt hosszúságú titkosítási ellenőrző összeg.

```
MAC ::= CHOICE {  
    Mac8      OCTET STRING (SIZE(8)),  
    Mac12     OCTET STRING (SIZE(12)),  
    Mac16     OCTET STRING (SIZE(16)),  
};
```

m) a 2.111. pont helyébe a következő szöveg lép:

„2.111. NoOfGNSSADRecords

2. generáció:

Egy kártyán tárolható halmozott járművezetési GNSS-rekordok száma.

```
NoOfGNSSADRecords ::= INTEGER (0..216-1)
```

Érték-hozzárendelés: lásd a 2. függelékét.”;

n) a 2.120. pontban a „16’ H” érték helyébe a következő szöveg lép:

„16’ H VuGNSSADRecord”;

o) a 2.160. pont helyébe a következő szöveg lép:

„2.160. Későbbi használatra fenntartva”;

p) a 2.162. pont helyébe a következő szöveg lép:

„2.162. **TimeReal**

Egy kombinált dátum- és adatmezőre vonatkozó kód, ahol a dátum és az idő az 1970. január 1-je 00 ó. 00 p. 00 mp. (UTC) óta eltelt másodpercekben van kifejezve.

TimeReal {INTEGER:TimeRealRange} ::= INTEGER (0..TimeRealRange)

Érték-hozzárendelés – Rendezett oktett: Az 1970. január 1-je (UTC) éjjél óta eltelt másodpercek száma.

A legutolsó lehetséges dátum/idő 2106-ban található.”;

q) a 2.179. pont helyébe a következő szöveg lép:

„2.179. **VuCardRecord**

2. generáció:

Olyan, járműegységben tárolt információ, amely egy használatban lévő tachográfkártyára vonatkozik (I. C. melléklet, 132. követelmény).

```
VuCardRecord ::= SEQUENCE {
    cardNumberAndGenerationInformation    FullCardNumberAndGeneration,
    cardExtendedSerialNumber              ExtendedSerialNumber,
    cardStructureVersion                  CardStructureVersion,
    cardNumber                             CardNumber
}
```

cardNumberAndGenerationInformation a használt kártya teljes kártyaszáma és generációja (2.74. adattípus).

cardExtendedSerialNumber a kártya mesterfájljában található EF_ICC fájlból kiolvasott érték.

cardStructureVersion a DF_Tachograph_G2 fájlban található EF_Application_Identification fájlból kiolvasott érték.

cardNumber a DF_Tachograph_G2 fájlban található EF_Identification fájlból kiolvasott érték.”;

r) a 2.203. és 2.204. pont helyébe a következő szöveg lép:

„2.203. **VuGNSSADRecord**

2. generáció:

Járműegységben abban az esetben eltárolt, a jármű GNSS-helyzetére vonatkozó információ, ha a halmozott járművezetési idő eléri a három óra többszörösét (I. C. melléklet, 108. és 110. követelmény).

```
VuGNSSADRecord ::= SEQUENCE {
    timeStamp                TimeReal,
    cardNumberAndGenDriverSlot FullCardNumberAndGeneration,
    cardNumberAndGenCodriverSlot FullCardNumberAndGeneration,
    gnssPlaceRecord          GNSSPlaceRecord,
    vehicleOdometerValue      OdometerShort
}
```

timeStamp annak az időpontnak a dátuma és ideje, amikor a halmozott járművezetési idő eléri a három óra többszörösét.

cardNumberAndGenDriverSlot a járművezetői kártyaolvasó egységbe behelyezett kártyát és annak generációját azonosítja.

cardNumberAndGenCodriverSlot a járműkísérői kártyaolvasó egységbe behelyezett kártyát és annak generációját azonosítja.

gnssPlaceRecord a jármű helyzetére vonatkozó információt tartalmazza.

vehicleOdometerValue a kilométer-számláló értéke abban az időpontban, amikor a halmozott járművezetési idő eléri a három óra többszörösét.

2.204. **VuGNSSADRecordArray**

2. generáció:

Járműegységben abban az esetben eltárolt, a jármű GNSS-helyzetére vonatkozó információ, ha a halmozott járművezetési idő eléri a három óra többszörösét (I. C. melléklet, 108. és 110. követelmény).

```
VuGNSSADRecordArray ::= SEQUENCE {
    recordType                RecordType,
    recordSize                INTEGER(1..65535),
    noOfRecords               INTEGER(0..65535),
    records                   SET SIZE(noOfRecords) OF VuGNSSADRecord
}
```

recordType a rekord (VuGNSSADRecord) típusát jelöli.

Érték-hozzárendelés: Lásd: RecordType

recordSize a VuGNSSADRecord mérete bájtokban kifejezve.

noOfRecords a sorozatban található rekordok száma.

records a halmozott járművezetési GNSS-rekordok sorozata.”

s) a 2.230. és 2.231. pont helyébe a következő szöveg lép:

„2.230. Későbbi használatra fenntartva

2.231. Későbbi használatra fenntartva”;

t) a 2.234. pontban a „2. generáció” alcím utáni szövegrész helyébe a következő szöveg lép:

```
„WorkshopCardApplicationIdentification ::= SEQUENCE {
    typeOfTachographCardId      EquipmentType,
    cardStructureVersion         CardStructureVersion,
    noOfEventsPerType            NoOfEventsPerType,
    noOfFaultsPerType            NoOfFaultsPerType,
    activityStructureLength      CardActivityLengthRange,
    noOfCardVehicleRecords      NoOfCardVehicleRecords,
    noOfCardPlaceRecords        NoOfCardPlaceRecords,
    noOfCalibrationRecords      NoOfCalibrationRecords,
    noOfGNSSADRecords           NoOfGNSSADRecords,
    noOfSpecificConditionRecords NoOfSpecificConditionRecords,
    noOfCardVehicleUnitRecords  NoOfCardVehicleUnitRecords
}
```

Az 1. generáció adatai túlmenően a következő adatokat kell alkalmazni:

noOfGNSSADRecords a kártyán tárolható halmozott járművezetési GNSS-rekordok száma.

noOfSpecificConditionRecords a kártyán tárolható különleges körülmény-rekordok száma.

noOfCardVehicleUnitRecords a kártyán eltárolható járműrekordok száma.”

30. A 2. függelék a következőképpen módosul:

a) az 1.1. pont az alábbi franciabekezdéssel egészül ki:

„CHA Certificate Holder Authorisation – a tanúsítvány tulajdonosának engedélye

DO Data Object – adatobjektum”;

b) a 3.3. pont a következőképpen módosul:

i. a TCS_24 bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„TCS_24 Ezek a biztonsági feltételek összekapcsolhatók az alábbiak szerint:

ÉS: valamennyi biztonsági feltételnek teljesülnie kell.

VAGY: legalább egy biztonsági feltételnek teljesülnie kell.

A fájlrendszerre vonatkozó hozzáférési szabályokat (tehát a SELECT, READ BINARY és UPDATE BINARY parancsokat) a 4. fejezet határozza meg. A többi paranccsal kapcsolatos hozzáférési szabályokat a következő táblázatok határozzák meg. A »nem alkalmazható« kifejezés akkor szerepel, ha a parancsot nem támasztja alá követelmény. Ebben az esetben a parancs lehet támogatott vagy nem támogatott, de a hozzáférési feltétel e meghatározás hatókörén kívül esik.”;

ii. a TCS_25 bekezdésben a táblázat helyébe a következő táblázat lép:

„Parancs	Járművezetői kártya	Műhelykártya	Ellenőrzőkártya	Vállalkozáskártya
External Authenticate				
— Az 1. generáció hitelesítéséhez	ALW	ALW	ALW	ALW
— A 2. generáció hitelesítéséhez	ALW	PWD	ALW	ALW
Internal Authenticate	ALW	PWD	ALW	ALW
General Authenticate	ALW	ALW	ALW	ALW
Get Challenge	ALW	ALW	ALW	ALW
MSE:SET AT	ALW	ALW	ALW	ALW
MSE:SET DST	ALW	ALW	ALW	ALW
Process DSRC Message	Nem alkalmazható	Nem alkalmazható	Nem alkalmazható	Nem alkalmazható
PSO: Compute Digital Signature	ALW OR SM-MAC-G2	ALW OR SM-MAC-G2	Nem alkalmazható	Nem alkalmazható
PSO: Hash	Nem alkalmazható	Nem alkalmazható	ALW	Nem alkalmazható

Parancs	Járművezetői kártya	Műhelykártya	Ellenőrzőkártya	Vállalkozáskártya
PERFORM HASH of FILE	ALW OR SM-MAC-G2	ALW OR SM-MAC-G2	Nem alkalmazható	Nem alkalmazható
PSO: Verify Certificate	ALW	ALW	ALW	ALW
PSO: Verify Digital Signature	Nem alkalmazható	Nem alkalmazható	ALW	Nem alkalmazható
Verify	Nem alkalmazható	ALW	Nem alkalmazható	Nem alkalmazható

iii. a TCS_26 bekezdésben a táblázat helyébe a következő táblázat lép:

„Parancs	Járművezetői kártya	Műhelykártya	Ellenőrzőkártya	Vállalkozáskártya
External Authenticate				
— Az 1. generáció hitelesítéséhez	Nem alkalmazható	Nem alkalmazható	Nem alkalmazható	Nem alkalmazható
— A 2. generáció hitelesítéséhez	ALW	PWD	ALW	ALW
Internal Authenticate	Nem alkalmazható	Nem alkalmazható	Nem alkalmazható	Nem alkalmazható
General Authenticate	ALW	ALW	ALW	ALW
Get Challenge	ALW	ALW	ALW	ALW
MSE:SET AT	ALW	ALW	ALW	ALW
MSE:SET DST	ALW	ALW	ALW	ALW
Process DSRC Message	Nem alkalmazható	ALW	ALW	Nem alkalmazható
PSO: Compute Digital Signature	ALW OR SM-MAC-G2	ALW OR SM-MAC-G2	Nem alkalmazható	Nem alkalmazható
PSO: Hash	Nem alkalmazható	Nem alkalmazható	ALW	Nem alkalmazható
PERFORM HASH of FILE	ALW OR SM-MAC-G2	ALW OR SM-MAC-G2	Nem alkalmazható	Nem alkalmazható
PSO: Verify Certificate	ALW	ALW	ALW	ALW
PSO: Verify Digital Signature	Nem alkalmazható	Nem alkalmazható	ALW	Nem alkalmazható
Verify	Nem alkalmazható	ALW	Nem alkalmazható	Nem alkalmazható

iv. a TCS_27 bekezdésben a táblázat helyébe a következő táblázat lép:

„Parancs	Járművezetői kártya	Műhelykártya	Ellenőrzőkártya	Vállalkozáskártya
External Authenticate				
— Az 1. generáció hitelesítéséhez	Nem alkalmazható	Nem alkalmazható	Nem alkalmazható	Nem alkalmazható
— A 2. generáció hitelesítéséhez	ALW	PWD	ALW	ALW
Internal Authenticate	Nem alkalmazható	Nem alkalmazható	Nem alkalmazható	Nem alkalmazható
General Authenticate	ALW	ALW	ALW	ALW
Get Challenge	ALW	ALW	ALW	ALW
MSE:SET AT	ALW	ALW	ALW	ALW
MSE:SET DST	ALW	ALW	ALW	ALW
Process DSRC Message	Nem alkalmazható	Nem alkalmazható	Nem alkalmazható	Nem alkalmazható
PSO: Compute Digital Signature	Nem alkalmazható	Nem alkalmazható	Nem alkalmazható	Nem alkalmazható
PSO: Hash	Nem alkalmazható	Nem alkalmazható	Nem alkalmazható	Nem alkalmazható
PERFORM HASH OF FILE	Nem alkalmazható	Nem alkalmazható	Nem alkalmazható	Nem alkalmazható
PSO: Verify Certificate	ALW	ALW	ALW	ALW
PSO: Verify Digital Signature	Nem alkalmazható	Nem alkalmazható	Nem alkalmazható	Nem alkalmazható
Verify	Nem alkalmazható	ALW	Nem alkalmazható	Nem alkalmazható

c) A 3.4. pontban a TCS_29 bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„TCS_29 A válaszüzeneteket az SW1 és SW2 állapotszavak kísérik és jelzik a parancs feldolgozási állapotát.

SW1	SW2	Jelentés
90	00	Normál feldolgozás.
61	XX	Normál feldolgozás. XX = a rendelkezésre álló válaszbájtok száma
62	81	Figyelmeztető feldolgozás. A visszaküldött adatok egy része sérült lehet
63	00	Sikertelen hitelesítés (figyelmeztetés)
63	CX	Rossz CHV (PIN). A további kísérletek számlálóját az »X« szolgáltatja.

SW1	SW2	Jelentés
64	00	Végrehajtási hiba – A nem felejtő memória állapota változatlan. Integritási hiba
65	00	Végrehajtási hiba – A nem felejtő memória állapota megváltozott.
65	81	Végrehajtási hiba – A nem felejtő memória állapota megváltozott – Memóriahiba
66	88	Védelmi hiba: rossz titkosítási ellenőrző összeg (a biztonságos üzenetküldés során) vagy rossz tanúsítvány (a tanúsítvány ellenőrzése során) vagy rossz kriptogram (a külső hitelesítés során) vagy rossz aláírás (az aláírás ellenőrzése során)
67	00	Téves hossz (rossz Lc vagy Le)
68	83	A lánc utolsó parancsa várható
69	00	Tiltott parancs (nem áll rendelkezésre válasz a T=0-ban)
69	82	A biztonsági állapot nem valósul meg
69	83	A hitelesítési módszer blokkolva
69	85	A használati feltételek nem teljesülnek
69	86	A parancs nem engedélyezett (nincs aktuális EF)
69	87	A várt biztonságos üzenetküldés adatobjektumai hiányoznak
69	88	Helytelen biztonságos üzenetküldési adatobjektumok
6A	80	Helytelen paraméterek az adatmezőben
6A	82	A fájl nem található
6A	86	Rossz P1-P2 paraméterek
6A	88	A hivatkozott adat nem található
6B	00	Rossz paraméterek (eltolás az EF-en kívül)
6C	XX	Téves hossz, az SW2 jelzi a pontos hosszt. Nem érkezett vissza adatmező
6D	00	Az utasításkód nem támogatott vagy érvénytelen
6E	00	A besorolás nem támogatott
6F	00	— Egyéb ellenőrzési hibák

Az ISO/IEC 7816-4 szabványban meghatározott további állapotszavakat is vissza lehet küldeni, amennyiben a hozzájuk tartozó tulajdonság e függelékben explicit módon nem szerepel.

Például opcionálisan az alábbi állapotszavakat lehet visszaküldeni:

6881: A logikus csatorna nem támogatott

6882: A biztonságos üzenetküldés nem támogatott”;

- d) a 3.5.1.1. pontban a TCS_38 bekezdés utolsó franciabekezdése helyébe a következő szöveg lép:
 „— Ha a kiválasztott alkalmazás sérültnek minősül (a fájl attribútumain belül integritási hiba észlelhető), a visszaküldött feldolgozási állapot: »6400« vagy »6500«.”;
- e) a 3.5.1.2. pontban a TCS_41 bekezdés utolsó franciabekezdése helyébe a következő szöveg lép:
 „— Ha a kiválasztott fájl sérültnek minősül (a fájl attribútumain belül integritási hiba észlelhető), a visszaküldött feldolgozási állapot: »6400« vagy »6500«.”;
- f) a 3.5.2.1. pontban a TCS_43 bekezdés hatodik franciabekezdése helyébe a következő szöveg lép:
 „— Ha a fájl attribútumain belül integritási hiba érzékelhető, a kártya a fájlt sérültnek és javíthatatlannak tekinti, a visszaküldött feldolgozási állapot pedig: »6400« vagy »6500«.”;
- g) A 3.5.2.1.1. pont a következőképpen módosul:
 i. a TCS_45 bekezdésben a táblázat helyébe a következő táblázat lép:

„Bájt	Hossz	Érték	Leírás
#1	1	»81h«	T _{PV} : Címke a normál értékadatokhoz
#2	L	»NNh« vagy »81 NNh«	L _{PV} : a visszaküldött adat hossza (= eredeti Le) L 2 bájt, ha L _{PV} >127 bájt
#(2+L) - #(1+L+NN)	NN	»XX..XXh«	Normál adatok értéke
#(2+L+NN)	1	»99h«	Címke a feldolgozási állapothoz (SW1-SW2) – opcionális az 1. generációs biztonságos üzenetküldés esetén
#(3+L+NN)	1	»02h«	A feldolgozási állapot hossza – opcionális az 1. generációs biztonságos üzenetküldés esetén
#(4+L+NN) - #(5+L+NN)	2	»XX XXh«	A nem védett APDU válasz feldolgozási állapota – opcionális az 1. generációs biztonságos üzenetküldés esetén
#(6+L+NN)	1	»8Eh«	TCC: Címke a titkosítási ellenőrző összeghez
#(7+L+NN)	1	»XXh«	LCC: A következő titkosítási ellenőrző összeg hossza »04h« az 1. generációs biztonságos üzenetküldés esetén (lásd a 11. függelék A. részét) Az AES kulcs hosszától függően »08h«, »0Ch« vagy »10h« a 2. generációs biztonságos üzenetküldés esetén (lásd a 11. függelék B. részét)

„Bájt	Hossz	Érték	Leírás
$\#(8+L+NN) - \#(7+M+L+NN)$	M	»XX..XXh«	Titkosítási ellenőrző összeg
SW	2	»XXXXh«	Állapotszavak (SW1, SW2)”

ii. a TCS_46 bekezdésben a táblázat helyébe a következő táblázat lép:

„Bájt	Hossz	Érték	Leírás
#1	1	»87h«	T _{PI} CG: Címke a titkosított adatokhoz (kriptogram)
#2	L	»MMh« vagy »81 MMh«	L _{PI} CG: a visszaküldött titkosított adatok hossza (a parancs eredeti Le értékétől eltérő, a kitöltés eredményeként) L 2 bájt, ha LPI CG > 127 bájt
$\#(2+L)-\#(1+L+MM)$	MM	»01XX..XXh«	Titkosított adatok: Kitöltésjelző és kriptogram
$\#(2+L+MM)$	1	»99h«	Címke a feldolgozási állapothoz (SW1-SW2) – opcionális az 1. generációs biztonságos üzenetküldés esetén
$\#(3+L+MM)$	1	»02h«	A feldolgozási állapot hossza – opcionális az 1. generációs biztonságos üzenetküldés esetén
$\#(4+L+MM) - \#(5+L+MM)$	2	»XX XXh«	A nem védett APDU válasz feldolgozási állapota – opcionális az 1. generációs biztonságos üzenetküldés esetén
$\#(6+L+MM)$	1	»8Eh«	TCC: Címke a titkosítási ellenőrző összeghez
$\#(7+L+MM)$	1	»XXXXh«	LCC: A következő titkosítási ellenőrző összeg hossza »04h« az 1. generációs biztonságos üzenetküldés esetén (lásd a 11. függelék A. részét) Az AES kulcs hosszától függően »08h«, »0Ch« vagy »10h« a 2. generációs biztonságos üzenetküldés esetén (lásd a 11. függelék B. részét)
$\#(8+L+MM)-\#(7+N+L+MM)$	N	»XX..XXh«	Titkosítási ellenőrző összeg
SW	2	»XXXXh«	Állapotszavak (SW1, SW2)”

h) a 3.5.2.2. pontban a TCS_50 bekezdés hatodik franciabekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„— Ha a fájl attribútumain belül integritási hiba érzékelhető, a kártya a fájlt sérültnek és javíthatatlannak tekinti, a visszaküldött feldolgozási állapot pedig: »6400« vagy »6500«.”;

i) a 3.5.2.3. pont TCS_52 bekezdése a következőképpen módosul:

i. a táblázat utolsó sorának helyébe a következő szöveg lép:

„Le	1	»XXh«	Az ISO/IEC 7816-4 szabvány meghatározása szerint”
-----	---	-------	---

ii. a pont a következő mondattal egészül ki:

„T = 0 esetében a kártya Le = »00h« értéket feltételez, amennyiben nem alkalmaznak biztonságos üzenetküldést.

T = 1 esetében a visszaküldött feldolgozási állapot »6700«, ha a Le = »01h«.”;

j) a 3.5.2.3. pontban a TCS_53 bekezdés hatodik franciabekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„— Ha a fájl attribútumain belül integritási hiba érzékelhető, a kártya a fájlt sérültnek és javíthatatlannak tekinti, a visszaküldött feldolgozási állapot pedig: »6400« vagy »6500«.”;

k) a 3.5.3.2. pontban a TCS_63 bekezdés hatodik franciabekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„— Ha a fájl attribútumain belül integritási hiba érzékelhető, a kártya a fájlt sérültnek és javíthatatlannak tekinti, a visszaküldött feldolgozási állapot pedig: »6400« vagy »6500«.”;

l) a 3.5.5. pontban a TCS_72 bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„TCS_72 A felhasználó által betáplált PIN-t ASCII-ben kell kódolni és jobb oldalon az IFD-nek fel kell tölteni 'FFh' bájtokkal, maximum 8 bájt hosszúságban, lásd még a WorkshopCardPIN adattípust az 1. függelékben.”;

m) a 3.5.8. pontban a TCS_95 bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„TCS_95 Ha az INTERNAL AUTHENTICATE parancs sikeres, az aktuális 1. generációs munkamenetkulcs – amennyiben van ilyen – törlődik, és a továbbiakban nem áll rendelkezésre. Annak érdekében, hogy új 1. generációs munkamenetkulcs álljon rendelkezésre, az 1. generációs hitelesítési mechanizmus esetében az EXTERNAL AUTHENTICATE parancsot sikeresen végre kell hajtani.

Megjegyzés: A 2. generációs munkamenetkulcsokra vonatkozóan ld. a 11. függelék CSM_193 és CSM_195 bekezdést. Ha 2. generációs munkamenetkulcsokat hoznak létre, és a tachográfkártya az egyszerű, INTERNAL AUTHENTICATE parancsot tartalmazó APDU-t kap, megszakítja a 2. generációs biztonságos üzenetküldési munkamenetet, és megsemmisíti a 2. generációs munkamenetkulcsokat.”;

n) a 3.5.9. pontban a TCS_97 bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„TCS_97 A 2. generációs kölcsönös VU-kártyahitelesítés esetében a parancsvariáns a következőkben hajtható végre: MF, Tachograph DF és Tachograph_G2 DF (lásd még: TCS_34). Ha a 2. generációs EXTERNAL AUTHENTICATE parancs sikeres, az aktuális 1. generációs munkamenetkulcs – amennyiben van ilyen – törlődik, és a továbbiakban nem áll rendelkezésre.

Megjegyzés: A 2. generációs munkamenetkulcsokra vonatkozóan ld. a 11. függelék CSM_193 és CSM_195 bekezdést. Ha a 2. generációs munkamenetkulcsokat hoznak létre, és a tachográfkártya az egyszerű, EXTERNAL AUTHENTICATE parancsot tartalmazó APDU-t kap, megszakítja a 2. generációs biztonságos üzenetküldési munkamenetet, és megsemmisíti a 2. generációs munkamenetkulcsokat.”;

- o) a 3.5.10. pont TCS_101 bekezdésében szereplő táblázat a következő sorral egészül ki:

„5 + L + 1	1	»00h«	Az ISO/IEC 7816-4 szabvány meghatározása szerint”
------------	---	-------	---

- p) a 3.5.11.2.3. pont TCS_114 bekezdése az alábbi bekezdésekkel egészül ki:

„— Ha a kártya szerinti currentAuthenticatedTime későbbi időpont, mint a kiválasztott nyilvános kulcs lejárat, a visszaküldött feldolgozási állapot: »6A88«.

Megjegyzés: A járműegység hitelesítésére vonatkozó MSE: SET AT parancs esetében a hivatkozott kulcs VU_MA nyilvános kulcs. A kártya beállítja használatra a VU_MA nyilvános kulcsot, amennyiben memóriájában elérhető, amely megegyezik a parancs adatmezőben megadott tanúsítványtulajdonos-hivatkozással (CHR) (a kártya a tanúsítvány CHA adatmezője által tudja azonosítani a VU_MA nyilvános kulcsot). A kártya e parancsra a »6A 88« állapottal válaszol, ha csak a VU_Sign nyilvános kulcs érhető el, vagy nem érhető el a járműegységhez tartozó nyilvános kulcs. A CHA adatmező meghatározását lásd a 11. függelékben, az equipmentType adattípusát pedig az 1. függelékben.

Hasonlóképpen, ha az ellenőrzőkártyára EQT-re (azaz járműegységre vagy kártyára) hivatkozó MSE: SET DST parancsot küldenek, a CSM_234 szerint a hivatkozott kulcs mindig EQT_Sign kulcs, amelyet a digitális aláírás ellenőrzésére kell használni. A 11. függelék 13. ábrája szerint az ellenőrzőkártya mindig tárolja a vonatkozó EQT_Sign nyilvános kulcsot. Egyes esetekben az ellenőrzőkártya a kapcsolódó EQT_MA nyilvános kulcsot is tárolhatja. Amikor az ellenőrzőkártya MSE: SET DST parancsot kap, mindig beállítja használatra az EQT_Sign nyilvános kulcsot.”;

- q) a 3.5.13. pont a következőképpen módosul:

- i. a TCS_121 bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„TCS_121 Az átmenetileg tárolt fájlhasítási értéket törölni kell, ha a PERFORM HASH of FILE parancs révén új fájlhasítási érték került kiszámításra, ha a DF ki lett választva és ha a tachográfkártyát alap-helyzetbe állították.”;

- ii. a TCS_123 bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„TCS_123 A 2. generációs tachográfalkalmazás támogatja az SHA-2 algoritmust (az SHA-256-ot, az SHA-384-et vagy az SHA-512-et) a 11. függelék B. részében a Card_Sign kártyaaláírási kulcsra vonatkozóan meghatározott titkosítási készlet szerint.”;

- iii. a TCS_124 bekezdésben szereplő táblázat helyébe a következő táblázat lép:

„Bájt	Hossz	Érték	Leírás
CLA	1	»80h«	CLA
INS	1	»2Ah«	Biztonsági művelet végrehajtása
P1	1	»90h«	Címke: Hash
P2	1	»00h«	Algoritmusok implicite ismertek Az 1. generációs tachográfalkalmazás esetében: SHA-1 Az 2. generációs tachográfalkalmazás esetében: az SHA-2 algoritmust, az SHA-256-ot, az SHA-384-et vagy az SHA-512-et a 11. függelék B. részében a Card_Sign kártyaaláírási kulcsra vonatkozóan meghatározott titkosítási készlet szerint.”;

- r) a 3.5.14. pont a következőképpen módosul:

az alcím alatti, a TCS_126 bekezdésig tartó szövegrész helyébe a következő szöveg lép:

„Ez a parancs az előzőleg kiszámított hash kód digitális aláírásának számítására szolgál (lásd a 3.5.13. pontot, PERFORM HASH of FILE).

A Tachograph DF és a Tachograph_G2 DF esetében csak a járművezetői és a műhelykártyának kell támogatnia ezt a parancsot.

Más típusú tachográfkártyák végrehajthatják vagy elutasíthatják ezt a parancsot. A 2. generációs tachográfalkalmazás esetében csak a járművezetői és a műhelykártya rendelkezik 2. generációs aláírási kulccsal, a többi kártya nem képes sikeresen elvégezni a parancsot, és megfelelő hibakóddal leáll.

A parancs elérhető vagy nem elérhető az MF-ben. Ha nem érhető el az MF-ben, a parancs a megfelelő hibakóddal leáll.

Ez a parancs megfelel az ISO/IEC 7816-8 szabványnak. A parancs használata korlátozott, tekintettel a vonatkozó szabványra.”;

- s) a 3.5.15. pont a következőképpen módosul:

- i. a TCS_133 bekezdésben szereplő táblázat helyébe a következő táblázat lép:

„Bájt	Hossz	Érték	Leírás
CLA	1	»00h«	CLA
INS	1	»2Ah«	Biztonsági művelet végrehajtása
P1	1	»00h«	
P2	1	»A8h«	Címke: az ellenőrzésnek megfelelő DO-kat tartalmazó adatmező
Lc	1	»XXh«	A következő Lc adatmező hossza
#6	1	»9Eh«	Címke a digitális aláíráshoz
#7 vagy #7-#8	L	»NNh« vagy »81 NNh«	A digitális aláírás hossza (az L 2 bájt, amennyiben a digitális aláírás 127 bájtól hosszabb): az 1. generációs tachográfalkalmazás esetében 128 bájt, a 11. függelék A. részének megfelelően kódolva. A 2. generációs tachográfalkalmazás esetében a kiválasztott görbétől függ (lásd a 11. függelék A. részét).
#{7+L} – #{6+L+NN)	NN	»XX..XXh«	A digitális aláírás tartalma”

- ii. a TCS_134 bekezdés a következő franciabekezdéssel egészül ki:

„— Ha a kiválasztott (és a digitális aláírás ellenőrzéséhez használt) nyilvános kulcs olyan CHA.LSB-vel (CertificateHolderAuthorisation.equipmentType) rendelkezik, amely nem alkalmas a digitális aláírás 11. függelék szerinti ellenőrzésére, a visszaküldött feldolgozási állapot: »6985«.”;

t) a 3.5.16. pont a következőképpen módosul:

i. a TCS_138 bekezdésben szereplő táblázat a következő sorral egészül ki:

„5 + L + 1	1	»00h«	Az ISO/IEC 7816-4 szabvány meghatározása szerint”
------------	---	-------	---

ii. a TCS_139 bekezdés a következő albekezdéssel egészül ki:

„— »6985« azt jelzi, hogy a parancs adatmezőben megadott 4 bájt időbélyegző korábbi, mint a cardValidityBegin, vagy későbbi, mint a cardExpiryDate.”;

u) a 4.2.2. pont a következőképpen módosul:

i. a TCS_154 bekezdés adatszerkezetében a DF Tachograph G2-től az EF CardMA_Certificate-ig terjedő sorok és az EF GNSS_Places-től a bekezdés végéig terjedő sorok helyébe a következő szöveg lép:

Fájl/adatelem	Rekordok száma	Méret (bájt)		Alapértelmezett értékek
		Min	Max	
DF Tachograph G2		20268	40316	
EF Application_Identification		17	17	
DriverCardApplicationIdentification		17	17	
typeOfTachographCardId		1	1	{00}
cardStructureVersion		2	2	{00 00}
noOfEventsPerType		1	1	{00}
noOfFaultsPerType		1	1	{00}
activityStructureLength		2	2	{00 00}
noOfCardVehicleRecords		2	2	{00 00}
noOfCardPlaceRecords		2	2	{00 00}
noOfGNSSADRecords		2	2	{00 00}
noOfSpecificConditionRecords		2	2	{00 00}
noOfCardVehicleUnitRecords		2	2	{00 00}
EF CardMA_Certificate		204	341	
...				
EF GNSS_Places		4538	6050	
GNSSContinuousDriving		4538	6050	
gnssADPointerNewestRecord		2	2	{00 00}
gnssAccumulatedDrivingRecords		4536	6048	
GNSSContinuousDrivingRecord	n ₈	18	18	
timeStamp		4	4	{00..00}
gnssPlaceRecord		14	14	
timeStamp		4	4	{00..00}
gnssAccuracy		1	1	{00}
geoCoordinates		6	6	{00..00}
vehicleOdometerValue		3	3	{00..00}

ii. a TCS_155 bekezdésben a táblázat NoOfGNSSCDRecords tétele helyébe a következő szöveg lép:

„n ₈ ”	NoOfGNSSADRecords	252	336”
-------------------	-------------------	-----	------

v) a 4.3.1. pont TCS_156 bekezdésében az SC4 rövidítésnek megfelelő szöveg helyébe a következő szöveg lép:

„**SC4** A páros INS bájtot tartalmazó READ BINARY parancs esetében:

(SM-C-MAC-G1 ÉS SM-R-ENC-MAC-G1) VAGY

(SM-C-MAC-G2 ÉS SM-R-ENC-MAC-G2)

A páratlan INS bájtot tartalmazó READ BINARY parancs esetében (ha támogatott): NEV”;

w) a 4.3.2. pont a következőképpen módosul:

i. a TCS_162 bekezdés adatszerkezetében a DF Tachograph G2-től az EF CardMA_Certificate-ig terjedő sorok, az EF Calibration-tól az extendedSealIdentifier-ig terjedő sorok és az EF GNSS_Places-től a vehicleOdometer-Value-ig terjedő sorok helyébe a következő szöveg lép:

”

Fájl/adatelem	Rekordok száma	Méret (bájt)		Alapértelmezett értékek
		Min	Max	
DF Tachograph_G2	1878		49787	
EF Application_Identification	19		19	
↳ WorkshopCardApplicationIdentificatio	19		19	
↳ typeOfTachographCardId	1		1	{00}
↳ cardStructureVersion	2		2	{00 00}
↳ noOfEventsPerType	1		1	{00}
↳ noOfFaultsPerType	1		1	{00}
↳ activityStructureLength	2		2	{00 00}
↳ noOfCardVehicleRecords	2		2	{00 00}
↳ noOfCardPlaceRecords	2		2	{00 00}
↳ noOfCalibrationRecords	2		2	{00 00}
↳ noOfGNSSADRecords	2		2	{00 00}
↳ noOfSpecificConditionRecords	2		2	{00 00}
↳ noOfCardVehicleUnitRecords	2		2	{00 00}
EF CardMA_Certificate	204		341	
...				
EF Calibration	15668		45394	
↳ WorkshopCardCalibrationData	15668		45394	
↳ calibrationTotalNumber	2		2	{00 00}
↳ calibrationPointerNewestRecord	2		2	{00}
↳ calibrationRecords	15664		45390	
↳ WorkshopCardCalibrationRecord	n ₅	178	178	
↳ calibrationPurpose	1		1	{00}
↳ vehicleIdentificationNumber	17		17	{20..20}
↳ vehicleRegistration				
↳ vehicleRegistrationNation	1		1	{00}
↳ vehicleRegistrationNumber	14		14	{00, 20..20}
↳ wVehicleCharacteristicConstant	2		2	{00 00}
↳ kConstantOfRecordingEquipment	2		2	{00 00}
↳ lTyreCircumference	2		2	{00 00}
↳ tyreSize	15		15	{20..20}
↳ authorisedSpeed	1		1	{00}
↳ oldOdometerValue	3		3	{00..00}
↳ newOdometerValue	3		3	{00..00}
↳ oldTimeValue	4		4	{00..00}
↳ newTimeValue	4		4	{00..00}
↳ nextCalibrationDate	4		4	{00..00}
↳ vuPartNumber	16		16	{20..20}
↳ vuSerialNumber	8		8	{00..00}
↳ sensorSerialNumber	8		8	{00..00}
↳ sensorGNSSSerialNumber	8		8	{00..00}
↳ rcmSerialNumber	8		8	{00..00}
↳ vuAbility	1		1	{00}
↳ sealDataCard	56		56	
↳ noOfSealRecords	1		1	{00}
↳ SealRecords		55	55	
↳ SealRecord	5	11	11	
↳ equipmentType	1		1	{00}
↳ extendedSealIdentifier	10		10	{00..00}

...

EF	GNSS_Places	326	434	
	└ GNSSContinuousDriving	326	434	
	└┐ gnssADPointerNewestRecord	2	2	{00 00}
	└ gnssAccumulatedDrivingRecords	324	432	
	└┐ GNSSContinuousDrivingRecord	18	18	
	└┐┐ timeStamp	4	4	{00..00}
	└┐┐ gnssPlaceRecord	14	14	
	└┐┐┐ timeStamp	4	4	{00..00}
	└┐┐┐ gnssAccuracy	1	1	{00}
	└┐┐┐ geoCoordinates	6	6	{00..00}
	└┐┐┐ vehicleOdometerValue	3	3	{00..00}

„

ii. a TCS_163 bekezdésben szereplő táblázat NoOfGNSSCDRecords tételének helyébe a következő szöveg lép:

„n ₈ ”	NoOfGNSSADRecords	18	24”
-------------------	-------------------	----	-----

31. A 3. függelék 2. pontja a következőképpen módosul:


- a) a pont a „Munkanap kezdetének helye” és a „Munkanap végének helye” piktogramokat tartalmazó sor után az alábbi sorral egészül ki:

„ Helyzet 3 óra halmozott járművezetési időt követően”;

- b) az „Időbeállítás (műhely által)” piktogram-kombináció helyébe a következő szöveg lép:

„ „Időütközés vagy időbeállítás (műhely által)”;

- c) az Események listája a következő piktogram-kombinációkkal egészül ki:

„ A »GNSS-vevőből származó helyzetmeghatározási információk hiánya« vagy »Kommunikációs hiba a külső GNSS-eszközzel«;

„ »Kommunikációs hiba a távoli kommunikációs eszközzel“.

32. A 4. függelék a következőképpen módosul:

- a) a 2. pont a következőképpen módosul:

- i. a 11.4 blokk helyébe a következő szöveg lép:

„11.4 Azon hely bevitele, ahol a munkanap kezdődik és/vagy végződik

pi = hely kezdet/befejezés piktogram, idő, ország, régió
a rögzített földrajzi helyzet hosszúsági foka
a rögzített földrajzi helyzet szélességi foka
időbélyegző a helyzet meghatározásának időpontjában
Kilométer-számláló

pióó:pp Ország Régió
lon ±DDD°MM.M'
lat ± DD°MM.M'
óó:pp
x xxx xxx km”

ii. a 11.5 blokk helyébe a következő szöveg lép:

„11.5 Helyzetek 3 óra halmozott járművezetési időt követően
pi = helyzet 3 óra halmozott járművezetési időt követően

idő

a rögzített földrajzi helyzet hosszúsági foka

a rögzített földrajzi helyzet szélességi foka

időbélyegző a helyzet meghatározásának időpontjában

Kilométer-számláló

pihh:mm
lon ± DDD°MM.M'
lat ± DD°MM.M'
hh:mm
x xxx xxx km"

b) a 3.1. pontban a napi kinyomat formátumának 11.5 sorának helyébe a következő szöveg lép:

„11.5

Helyzetek 3 óra halmozott járművezetési időt követően időrendben”;

c) a 3.2. pontban a napi kinyomat formátumának helyébe a következő szöveg lép:

„1	A dokumentum nyomtatásának dátuma és időpontja
2	A kinyomat típusa
3	Kártyatulajdonos azonosítása (a VU-ba helyezett minden kártya esetében + GEN)
4	A jármű azonosítása (az a jármű, amelyből a kinyomat származik)
5	VU azonosítása (VU, amelyből a kinyomat vétele történik + GEN)
6	A szóban forgó VU utolsó kalibrálása
7	Az e menetíró készüléken végzett utolsó ellenőrzés
9	A járművezetői tevékenység határolójele
10	Járművezetői kártyaolvasó egység határolójele (1 kártyaolvasó egység)
10a	E nap kezdetén menetíró készülék nem szükséges
10.1 / 10.2 / 10.3 / 10.3a / 10.4	Tevékenységek időrendben (járművezetői kártyaolvasó egység)
10	Járműkísérői kártyaolvasó egység határolójele (2 kártyaolvasó egység)
10a	E nap kezdetén menetíró készülék nem szükséges
10.1 / 10.2 / 10.3 / 10.3a / 10.4	Tevékenységek időrendben (járműkísérői kártyaolvasó egység)
11	Napi összegzés határolójele
11.1.	A járművezetői kártyaolvasó egység kártya nélküli időszakainak összegzése
11.4.	Betáplált helyek időrendben
11.5.	Helyzetek 3 óra halmozott járművezetési időt követően időrendben
11.7.	Tevékenységek összértéke
11.2.	A járműkísérői kártyaolvasó egység kártya nélküli időszakainak összegzése
11.4.	Betáplált helyek időrendben
11.5.	Helyzetek 3 óra halmozott járművezetési időt követően időrendben

11.8.	Tevékenységek összértéke
11.3.	Tevékenységek összegzése egy járművezetőre nézve, mindkét kártyaolvasó egységet beleértve
11.4.	Az adott járművezető által időrendben betáplált helyek
11.5.	Helyzetek 3 óra halmozott járművezetési időt követően időrendben
11.9.	Tevékenységek összértéke az adott járművezetőre nézve
13.1.	Esemény/hiba határolójele
13.4.	Esemény/hiba rekordok (a VU-n tárolt vagy folyamatban lévő utolsó 5 esemény vagy hiba)
22.1.	Ellenőrzés helye
22.2.	Az ellenőr aláírása
22.3.	Kezdet (hely, ahol a járművezető kártya nélkül megadhatja a számára releváns időtartamokat)
22.4.	Befejezés
22.5.	A járművezető aláírása”;

d) a 3.7. pontban a PRT_014 bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„PRT_014 A korábban behelyezett kártyákra vonatkozó műszaki adatok kinyomatának összhangban kell lennie a következő formátummal:

1	A dokumentum nyomtatásának dátuma és időpontja
2	A kinyomat típusa
3	A kártyatulajdonos azonosítása (a VU-ba helyezett minden kártya esetében)
23	A VU-ba legutóbb behelyezett kártya
23.1.	Behelyezett kártyák (legfeljebb 88 rekord)
12.3.	Hiba határolójele”;

33. A 7. függelék a következőképpen módosul:

a) az 1.1. pont helyébe a következő szöveg lép:

„1.1. Alkalmazási kör

Adatok letölthetők külső tárolóeszköze (ESM):

- egy járműegységről (VU) egy, a járműegységgel összekapcsolt intelligens kijelölt berendezés (IDE) útján,
- egy tachográfkártyáról egy IDE útján, amely fel van szerelve egy kártyainterfész-készülékkel (IFD),
- egy tachográfkártyáról egy járműegységen keresztül egy, a járműegységgel összekapcsolt IDE felhasználásával.

Annak érdekében, hogy a külső tárolóeszközön tárolt, letöltött adatok hitelességét és sértetlenségét ellenőrizni lehessen, az adatokat a 11. függelékkel (Közös biztonsági mechanizmusok) összhangban mellékelt aláírással együtt kell letölteni. Ezenkívül le kell tölteni a forrásberendezés (VU vagy kártya) azonosítóját és biztonsági tanúsítványait (tagállami és felszerelési). Az adatokat ellenőrző személynek megbízható európai nyilvános kulccsal kell rendelkeznie.

A járműegységről letöltött adatokat a 11. függelék (Közös biztonsági mechanizmusok) B. részének (Második generációs menetíró rendszer) alkalmazásával írják alá, kivéve akkor, ha a járművezetőt nem uniós ellenőrző hatóság első generációs ellenőrzőkártya alkalmazásával ellenőrzi, amikor is az adatokat a 11. függelék (Közös biztonsági mechanizmusok) A. részének (Első generációs menetíró rendszer) alkalmazásával írják alá, a 15. függelék (Migrálás) MIG_015 követelményében előírtak szerint.

Ezért e függelék a járműegységről való kétfajta adatletöltést határoz meg:

- a járműegységről való 2. generációs adatletöltés, a 2. generáció adatstruktúrájának megadásával, a 11. melléklet (Közös biztonsági mechanizmusok) B. részének alkalmazásával aláírva,
- a járműegységről való 1. generációs adatletöltés, az 1. generáció adatstruktúrájának megadásával, a 11. melléklet (Közös biztonsági mechanizmusok) A. részének alkalmazásával aláírva.

A járműegységbe behelyezett második generációs járművezetői kártyákról hasonlóképpen kétféle adatletöltés létezik e függelék 3. és 4. pontja szerint.”;

b) a 2.2.2. pont a következőképpen módosul:

i. a táblázat helyébe a következő szöveg lép:

„Az üzenet struktúrája		Maximum 4 bájt Fejrész				Maximum 255 bájt Adatok			1 bájt Ellenőrző összeg
IDE ->	<- VU	FMT	TGT	SRC	LEN	SID	DS_/TRTP	DATA	CS
Start Communication Request		81	EE	F0		81			E0
Positive Response Start Communication		80	F0	EE	03	C1		EA, 8F	9B
Start Diagnostic Session Request		80	EE	F0	02	10	81		F1
Positive Response Start Diagnostic		80	F0	EE	02	50	81		31
Link Control Service									
Verify Baud Rate (1. fokozat)									
9 600 Bd		80	EE	F0	04	87		01,01,01	EC
19 200 Bd		80	EE	F0	04	87		01,01,02	ED
38 400 Bd		80	EE	F0	04	87		01,01,03	EE
57 600 Bd		80	EE	F0	04	87		01,01,04	EF
115 200 Bd		80	EE	F0	04	87		01,01,05	F0
Positive Response Verify Baud Rate		80	F0	EE	02	C7		01	28
Transition Baud Rate (2. fokozat)		80	EE	F0	03	87		02,03	ED
Request Upload		80	EE	F0	0A	35		00,00,00, 00,00,FF,FF, FF,FF	99
Positive Response Request Upload		80	F0	EE	03	75		00,FF	D5
Transfer Data Request									
Overview		80	EE	F0	02	36	01 vagy 21		97
Activities		80	EE	F0	06	36	02 vagy 22	Date	CS
Events & Faults		80	EE	F0	02	36	03 vagy 23		99
Detailed Speed		80	EE	F0	02	36	04 vagy 24		9A
Technical Data		80	EE	F0	02	36	05 vagy 25		9B
Card download		80	EE	F0	02	36	06	Slot	CS

Az üzenet struktúrája		Maximum 4 bájt Fejrész				Maximum 255 bájt Adatok			1 bájt Ellen- őrző összeg
IDE ->	<- VU	FMT	TGT	SRC	LEN	SID	DS_/TRTP	DATA	CS
Positive Response Transfer Data		80	F0	EE	Len	76	TREP	Data	CS
Request Transfer Exit		80	EE	F0	01	37			96
Positive Response Request Transfer Exit		80	F0	EE	01	77			D6
Stop Communication Request		80	EE	F0	01	82			E1
Positive Response Stop Communication		80	F0	EE	01	C2			21
Acknowledge sub message		80	EE	F0	Len	83		Data	CS
Negative responses									
General reject		80	F0	EE	03	7F	Sid Req	10	CS
Service not supported		80	F0	EE	03	7F	Sid Req	11	CS
Sub function not supported		80	F0	EE	03	7F	Sid Req	12	CS
Incorrect Message Length		80	F0	EE	03	7F	Sid Req	13	CS
Conditions not correct vagy Request sequence error		80	F0	EE	03	7F	Sid Req	22	CS
Request out of range		80	F0	EE	03	7F	Sid Req	31	CS
Upload not accepted		80	F0	EE	03	7F	Sid Req	50	CS
Response pending		80	F0	EE	03	7F	Sid Req	78	CS
Data not available		80	F0	EE	03	7F	Sid Req	FA	CS"

ii. a táblázat utáni „Megjegyzések” a következő franciabekezdésekkel egészülnek ki:

„— A TRTP 21–25 értékeket a járműegységről való 2. generációs adatletöltési kérésekhez, a TRTP 01–05 értékeket pedig a járműegységről való azon 1. generációs adatletöltési kérésekhez használják, amelyeket a járműegység csak akkor fogadhat, ha a járművezetőt nem uniós ellenőrző hatóság első generációs ellenőrzőkártyával ellenőrzi.

— A TRTP 11–19 és 31–39 értékek a gyártóspecifikus letöltési kérések számára vannak fenntartva.”;

c) a 2.2.2.9. pont a következőképpen módosul:

i. a DDP_011 bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„DDP_011 A »Transfer Data Request« üzenetet az IDE küldi azért, hogy a járműegység számára meghatározza a letöltendő adatok típusát. Egy egybájtos »Transfer Request Parameter« (TRTP) jelzi az átvitel típusát.

Az adatátvitelnek hat típusa van: A járműegységről való adatletöltés esetében minden egyes adatátvitelhez két különböző TRTP érték használható:

Adatátvitel típusa	TRTP érték a járműegységről való 1. generációs adatletöltéshez	TRTP érték a járműegységről való 2. generációs adatletöltéshez
Overview	01	21
Activities of a specified date	02	22
Events and faults	03	23
Detailed Speed	04	24
Technical Data	05	25

Adatátvitel típusa	TRTP érték
Card download	06"

ii. a DDP_054 bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„DDP_054 Az IDE-nek kötelezően kérnie kell az áttekintési adatok átvitelét (TRTP 01 vagy 21) a letöltési munkamenet során, mivel csak ez biztosítja azt, hogy a járműegység tanúsítványai feljegyzésre kerüljenek a letöltött fájlban (és teszi lehetővé a digitális aláírás hitelesítését).

A második esetben (TRTP 02 vagy 22) a »Transfer Data Request« üzenet tartalmazza a letöltendő naptári nap adatait (TimeReal formátum).”;

d) a 2.2.2.10. pontban a DDP_055 bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„DDP_055 Az első esetben (TREP 01 vagy 21) a járműegység elküldi az adatokat azért, hogy segítséget nyújtson az IDE operátorának azon adatok kiválasztásához, amelyek letöltését folytatni kívánja. Ezen üzenet a következő információkat tartalmazza:

- biztonsági tanúsítványok,
- a jármű azonosítása,
- a VU aktuális dátuma és ideje,
- min. és max. letölthető dátum (VU adatai),
- a járműegységbe helyezett kártyák adatai,
- korábbi letöltések egy vállalkozás számára,
- vállalkozás általi lezárások,
- korábbi ellenőrzések.”;

e) a 2.2.2.16. pontban a DDP_018 bekezdés utolsó franciabekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„— FA: az adatok nem állnak rendelkezésre

Az adatátviteli kérés adatobjektuma nem áll rendelkezésre a járműegységben (például nincs behelyezve kártya, 1. generációs adatletöltést kértek a járműegységről, de a járművezető nem uniós ellenőrző hatóság által végzett ellenőrzésén kívüli esetben stb.).”;

f) a 2.2.6.1. pont a következőképpen módosul:

i. a DDP_029 bekezdés első albekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„A »Positive Response Transfer Data Overview« üzenet adatmezője biztosítja a következő adatokat, az alábbi sorrendben, az SID 76 Hex, a TREP 01 vagy 21 Hex és az alüzenetek megfelelő felosztása és számozása alapján.”;

ii. az „1. generációs adatstruktúra” alcím helyébe a következő szöveg lép:

„1. generációs adatstruktúra (TREP 01 Hex)”;

iii. az „2. generációs adatstruktúra” alcím helyébe a következő szöveg lép:

„2. generációs adatstruktúra (TREP 21 Hex)”;

g) a 2.2.6.2. pont a következőképpen módosul:

i. a DDP_030 bekezdés első albekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„A »Positive Response Transfer Data Activities« üzenet adatmezője biztosítja a következő adatokat, az alábbi sorrendben, az SID 76 Hex, a TREP 02 vagy 22 Hex és az alüzenetek megfelelő felosztása és számozása alapján.”;

ii. az „1. generációs adatstruktúra” alcím helyébe a következő szöveg lép:

„1. generációs adatstruktúra (TREP 02 Hex)”;

iii. az „2. generációs adatstruktúra” alcím helyébe a következő szöveg lép:

„2. generációs adatstruktúra (TREP 22 Hex)”;

iv. a „2. generációs adatstruktúra (TREP 22 Hex)” alcím alatt szereplő VuGNSSCDRecordArray tétel helyébe a következő szöveg lép:

„VuGNSSADRecordArray

A jármű GNSS-helyzetei, ha a jármű halmozott járművezetési ideje eléri a három óra többszörösét. Ha a szakasz üres, csak ez kerül elküldésre: egy adattömbfejrész, valamint noOfRecords = 0.”

h) a 2.2.6.3. pont a következőképpen módosul:

i. a DDP_031 bekezdés első albekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„A »Positive Response Transfer Data Events and Faults« üzenet adatmezője biztosítja a következő adatokat, az alábbi sorrendben, az SID 76 Hex, a TREP 03 vagy 23 Hex és az alüzenetek megfelelő felosztása és számozása alapján.”;

ii. az „1. generációs adatstruktúra” alcím helyébe a következő szöveg lép:

„1. generációs adatstruktúra (TREP 03 Hex)”;

iii. az „2. generációs adatstruktúra” alcím helyébe a következő szöveg lép:

„2. generációs adatstruktúra (TREP 23 Hex)”;

iv. a „2. generációs adatstruktúra (TREP 23 Hex)” alcím alatt szereplő VuTimeAdjustmentGNSSRecordArray tételt el kell hagyni;

i. a 2.2.6.4. pont a következőképpen módosul:

i. a DDP_032 bekezdés első albekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„A »Positive Response Transfer Data Detailed Speed« üzenet adatmezője biztosítja a következő adatokat, az alábbi sorrendben, az SID 76 Hex, a TREP 04 vagy 24 Hex és az alüzenetek megfelelő felosztása és számozása alapján.”;

ii. az „1. generációs adatstruktúra” alcím helyébe a következő szöveg lép:

„1. generációs adatstruktúra (TREP 04)”;

iii. az „2. generációs adatstruktúra” alcím helyébe a következő szöveg lép:

„2. generációs adatstruktúra (TREP 24)”;

j) a 2.2.6.5. pont a következőképpen módosul:

i. a DDP_033 bekezdés első albekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„A »Positive Response Transfer Data Technical Data« üzenet adatmezője biztosítja a következő adatokat, az alábbi sorrendben, az SID 76 Hex, a TREP 05 vagy 25 Hex és az alüzenetek megfelelő felosztása és számozása alapján.”;

ii. az „1. generációs adatstruktúra” alcím helyébe a következő szöveg lép:

„1. generációs adatstruktúra (TREP 05)”;

iii. az „2. generációs adatstruktúra” alcím helyébe a következő szöveg lép:

„2. generációs adatstruktúra (TREP 25)”;

k) a 3.3. pontban a DDP_035 bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„DDP_035 A tachográfkártya letöltése a következő lépéseket foglalja magában:

- A kártya közös információinak letöltése az és EF ICC -be és IC -be. Ezen információk választhatók, és nem védi őket digitális aláírás.
- (az első és második generációs tachográfkártyák esetében) Az EF-ek letöltése a Tachograph DF-en belül:
- A Card_Certificate és CA_Certificate EF-ek letöltése. Ezen információkat nem védi digitális aláírás.

E fájlokat minden letöltési munkamenetben kötelező letölteni.

- Az egyéb alkalmazási adatok EF-jeinek letöltése (a Tachograph DF-en belül), a Card_Download EF kivételével. Ezen információt digitális aláírás védi, a 11. melléklet (Közös biztonsági mechanizmusok) A. részének alkalmazásával.
- Minden egyes letöltési munkamenetben kötelező letölteni legalább az Application_Identification és Identification EF-eket.
- A járművezetői kártya adatainak letöltése során a következő EF-ek letöltése is kötelező:
 - Events_Data,
 - Faults_Data,

- Driver_Activity_Data,
 - Vehicles_Used,
 - Places,
 - Control_Activity_Data,
 - Specific_Conditions,
- (csak második generációs tachográfkártyák esetében) Azon eset kivételével, amikor a járműegységbe behelyezett járművezetői kártya adatait a járművezetők nem uniós ellenőrző hatóság által, első generációs ellenőrzőkártya alkalmazásával végzett ellenőrzés keretében töltik le, az EF-ek letöltése a Tachograph_G2 DF -en belül:
- Az EF CardSignCertificate, CA_Certificate és Link_Certificate (ha van) letöltése. Ezen információkat nem védi digitális aláírás.
E fájlokat minden letöltési munkamenetben kötelező letölteni.
- Az egyéb alkalmazási adatok EF-jeinek letöltése (a Tachograph_G2 DF -en belül), a Card_Download EF kivételével. Ezen információt digitális aláírás védi, a 11. melléklet (Közös biztonsági mechanizmusok) B. részének alkalmazásával.
- Minden egyes letöltési munkamenetben kötelező letölteni legalább az Application_Identification és Identification EF-eket.
- A járművezetői kártya adatainak letöltése során a következő EF-ek letöltése is kötelező:
- Events_Data,
 - Faults_Data,
 - Driver_Activity_Data,
 - Vehicles_Used,
 - Places,
 - Control_Activity_Data,
 - Specific_Conditions,
 - VehicleUnits_Used,
 - GNSS Places.
- A járművezetői kártya adatainak letöltése során frissítse a LastCardDownload dátumot a Card_Download EF-ben, a Tachograph és adott esetben a Tachograph_G2 DF-ekben.
- A műhelykártya adatainak letöltése során állítsa vissza alaphelyzetben a kalibrálási számlálót a Card_Download és adott esetben a Tachograph DF-ek Tachograph_G2 EF-jében.

— A műhelykártya adatainak letöltése során nem kell letölteni a Sensor_Installation_Data EF-et a Tachograph és adott esetben a Tachograph_G2 DF-ekben.”;

l) a 3.3.2. pontban a DDP_037 bekezdés első albekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„Az ICC, IC, Card_Certificate (vagy a Tachograph_G2 DF esetében CardSignCertificate), a CA_Certificate és Link_Certificate (csak a Tachograph_G2 DF esetében) EF-ek letöltési szekvenciája a következő:”;

m) a táblázat 3.3.3. pontja helyébe a következő szöveg lép:

„Kártya	Irány	IDE/IFD	Jelentés/Megjegyzések
	⇐	Fájl kiválasztása	
OK	⇒		
	⇐	Hash of File végrehajtása	— Az előírt hasítási algoritmus felhasználásával kiszámítja a kiválasztott fájl adattartalmának tördelési értékét a 11. függelék A. vagy B. részével összhangban. Ez a parancs nem ISO-parancs.
A fájl hasításának kiszámítása és a tördelési érték ideiglenes tárolása			
OK	⇒		
	⇐	Read Binary	Ha a fájl több adatot tartalmaz, mint amennyit a leolvasó vagy a kártya puffere tárolni képes, a parancsot meg kell ismételni mindaddig, amíg a teljes fájl beolvasása meg nem történik.
File Data OK	⇒	A kapott adatok eltárolása külső tárolóeszközön	a Error! Reference source not found. szerint Error! Reference source not found.
	⇐	PSO: Compute Digital Signature	
A »digitális aláírás kiszámítása« biztonsági művelet végrehajtása az ideiglenesen eltárolt hasítási érték felhasználásával			
Signature OK	⇒	Az adatok hozzáfűzése a külső tárolóeszközön korábban tárolt adatokhoz	a Error! Reference source not found. szerint Error! Reference source not found.

n) a 3.4.2. pontban a DDP_046 bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„DDP_046 Az aláírást a következő TLV objektumként kell tárolni, közvetlenül azon TLV objektum után, amely a fájl adatait tartalmazza.

Meghatározás	Jelentés	Hossz
FID (2 bájt) »00«	Címke az EF-hez (FID) a Tachograph DF-ben vagy a kártya közös információihoz	3 bájt
FID (2 bájt) »01«	Címke az EF (FID)-hez tartozó aláíráshoz a Tachograph DF-ben	3 bájt
FID (2 bájt) »02«	Címke az EF-hez (FID) a Tachograph_G2 DF-ben	3 bájt
FID (2 bájt) »03«	Címke az EF (FID)-hez tartozó aláíráshoz a Tachograph_G2 DF-ben	3 bájt
xx xx	Az értémező hossza	2 bájt

Példa az ESM letöltési fájljában lévő adatokra:

Címke	Hossz	Érték
00 02 00	00 11	— Az ICC EF adatai
C1 00 00	00 C2	— A Card_Certificate EF adatai
		— ...
05 05 00	0A 2E	A Vehicles_Used EF adatai (a Tachograph DF-ben)
05 05 01	00 80	A Vehicles_Used EF aláírása (a Tachograph DF-ben)
05 05 02	0A 2E	A Vehicles_Used EF adatai a Tachograph_G2 DF-ben)
05 05 03	xx xx	A Vehicles_Used EF aláírása a Tachograph_G2 DF-ben

o) a 4. pontban a DDP_049 bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„DDP_049 Első generációs járművezetői kártyák: Az adatokat az első generációs adatletöltési protokoll felhasználásával kell letölteni, és a letöltött adatok formátumának meg kell egyeznie az első generációs járműegységekről letöltött adatok formátumával.

Második generációs járművezetői kártyák: ezután a járműegység letölti a kártya teljes tartalmát fájlként, a **Error! Reference source not found.** pontban meghatározott kártyaletöltési protokollal összhangban, és az összes olyan adatot, amelyet a kártyától kapott, továbbítja az IDE-hez, a megfelelő TLV fájlformátumban (lásd: **Error! Reference source not found.**), és beágyazva egy »Positive Response Transfer Data« üzenetbe.”

34. A 8. függelék 2. pontjában a „Hivatkozások” alcím alatti bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„ISO 14230-2: Road Vehicles – Diagnostic Systems – Keyword Protocol 2000 – Part 2: Data Link Layer.

Első kiadás: 1999.”

35. A 9. függelék a következőképpen módosul:

- a) a Tartalomjegyzék 6. pontja helyébe a következő szöveg lép:
„6. A KÜLSŐ TÁVOLI KOMMUNIKÁCIÓS ESZKÖZ TESZTJEI”;
- b) az 1.1. pontban az első franciabekezdése helyébe a következő szöveg:
„— **biztonsági tanúsítás** a Common Criteria szabvány előírásainak megfelelően, az e melléklet 10. függelékének teljes mértékben megfelelő biztonsági cél alapján;”
- c) a 2. pontban „A járműegységek működési tesztjei” táblázat helyébe a következő táblázat lép:

„Szám	Teszt	Leírás	Kapcsolódó követelmények
1.	Adminisztratív vizsgálat		
1.1.	Dokumentáció	A dokumentáció helytállósága	
1.2.	Gyártói tesztered-mények	Az integráció során elvégzett gyártói teszt eredménye. Dokumentumalapú igazolás.	88, 89, 91
2.	Szemrevételezés		
2.1.	A dokumentációnak való megfelelés		
2.2.	Azonosítás/jelölések		224–226
2.3.	Anyagok		219–223
2.4.	Plombálás		398, 401–405
2.5.	Külső interfészek		
3.	Működési tesztek		
3.1.	Elérhető funkciók		02, 03, 04, 05, 07, 382
3.2.	Üzem módok		09–11*, 134, 135
3.3.	Funkciók és adathozzáférési jogok		12* 13*, 382, 383, 386–389
3.4.	A kártya behelyezésének és kivételének nyomon követése		15, 16, 17, 18, 19*, 20*, 134
3.5.	Sebesség- és távolságmérés		21–31
3.6.	Időmérés (20°C hőmérsékleten elvégzett vizsgálat)		38–43
3.7.	A járművezető tevékenységének nyomon követése		44–53, 134
3.8.	A járművezetési állapot nyomon követése		54, 55, 134
3.9.	Manuálisan bevitt adatok		56–62
3.10.	A vállalkozás általi lezárás kezelése		63–68
3.11.	Az ellenőrzési tevékenység nyomon követése		69, 70
3.12.	Események és/vagy hibák észlelése		71–88, 134

Szám	Teszt	Leírás	Kapcsolódó követelmények
3.13.	Készülékazonosítási adatok		93*, 94*, 97, 100
3.14.	A járművezetői kártya behelyezési és kivételi adatai		102*–104*
3.15.	A járművezető tevékenységére vonatkozó adatok		105*–107*
3.16.	A helységnévre és a földrajzi helyre vonatkozó adatok		108*–112*
3.17.	A kilométer-számláló adatai		113*–115*
3.18.	Részletes sebességadatok		116*
3.19.	Eseményadatok		117*
3.20.	Hibaadatok		118*
3.21.	Kalibrálási adatok		119*–121*
3.22.	Időbeállítási adatok		124*, 125*
3.23.	Az ellenőrzési tevékenységre vonatkozó adatok		126*, 127*
3.24.	A vállalkozás általi lezárással kapcsolatos adatok		128*
3.25.	Tevékenységsadatok letöltése		129*
3.26.	Különleges körülményekre vonatkozó adatok		130*, 131*
3.27.	Rögzítés és tárolás a tachográfkártyán		136, 137, 138*, 139*, 141*, 142, 143 144, 145, 146*, 147*, 148*, 149, 150
3.28.	Kijelzés		90, 134, 151–168, PIC_001, DIS_001
3.29.	Nyomtatás		90, 134, 169–181, PIC_001, PRT_001–PRT_014
3.30.	Figyelmeztetés		134, 182–191 PIC_001
3.31.	Adatletöltés külső adathordozókra		90, 134, 192–196
3.32.	Távoli kommunikáció a célzott közúti ellenőrzések céljára		197–199
3.33.	Kimeneti adatok kiegészítő külső eszközökre		200, 201
3.34.	Kalibrálás		202–206*, 383, 384, 386–391
3.35.	Közúti kalibrálás-ellenőrzés		207–209
3.36.	Időbeállítás		210–212*
3.37.	A kiegészítő funkciók zavarmentessége		06, 425

Szám	Teszt	Leírás	Kapcsolódó követelmények
3.38.	Mozgásérzékelő-interfész		02, 122
3.39.	Külső GNSS-eszköz		03, 123
3.40.	Meg kell bizonyosodni arról, hogy a járműegység észleli, feljegyzi és tárolja a járműegység gyártója által meghatározott esemény(ek)e)t és/vagy hiba(k)a)t, amikor a párosított mozgásérzékelő reagál a jármű mozgásának érzékelését zavaró mágneses terekre.		217
3.41.	Titkosítási eszközkészlet (cypher suite) és szabványos tartományparaméterek		CSM_48, CSM_50
4	Környezetállósági tesztek		
4.1.	Hőmérséklet	<p>Működés-ellenőrzés az alábbiak révén:</p> <p>Az ISO 16750-4 szabvány 5.1.1.2. fejezete szerinti vizsgálat: működési vizsgálat alacsony hőmérsékleten (72 óra – 20°C-on)</p> <p>Ez a teszt a következő szabvánnyal kapcsolatos: IEC 60068-2-1: Környezetállósági vizsgálatok – 2-1. rész: Vizsgálatok – A. vizsgálat: Hideg</p> <p>Az ISO 16750-4 szabvány 5.1.2.2. fejezete szerinti vizsgálat: működési vizsgálat magas hőmérsékleten (72 óra 70°C-on)</p> <p>Ez a teszt a következő szabvánnyal kapcsolatos: IEC 60068-2-2: Alapvető környezetállósági vizsgálati eljárások; 2. rész: vizsgálatok; B. vizsgálatok: száraz meleg</p> <p>Az ISO 16750-4 szabvány 5.3.2. fejezete szerinti vizsgálat: gyors hőmérséklet-változás meghatározott átmeneti időszakokkal (–20°C/70 °C, 20 ciklus, 2 órás tartózkodási idő mindegyik hőmérsékleten)</p> <p>A legalacsonyabb és a legmagasabb feltüntetett hőmérsékleten és a hőmérsékleti ciklusok alatt csökkentett számú teszt végezhető (az e táblázat 3. részében meghatározottak közül).</p>	213
4.2.	Páratartalom	Ellenőrizni kell, hogy a járműegység ellenáll-e a ciklikus párasodásnak (hőellenállási vizsgálat) az IEC 60068-2-30 szabvány szerinti Db. vizsgálatnál a következő feltételek mellett: hat 24 órás ciklus, minden ciklusban + 25°C és + 55°C között változó hőmérséklet, a relatív páratartalom 97 % + 25°C-on és 93 % + 55°C-on.	214
4.3.	Mechanikai	<p>1. Szinuszos rezgés:</p> <p>annak ellenőrzése, hogy a járműegység ellenáll-e az alábbi jellemzőkkel rendelkező szinuszos rezgésnek:</p> <p>állandó kitérés 5 és 11 Hz között: 10 mm-es csúcs</p> <p>állandó gyorsulás 11 és 300 Hz között: 5g</p> <p>E követelményt az IEC 60068-2-6 szabvány Fc. vizsgálatával kell ellenőrizni, e vizsgálat minimális időtartama 3 × 12 óra (tengelyenként 12 óra).</p> <p>Az ISO 16750-3 szabvány a leválasztott vezetőfülkében található eszközökre nem írja elő a szinuszos rezgés vizsgálatát.</p>	219

Szám	Teszt	Leírás	Kapcsolódó követelmények
		<p>2. Véletlenszerű rezgés:</p> <p>Az ISO 16750-3 szabvány 4.1.2.8. fejezete szerinti vizsgálat: VIII. vizsgálat: Haszonjármű leválasztott vezetőfülkével</p> <p>A véletlenszerű rezgés vizsgálata, 10–2 000 Hz, függőleges RMS: 21,3 m/s², hosszirányú RMS: 11,8 m/s², oldalirányú RMS: 13,1 m/s², 3 tengely, 32 óra tengelyenként, beleértve a – 20°C – 70°C-os hőmérsékleti ciklust</p> <p>Ez a teszt a következő szabvánnyal kapcsolatos: IEC 60068-2-64: Környezetállósági vizsgálatok – 2-64. rész: Vizsgálatok – Fh. vizsgálat: Széles sávú, véletlenszerű rázás és irányelvei</p> <p>3. Ütések:</p> <p>mechanikai ütés 3g-s félszinusszal az ISO 16750 szabvány szerint.</p> <p>A fent leírt tesztek a tesztelt készüléktípus különböző mintáin kell elvégezni</p>	
4.4	Víz és idegen testek elleni védelem	Az ISO 20653 szabvány szerinti vizsgálat: Közúti járművek – Védettségi fokozat (IP kód) – Elektromos berendezések idegen tárgyakkal, vízzel és hozzáféréssel szembeni védelme (Változatlan paraméterek); IP legkisebb értéke: 40	220, 221
4.5	Túlfeszültség-védelem	<p>Ellenőrizni kell, hogy a járműegység ellenáll-e az alábbi feszültségeknek:</p> <p>24 V-os modellek esetében: 34 V + 40°C mellett 1 órán át; 24 V-os modellek esetében: 34 V + 40°C mellett 1 órán át</p> <p>12 V-os modellek esetében: 17 V + 40°C mellett 1 órán át; 12 V-os modellek esetében: 17 V + 40°C mellett 1 órán át(ISO 16750-2)</p>	216
4.6.	Fordított polaritás elleni védelem	Ellenőrizni kell, hogy a járműegység ellenáll-e az áramellátás megfordításának. (ISO 16750-2)	216
4.7.	Rövidzárlat-védelem	Ellenőrizni kell, hogy a bemeneti-kimeneti jelek védettek-e az áramellátás felőli rövidzárlattal és a földzárlattal szemben. (ISO 16750-2)	216
5	Elektromágneses összeférhetőségi tesztek		
5.1.	Sugárzásokibocsátás és szuszceptibilitás	A 10. sz. ENSZ EGB-előírásnak való megfelelés	218
5.2.	Elektromos kisülés	<p>Az ISO 10605:2008 + szabványnak való megfelelés: műszaki helyesbítés: 2010 +</p> <p>AMD1:2014: +/- 4 kV az érintkezési és +/- 8 kV a légköri kisülés vonatkozásában</p>	218

Szám	Teszt	Leírás	Kapcsolódó követelmények
5.3	Vezetett tranziens szuszceptibilitás az áramellátáson	<p>A 24 V-os modellek esetében: az ISO 7637-2 szabványnak és a 10. sz. ENSZ EGB-előírás 3. módosításának való megfelelés:</p> <p>1a. impulzus: $V_s = -450 \text{ V}$ $R_i = 50 \text{ ohm}$</p> <p>2a. impulzus: $V_s = +37 \text{ V}$ $R_i = 2 \text{ ohm}$</p> <p>2b. impulzus: $V_s = +20 \text{ V}$ $R_i = 0,05 \text{ ohm}$</p> <p>3a. impulzus: $V_s = -150 \text{ V}$ $R_i = 50 \text{ ohm}$</p> <p>3b. impulzus: $V_s = +150 \text{ V}$ $R_i = 50 \text{ ohm}$</p> <p>4. impulzus: $V_s = -16 \text{ V}$ $V_a = -12 \text{ V}$ $t_6 = 100 \text{ ms}$</p> <p>5. impulzus: $V_s = +120 \text{ V}$ $R_i = 2,2 \text{ ohm}$ $t_d = 250 \text{ ms}$</p> <p>A 12 V-os modellek esetében: az ISO 7637-1 szabványnak és a 10. sz. ENSZ EGB-előírás 3. módosításának való megfelelés:</p> <p>1. impulzus: $V_s = -75 \text{ V}$ $R_i = 10 \text{ ohm}$</p> <p>2a. impulzus: $V_s = +37 \text{ V}$ $R_i = 2 \text{ ohm}$</p> <p>2b. impulzus: $V_s = +10 \text{ V}$ $R_i = 0,05 \text{ ohm}$</p> <p>3a. impulzus: $V_s = -112 \text{ V}$ $R_i = 50 \text{ ohm}$</p> <p>3b. impulzus: $V_s = +75 \text{ V}$ $R_i = 50 \text{ ohm}$</p> <p>4. impulzus: $V_s = -6 \text{ V}$ $V_a = -5 \text{ V}$ $t_6 = 15 \text{ ms}$</p> <p>5. impulzus: $V_s = +65 \text{ V}$ $R_i = 3 \text{ ohm}$ $t_d = 100 \text{ ms}$</p> <p>Az 5. impulzust csak azon járműegységeken kell tesztelni, amelyeket olyan járművekbe szerelnek be, amelyeknél nem alkalmaznak túlfeszültség elleni közös külső védelmet.</p> <p>A túlfeszültséggel kapcsolatos javaslat tekintetében lásd az ISO 16750-2 szabvány 4. kiadásának 4.6.4. fejezetét.</p>	218"

d) a 6. pont helyébe a következő szöveg lép:

„6. A KÜLSŐ TÁVOLI KOMMUNIKÁCIÓS ESZKÖZ TESZTJE

Szám	Teszt	Leírás	Kapcsolódó követelmények
1.	Adminisztratív vizsgálat		
1.1.	Dokumentáció	A dokumentáció helytállósága	
2.	Szemrevételezés		
2.1.	A dokumentációnak való megfelelés		
2.2.	Azonosítás/jelölések		225, 226
2.3.	Anyagok		219–223
3.	Működési tesztek		
3.1.	Távoli kommunikáció a célzott közúti ellenőrzések céljára		4, 197–199

Szám	Teszt	Leírás	Kapcsolódó követelmények
3.2.	Rögzítés és tárolás az adatmemóriában		91
3.3.	Kommunikáció a járműegységgel		14. függék DSC_66– DSC_70, DSC_71– DSC_76
4.	Környezetállósági tesztek		
4.1.	Hőmérséklet	<p>Működés-ellenőrzés az alábbiak révén:</p> <p>Az ISO 16750-4 szabvány 5.1.1.2. fejezete szerinti vizsgálat: működési vizsgálat alacsony hőmérsékleten (72 óra – 20°C-on)</p> <p>Ez a teszt a következő szabvánnyal kapcsolatos: IEC 60068-2-1: Környezetállósági vizsgálatok – 2-1. rész: Vizsgálatok – A. vizsgálat: Hideg</p> <p>Az ISO 16750-4 szabvány 5.1.2.2. fejezete szerinti vizsgálat: működési vizsgálat magas hőmérsékleten (72 óra – 70 °C-on)</p> <p>Ez a teszt a következő szabvánnyal kapcsolatos: IEC 60068-2-2: Alapvető környezetállósági vizsgálati eljárások; 2. rész: vizsgálatok; B. vizsgálatok: száraz meleg</p> <p>Az ISO 16750-4 szabvány 5.3.2. fejezete szerinti vizsgálat: gyors hőmérséklet-változás meghatározott átmeneti időszakokkal (– 20 °C/70 °C, 20 ciklus, 1 órás tartózkodási idő mindegyik hőmérsékleten)</p> <p>A legalacsonyabb és a legmagasabb feltüntetett hőmérsékleten és a hőmérsékleti ciklusok alatt csökkentett számú teszt végezhető (az e táblázat 3. részében meghatározottak közül).</p>	213
4.2.	Víz és idegen testek elleni védelem	Az ISO 20653 szabvány szerinti vizsgálat: Közúti járművek – Védettségi fokozat (IP kód) – Elektromos berendezések idegen tárgyakkal, vízzel és hozzáféréssel szembeni védelme (célérték: IP40)	220, 221
5	Elektromágneses összeférhetőségi tesztek		
5.1.	Sugárzaskibocsátás és szuszceptibilitás	A 10. sz. ENSZ EGB-előírásnak való megfelelés	218
5.2.	Elektromos kisülés	Az ISO 10605:2008 + szabványnak való megfelelés; műszaki helyesbítés: 2010 + AMD1:2014: +/- 4 kV az érintkezési és +/- 8 kV a légköri kisülés vonatkozásában	218

Szám	Teszt	Leírás	Kapcsolódó követelmények
5.3.	Vezetett tranziens szuszceptibilitás az áramellátáson	<p>A 24 V-os modellek esetében: az ISO 7637-2 szabványának és a 10. sz. ENSZ EGB-előírás 3. módosításának való megfelelés:</p> <p>1a. impulzus: $V_s = -450\text{ V}$ $R_i = 50\text{ ohm}$</p> <p>2 a. impulzus: $V_s = +37\text{ V}$ $R_i = 2\text{ ohm}$</p> <p>2b. impulzus: $V_s = +20\text{ V}$ $R_i = 0,05\text{ ohm}$</p> <p>3 a. impulzus: $V_s = -150\text{ V}$ $R_i = 50\text{ ohm}$</p> <p>3b. impulzus: $V_s = +150\text{ V}$ $R_i = 50\text{ ohm}$</p> <p>4. impulzus: $V_s = -16\text{ V}$ $V_a = -12\text{ V}$ $t_6 = 100\text{ ms}$</p> <p>5. impulzus: $V_s = +120\text{ V}$ $R_i = 2,2\text{ ohm}$ $t_d = 250\text{ ms}$</p> <p>A 12 V-os modellek esetében: az ISO 7637-1 szabványának és a 10. sz. ENSZ EGB-előírás 3. módosításának való megfelelés:</p> <p>1. impulzus: $V_s = -75\text{ V}$ $R_i = 10\text{ ohm}$</p> <p>2 a. impulzus: $V_s = +37\text{ V}$ $R_i = 2\text{ ohm}$</p> <p>2b. impulzus: $V_s = +10\text{ V}$ $R_i = 0,05\text{ ohm}$</p> <p>3 a. impulzus: $V_s = -112\text{ V}$ $R_i = 50\text{ ohm}$</p> <p>3b. impulzus: $V_s = +75\text{ V}$ $R_i = 50\text{ ohm}$</p> <p>4. impulzus: $V_s = -6\text{ V}$ $V_a = -5\text{ V}$ $t_6 = 15\text{ ms}$</p> <p>5. impulzus: $V_s = +65\text{ V}$ $R_i = 3\text{ ohm}$ $t_d = 100\text{ ms}$</p> <p>Az 5. impulzust csak azon járműegységeken kell tesztelni, amelyeket olyan járművekbe szerelnek be, amelyeknél nem alkalmaznak túlfeszültség elleni közös külső védelmet.</p> <p>A túlfeszültséggel kapcsolatos javaslat tekintetében lásd az ISO 16750-2 szabvány 4. kiadásának 4.6.4. fejezetét.</p>	218"

e) a 8. pontban szereplő táblázat (Interoperabilitási tesztek) helyébe a következő szöveg lép:

„Szám	Teszt	Leírás
8.1. A járműegységek és a tachográfkártyák interoperabilitásának tesztszei		
1	Kölcsönös hitelesítés	Ellenőrizni kell, hogy rendesen végbemegy-e a járműegység és a tachográfkártya közötti kölcsönös hitelesítés.
2	Írási/olvasási tesztek	<p>El kell végezni egy jellemző tevékenységi sort a járműegységen. A tevékenységi sort a tesztelt kártya típusához kell igazítani, és a kártyán található lehető legtöbb EF-be való írást kell tartalmaznia.</p> <p>A járműegység adatainak letöltésével ellenőrizni kell, hogy a tevékenységgel kapcsolatos minden rögzítés megfelelően megtörtént-e.</p> <p>A kártya adatainak letöltésével ellenőrizni kell, hogy a tevékenységgel kapcsolatos minden rögzítés megfelelően megtörtént-e.</p> <p>Napi kinyomatok készítésével ellenőrizni kell, hogy a tevékenységgel kapcsolatos minden rögzített adat megfelelően olvasható-e.</p>

Szám	Teszt	Leírás
8.2. A járműegységek és a mozgásérzékelők interoperabilitásának tesztjei		
1	Párosítás	Ellenőrizni kell, hogy rendesen végbemegy-e a járműegység és a mozgásérzékelő közötti kölcsönös hitelesítés.
2	Működési tesztek	<p>El kell végezni egy jellemző tevékenységi sort a mozgásérzékelőn. A tevékenységi sornak egy normál műveletet és a lehető legtöbb eseményt vagy hibát kell tartalmaznia.</p> <p>A járműegység adatainak letöltésével ellenőrizni kell, hogy a tevékenységgel kapcsolatos minden rögzítés megfelelően megtörtént-e.</p> <p>A kártya adatainak letöltésével ellenőrizni kell, hogy a tevékenységgel kapcsolatos minden rögzítés megfelelően megtörtént-e.</p> <p>Napi kinyomat készítésével ellenőrizni kell, hogy a tevékenységgel kapcsolatos minden rögzített adat megfelelően olvasható-e.</p>
8.3. A járműegység és a külső GNSS-eszközök interoperabilitásának tesztjei (adott esetben)		
1	Kölcsönös hitelesítés	Ellenőrizni kell, hogy rendesen végbemegy-e a járműegység és a külső GNSS-eszköz közötti kölcsönös hitelesítés (csatlakozás).
2	Működési tesztek	<p>El kell végezni egy jellemző tevékenységi sort a külső GNSS-eszközön. A tevékenységi sornak egy normál műveletet és a lehető legtöbb eseményt vagy hibát kell tartalmaznia.</p> <p>A járműegység adatainak letöltésével ellenőrizni kell, hogy a tevékenységgel kapcsolatos minden rögzítés megfelelően megtörtént-e.</p> <p>A kártya adatainak letöltésével ellenőrizni kell, hogy a tevékenységgel kapcsolatos minden rögzítés megfelelően megtörtént-e.</p> <p>Napi kinyomat készítésével ellenőrizni kell, hogy a tevékenységgel kapcsolatos minden rögzített adat megfelelően olvasható-e.”</p>

(36) A 11. függelék a következőképpen módosul:

a) a 8.2.3. pontban a CSM_49 bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„CSM_49 A járműegységeknek, a tachográfkártyáknak és a külső GNSS-eszközöknek támogatniuk kell az [SHS]-ben meghatározott SHA-256, SHA-384 és SHA-512 algoritmust.”;

b) a 9.1.2. pontban a CSM_58 bekezdés első albekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„CSM_58 Az új európai gyökérkulcspár elkészítésekor az ERCA-nak egy hivatkozási tanúsítványt kell létrehoznia az új európai nyilvános kulcshoz, és azt az előző európai privát kulcs használatával alá kell írnia. A hivatkozási tanúsítvány érvényességi időszaka 17 év és 3 hónap. Ezt az 1. ábra illusztrálja a 9.1.7. szakaszban.”;

c) a 9.1.4. pontban a CSM_72 bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„CSM_72 Minden egyes járműegységhez két egyedi ECC-kulcspárt kell létrehozni, VU_MA és VU_Sign megnevezéssel. Ezt a feladatot a járműegységek gyártói végzik. Egy járműegységkulcspár létrehozásakor a kulcsot létrehozó félnek el kell küldenie a nyilvános kulcsot MSCA-ja számára, hogy beszerezze az MSCA által aláírt megfelelő járműegység-tanúsítványt. A privát kulcsot csak a járműegység használhatja.”;

d) a 9.1.5. pont a következőképpen módosul:

i. a CSM_83 bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„CSM_83 Minden tachográfkártyához egy darab egyedi ECC-kulcspárt kell létrehozni, Card_MA megnevezéssel. Emellett egy második, Card_Sign megnevezésű ECC-kulcspárt is létre kell hozni minden egyes járművezetői kártyához és műhelykártyához. Ezt a feladatot a kártyák gyártói vagy a kártyák testreszabását végző felek végzik. Egy kártyakulcspár létrehozásakor a kulcsot létrehozó félnek el kell küldenie a nyilvános kulcsot MSCA-ja számára, hogy beszerezze az MSCA által aláírt megfelelő kártyatanúsítványt. A privát kulcsot csak a tachográfkártya használja.”;

ii. a CSM_88 bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„CSM_88 A Card_MA tanúsítvány érvényességi időszaka a következők szerint alakul:

— Járművezetői kártyák: 5 év

— Vállalkozáskártyák: 5 év

— Ellenőrzőkártyák: 2 év

— Műhelykártyák: 1 év”;

iii. a CSM_91 bekezdés a következő szövegrésszel egészül ki:

„— Továbbá csak ellenőrzőkártyák, vállalkozáskártyák és műhelykártyák esetében és csak akkor, ha az ilyen kártyákat az új EUR tanúsítvány érvényességi idejének első három hónapja alatt bocsátották ki: olyan EUR tanúsítvány, amely két generációval régebbi, ha van.

Megjegyzés az utolsó ponthoz: Például az ERCA(3) tanúsítvány (lásd az 1. ábrát) első három hónapjában az említett kártyáknak tartalmazniuk kell az ERCA(1) tanúsítványt. Erre azért van szükség, hogy a kártyákkal adatokat lehessen letölteni azon ERCA (1) járműegységekről, amelyek normál 15 éves élettartama és a három hónapos adatletöltési e hónapokban jár le; lásd az I. C. melléklet 13) követelményének utolsó pontját.”;

e) a 9.1.6. pont a következőképpen módosul:

i. a CSM_93 bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„CSM_93 Minden külső GNSS-eszközhöz egy egyedi ECC-kulcspárt hoznak létre, EGF_MA megnevezéssel. Ezt a feladatot a külső GNSS-eszközök gyártói végzik. Egy EGF_MA kulcspár létrehozásakor a kulcsot létrehozó félnek el kell küldenie a nyilvános kulcsot a székhelye szerinti ország MSCA-ja számára, hogy beszerezze az MSCA által aláírt megfelelő EGF_MA tanúsítványt. A privát kulcsot csak a külső GNSS-eszköz használja.”;

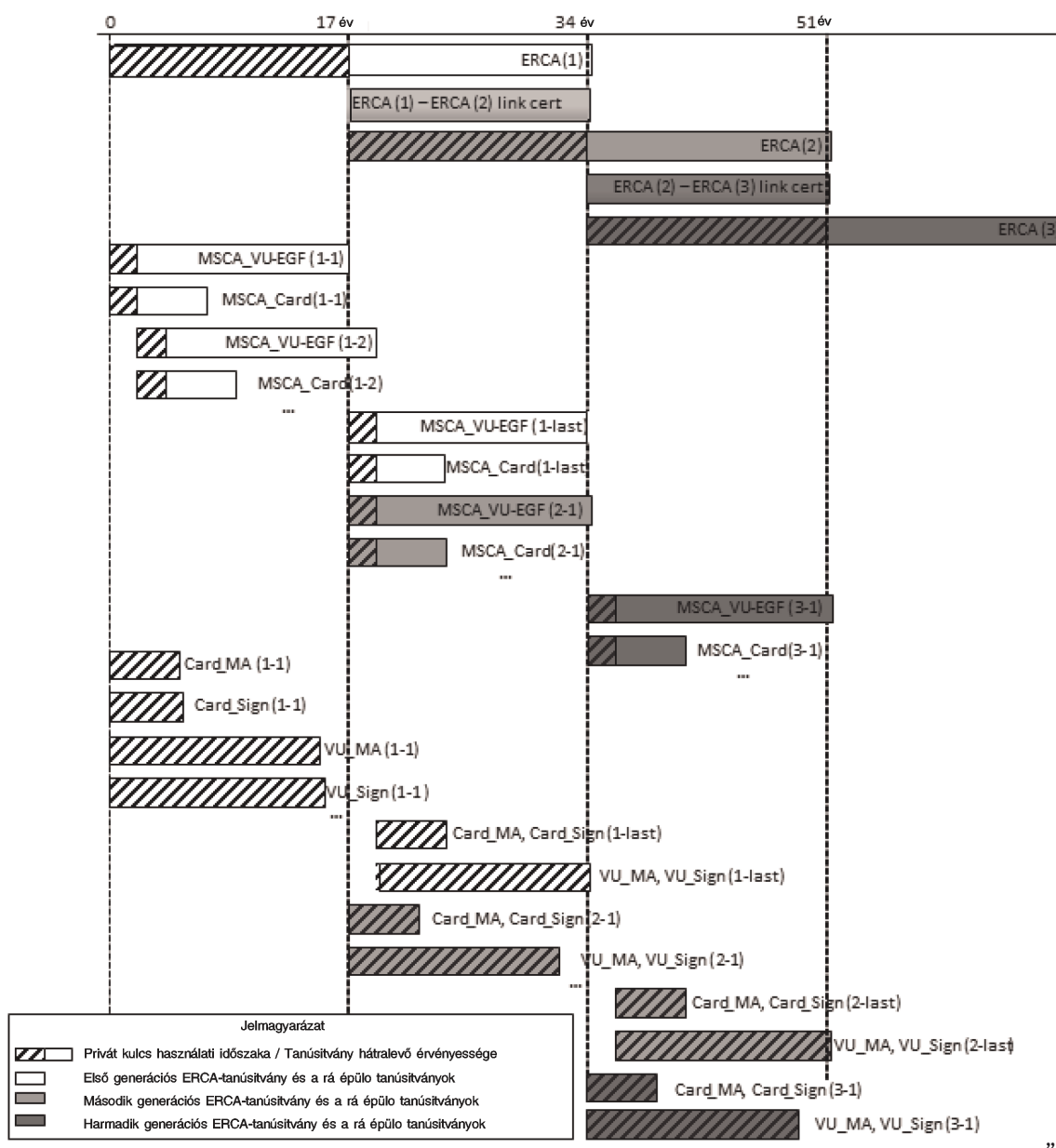
ii. a CSM_95 bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„CSM_95 A külső GNSS-eszköz az EGF_MA kulcspárt – amely az EGF_MA.SK privát kulcsból és az EGF_MA.PK nyilvános kulcsból áll – kizárólag arra használhatja, hogy kölcsönös hitelesítést és munkamenetkulcs-egyeztetést végezzen a járműegységekkel az e függelék 11.4. szakaszában leírtaknak megfelelően.”;

- f) a 9.1.7. pont a következőképpen módosul:
i. az 1. ábra helyébe a következő szöveg lép:

„1. ábra

Az ERCA gyökértanúsítványok, az ERCA hivatkozási tanúsítványok, az MSCA-tanúsítványok és a berendezéshez (járműegység és kártya) tartozó tanúsítványok különböző generációinak kibocsátása és felhasználása



- ii. a „Megjegyzések az 1. ábra tartalmához” 6. megjegyzésének helyébe a következő szöveg lép:
„6. A helytakarékoság érdekében a Card_MA és Card_Sign tanúsítvány érvényességi időszakai közötti eltérés csak az első generációnál van feltüntetve.”;

g) a 9.2.1.1. pont a következőképpen módosul:

i. a CSM_106 bekezdésben az első franciabekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„— 128 bites mozgásérzékelő-mesterkulcsok esetében: CV = »B6 44 2C 45 0E F8 D3 62 0B 7A 8A 97 91 E4 5D 83«”;

ii. a CSM_107 bekezdés első albekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„Minden mozgásérzékelő-gyártó véletlenszerű és egyedi K_p párosítási kulcsot hoz létre minden mozgásérzékelőhöz, és minden párosítási kulcsot megküld tagállama tanúsító hatóság számára. Az MSCA az egyes párosítási kulcsokat a K_M mozgásérzékelő-mesterkulccsal titkosítja, és a titkosított kulcsot visszaküldi a mozgásérzékelő gyártója számára. Az MSCA-nak minden titkosított kulcs esetében tájékoztatnia kell a mozgásérzékelő gyártóját a társított K_M verziószámáról.”;

iii. a CSM_108 bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„CSM_108 Minden egyes mozgásérzékelő-gyártónak minden mozgásérzékelőhöz egyedi sorozatszámot kell létrehoznia, és az összes sorozatszámot el kell küldenie a tagállami tanúsító hatóság számára. Az MSCA-nak az egyes sorozatszámokat a K_{ID} azonosítási kulccsal külön-külön titkosítania kell, és a titkosított sorozatszámot vissza kell küldenie a mozgásérzékelő gyártója számára. Az MSCA-nak minden titkosított sorozatszám esetében tájékoztatnia kell a mozgásérzékelő gyártóját a társított K_{ID} verziószámáról.”;

h) a 9.2.2.1. pont a következőképpen módosul:

i. a CSM_123 bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„CSM_123 A járműegység gyártójának minden járműegységhez létre kell hoznia egy egyedi járműegység-sorozatszámot, majd ezt a számot el kell küldenie a tagállami tanúsító hatóság számára, hogy beszerezze a két járműegység-specifikus DSRC-kulcsot. A járműegység sorozatszámát a VuSerialNumber adattípusban kell megadni.

Megjegyzés:

- A járműegység e sorozatszámának meg kell egyeznie a VuIdentification vuSerialNumber elemével (lásd az 1. függelék) és a járműegység tanúsítványában szereplő tanúsítványtulajdonos-hivatkozással.
- Előfordulhat, hogy járműegység sorozatszáma nem ismert akkor, amikor a járműegység gyártója járműegység-specifikus DSRC-kulcsot igényel. Ebben az esetben a járműegység gyártója a fentiek helyett a tanúsítási kérelem azon egyedi azonosítóját küldi meg, amelyet a járműegység tanúsítványainak igénylésekor használt; lásd: CSM_153. A tanúsítási kérelem ezen azonosítójának ezért meg kell egyeznie a járműegység tanúsítványában szereplő tanúsítványtulajdonos-hivatkozással.”;

ii. a CSM_124 bekezdés 2. lépésében szereplő információkövetelmény helyébe a következő szöveg lép:

„info = a járműegység sorozatszáma vagy a tanúsítási kérelem azonosítója a CSM_123 szerint”;

iii. a CSM_128 bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„CSM_128 Az MSCA-nak nyilvántartást kell vezetnie minden általa létrehozott járműegység-specifikus DSRC-kulcsról, azok verziószámáról, valamint az azok származtatásához használt járműegység-sorozatszámáról és tanúsítási kérelem-azonosítóról.”;

i) a 9.3.1. pontban a CSM_135 bekezdés első albekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„A tanúsítványokon belül az adatobjektumok kódolására az ISO 8825-1. sz. szabvány szerinti megkülönböztetett kódolási szabályok (DER) vonatkoznak. A 4. táblázat bemutatja a teljes tanúsítványkódolást, beleértve az összes címkét és hosszbjátot is.”;

- j) a 9.3.2.3. pontban a CSM_141 bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„CSM_141 A tanúsítvány tulajdonosának engedélye arra szolgál, hogy azonosítsa a tanúsítvány típusát. Értéke a tachográfalkalmazás-azonosító hat legjelentősebb bájtjából áll, amelyhez hozzá van fűzve az a készüléktípus, amely azt a készüléktípust jelzi, amelyre a tanúsítványt szánták. Járműegység-tanúsítvány, járművezetőikártya-tanúsítvány vagy műhelykártya-tanúsítvány esetén a készüléktípus a kölcsönös hitelesítési tanúsítvány és a digitális aláírás létrehozására vonatkozó tanúsítvány megkülönböztetésére is szolgál (lásd a 9.1. szakaszt és az 1. függelék. EquipmentType adattípus).”;

- k) a 9.3.2.5. pont CSM_146 bekezdése az alábbi albekezdéssel egészül ki:

„Megjegyzés: Kártyatanúsítvány esetében a CHR értékének meg kell egyeznie az EF_ICC-ben szereplő cardExtendedSerialNumber értékével; lásd a 2. függelék. EGF tanúsítvány esetében a CHR értékének meg kell egyeznie az EF_ICC-ben szereplő sensorGNSSSerialNumber értékével; lásd a 14. függelék. Járműegység-tanúsítvány esetében a CHR értékének meg kell egyeznie a VuIdentification vuSerialNumber elemével, lásd az 1. függelék, kivéve, ha a tanúsítvány igénylésekor a gyártó nem ismeri a gyártóspecifikus sorozatszámot.”;

- l) a 9.3.2.6. pontban a CSM_148 bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„CSM_148 A tanúsítvány hatálybalépési dátuma a tanúsítvány érvényességi időszakának kezdő dátumát és időpontját jelöli.”;

- m) a 9.3.3. pont a következőképpen módosul:

- i. a CSM_151 bekezdés első albekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„Tanúsítvány igénylésekor az MSCA-nak a következő adatokat kell elküldenie az ERCA számára.”;

- ii. a CSM_153 bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„CSM_153 A készülékgyártónak a következő adatokat kell elküldenie a tanúsítási kérelemben az MSCA részére, lehetővé téve az MSCA számára, hogy létrehozza az új készülék tanúsítvány tanúsítvány-tulajdonos-hivatkozását:

— Ha ismert (lásd: CSM_154), a készülék sorozatszáma, amely egyedi módon azonosítja a gyártót, a készüléktípust és a gyártási hónapot. Ellenkező esetben a tanúsítási kérelem egyedi azonosítója.

— A készülékgyártás vagy a tanúsítási kérelem hónapja és éve.

A gyártónak gondoskodnia kell az adatok helyességéről, valamint arról, hogy az MSCA által visszaküldött tanúsítványt integrálják a megfelelő készülékbe.”;

- n) a 10.2.1. pont a következőképpen módosul:

- i. a CSM_157 bekezdésben a „Megjegyzések a 4. ábra tartalmához” előtti szövegrész helyébe a következő szöveg lép:

„A járműegységeknek a 4. ábra szerinti protokollt kell használniuk a tachográfkártya tanúsítványláncolatának ellenőrzésére. A járműegységnek a kártyáról leolvasott minden egyes tanúsítvány esetében ellenőriznie kell a tanúsítvány tulajdonosának engedélye (CHA) adatmező helyes kitöltését:

— A kártyatanúsítvány CHA adatmezőjének kölcsönös hitelesítési kártyatanúsítványt kell feltüntetnie (lásd az 1. függelék, EquipmentType adattípus).

— A Card.CA tanúsítvány CHA mezőjének MSCA-t kell feltüntetnie.

— A Card.Link tanúsítvány CHA adatmezőjének ERCA-t kell feltüntetnie.”;

ii. a CSM_159 bekezdés a következő mondattal egészül ki:

„Jóllehet az összes többi tanúsítványtípus tárolása opcionális, a járműegységnek kötelező tárolnia a kártya által bemutatott új hivatkozási tanúsítványt.”

o) a 10.2.2. pont a következőképpen módosul:

i. a CSM_161 bekezdésben az 5. ábra előtti szöveg helyébe a következő szöveg lép:

„A tachográfkártyáknak az 5. ábra szerinti protokollt kell használniuk a járműegység tanúsítványláncolatának ellenőrzésére. A járműegység által bemutatott minden tanúsítvány esetében a kártyának ellenőriznie kell a tanúsítvány tulajdonosának engedélye (CHA) adatmező helyes kitöltését:

— A VU.Link tanúsítvány CHA mezőjének ERCA-t kell feltüntetnie.

— A VU.CA tanúsítvány CHA mezőjének MSCA-t kell feltüntetnie.

— A járműegység-tanúsítvány CHA adatmezőjének kölcsönös hitelesítési VU tanúsítványt kell feltüntetnie (lásd az 1. függeléket, EquipmentType adattípust).”;

ii. a CSM_165 bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„CSM_165 Ha az MSE: Set AT parancs sikeres, a kártyának be kell állítania az adott VU.PK értékét a további járműegység-hitelesítéshez, és ideiglenesen tárolnia kell a Comp(VU.PKeph) értéket. Ha a munkamenetkulcs-egyeztetés végrehajtása előtt két vagy több sikeres MSE: Set AT parancs küldésére is sor kerül, a kártyának csak a legutolsó fogadott Comp(VU.PKeph) értéket kell tárolnia. A sikeres GENERAL AUTHENTICATE parancs után a kártya visszaállítja alaphelyzetbe a Comp(VU.PKeph)-et.”;

p) a 10.3. pont a következőképpen módosul:

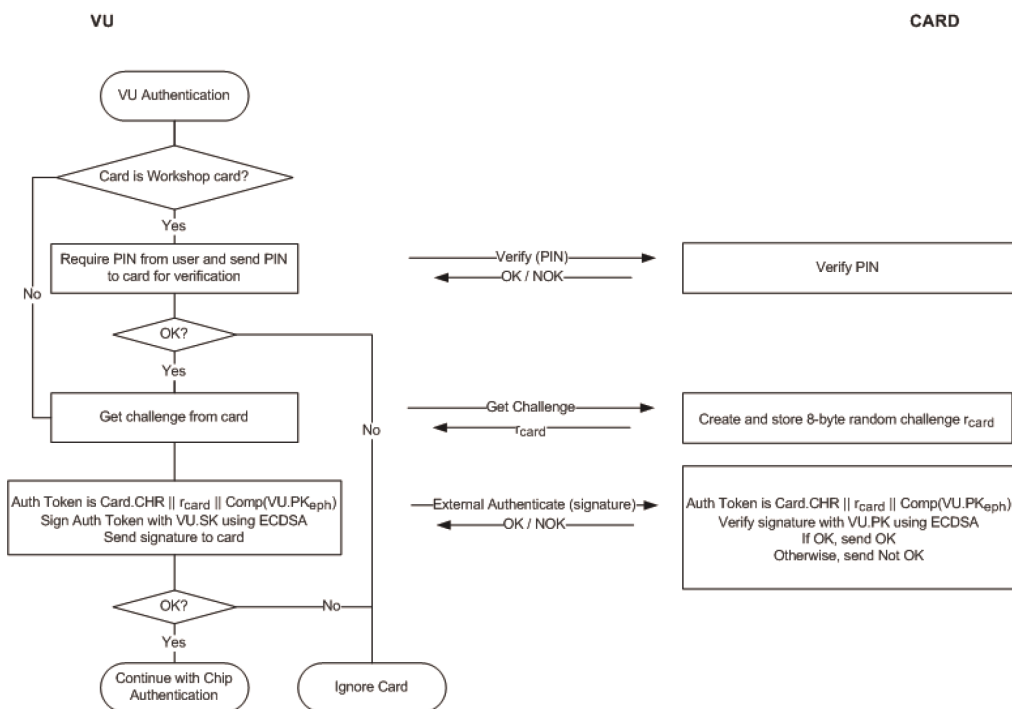
i. a CSM_170 bekezdés első albekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„A kártya által létrehozott véletlenszerű szám mellett a járműegységnek a kártyatanúsítványból származó tanúsítványtulajdonos-hivatkozást is szerepeltetnie kell az aláírásban.”;

ii. a CSM_171 bekezdésben szereplő 6. ábra helyébe a következő szöveg lép:

„6. ábra

Járműegység-hitelesítési protokoll



iii. a CSM_174 bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„CSM_174 Amikor egy EXTERNAL AUTHENTICATE parancsban megkapja a járműegység aláírását, a kártyának a következő műveleteket kell elvégeznie:

- Ki kell számítani a hitelesítési tokent a Card.CHR, a kártya által létrehozott r_{card} véletlenszerű szám, valamint a járműegységhez tartozó $Comp(VU.PK_{eph})$ ideiglenes nyilvános kulcs azonosítójának összefűzésével.
- Ellenőriznie kell a járműegység aláírását az ECDSA algoritmus használatával, a járműegység VU_{MA} kulcspárjának kulcsméretéhez kötött hasító algoritmus használatával (lásd: CSM_50), a $VU.PK$ -val és a kiszámított hitelesítési tokennel együtt.”;

q) a 10.4. pont CSM_176 bekezdése a következőképpen módosul:

i. a 2. albekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„2. A járműegység elküldi a kártya számára saját ideiglenes $VU.PK_{eph}$ kulcspárjának nyilvános pontját. A nyilvános pontot oktett-karakterlánccá kell konvertálni a [TR-03111] előírásainak megfelelően. Ehhez a tömörítetlen kódolási formátumot kell alkalmazni. A járműegység ezt a kulcspárt a járműegység tanúsítványláncolatának ellenőrzése előtt hozta létre (lásd: CSM_164). A járműegység elküldte a $Comp(VU.PK_{eph})$ ideiglenes nyilvános kulcs azonosítóját a kártyának, amit a kártya eltárolt.”;

ii. a 6. albekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„6. A K_{MAC} használatával a kártya hitelesítési tokent számít ki a járműegység ideiglenes nyilvános pontjához: $T_{PICC} = CMAC(K_{MAC}, VU.PK_{eph})$. A nyilvános pontot a járműegység által használt formátumban kell megadni (lásd a fenti második pontot). A kártya elküldi az N_{PICC} és a T_{PICC} értékét a járműegység számára.”;

r) a 10.5.2. pontban a CSM_191 bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„CSM_191 Minden titkosítandó adatobjektumot az ISO 7816-4. sz. szabvány által meghatározott módon töltenek ki a '01' kitöltés-tartalom jelző használatával. A MAC kiszámításához az APDU adatobjektumait ki kell tölteni az ISO 7816-4. sz. szabvány előírásainak megfelelően.

Megjegyzés: a biztonságos üzenetküldés kitöltését mindig a biztonságos üzenetküldési réteg végzi, nem a CMAC vagy a CBC algoritmus.

Összegzés és példák

Egy biztonságos üzenetküldéssel kiadott, parancsot tartalmazó APDU struktúrája a következő, a megfelelő biztosítatlan parancstól függően (a DO az adatobjektumot jelzi):

1. eset: CLA INS P1 P2 || Lc' || DO »8E« || Le
2. eset: CLA INS P1 P2 || Lc' || DO »97« || DO»8E« || Le
3. eset (páros INS bájt): CLA INS P1 P2 || Lc' || DO »81« || DO»8E« || Le
3. eset: (páratlan INS bájt): CLA INS P1 P2 || Lc' || DO »B3« || DO»8E« || Le
4. eset: (páros INS bájt): CLA INS P1 P2 || Lc' || DO »81« || DO»97« || DO»8E« || Le
4. eset: (páratlan INS bájt): CLA INS P1 P2 || Lc' || DO »B3« || DO»97« || DO»8E« || Le

ahol Le = »00« vagy »00 00« attól függően, hogy rövid vagy kiterjesztett hosszúságú mezőket használnak; lásd: ISO 7816-4. sz. szabvány.

Egy biztonságos üzenetküldéssel kiadott, választ tartalmazó APDU struktúrája a következő, a megfelelő biztosítatlan parancstól függően:

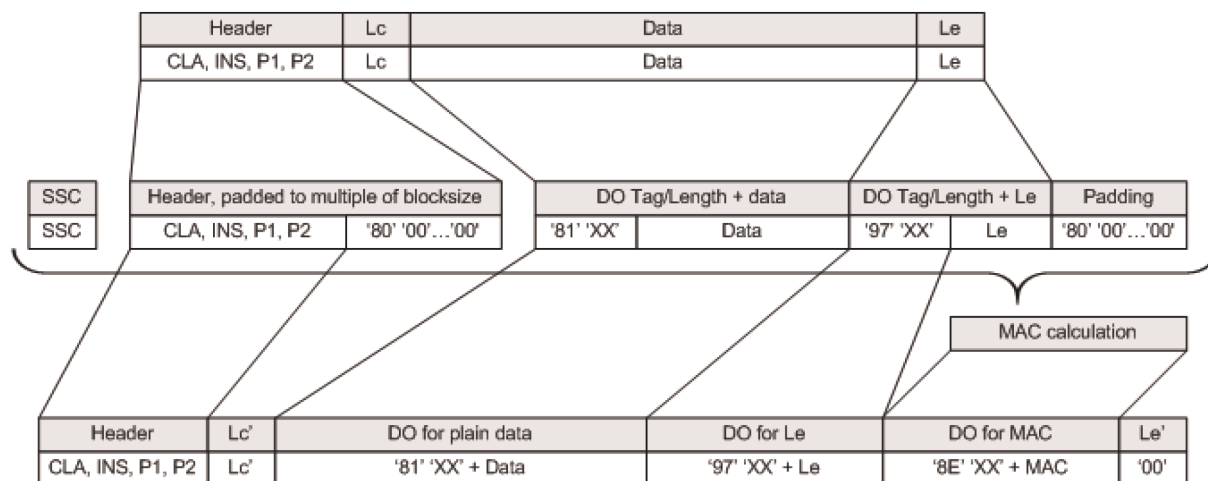
1. vagy 3. eset: DO »99« || DO »8E« || SW1SW2
2. vagy 4. eset (páros INS bájt) titkosítás nélkül: DO »81« || DO »99« || DO »8E« || SW1SW2
2. vagy 4. eset (páros INS bájt) titkosítással: DO »87« || DO »99« || DO »8E« || SW1SW2
2. vagy 4. eset (páratlan INS bájt) titkosítás nélkül: DO »B3« || DO »99« || DO »8E« || SW1SW2

Megjegyzés: A 2. vagy 4. esetet (páratlan INS bájt) titkosítással soha nem használják a járműegység és kártya közötti kommunikációban.

Alább három példa látható az APDU-átalakításokra a páros INS-kóddal rendelkező parancsokhoz. A 8. ábra egy hitelesített 4. esetbeli, parancsot tartalmazó APDU-t, a 9. ábra pedig egy hitelesített 1./3. esetbeli, választ tartalmazó APDU-t mutat be, míg a 10. ábra egy titkosított és hitelesített 2./4. esetbeli, választ tartalmazó APDU-t ábrázol.

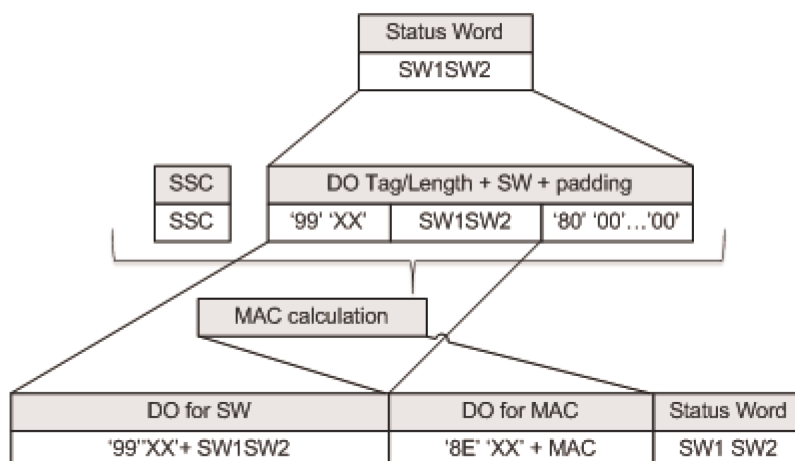
8. ábra

Átalakítás hitelesített 4. esetbeli, parancsot tartalmazó APDU-hoz

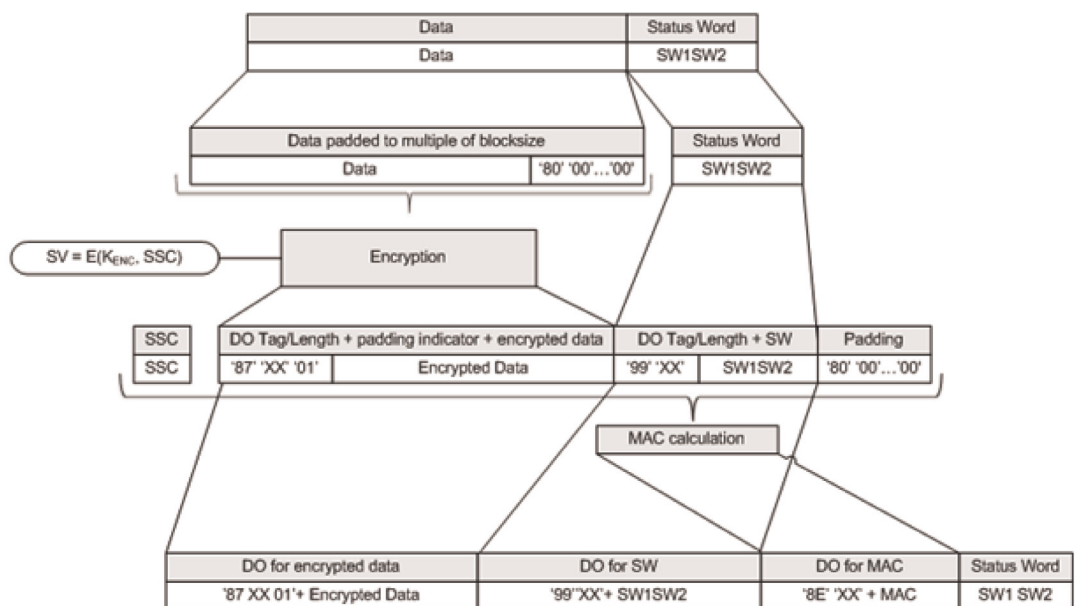


9. ábra

Átalakítás hitelesített 1./3. esetbeli, választ tartalmazó APDU-hoz



10. ábra

Átalakítás titkosított és hitelesített 2./4. esetbeli, választ tartalmazó APDU-hoz

s) a 10.5.3. pontban a CSM_193 bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„CSM_193 A tachográfkártya akkor és csakis akkor szakítja meg a folyamatban lévő biztonságos üzenetküldési munkamenetet, ha a következők egyikére kerül sor:

- egyszerű, parancsot tartalmazó APDU-t kap,
- biztonságos üzenetküldési hibát észlel egy parancsot tartalmazó APDU-ban:
 - Egy várt biztonságos üzenetküldési objektum hiányzik, nem megfelelő az adatobjektumok sorrendje, vagy ismeretlen adatobjektum szerepel a válaszban.
 - Egy biztonságos üzenetküldési adatobjektum hibás, például hibás a MAC-érték vagy a TLV-struktúra.
- az eszközt áramtalanítják vagy alaphelyzetbe állítják,
- a járműegység elindítja a járműegység-hitelesítési eljárást,
- a jelenlegi munkamenet eléri a parancsok és a kapcsolódó válaszok határértékét. Egy adott kártyához ezt a határértéket a gyártó definiálja, figyelembe véve az alkalmazott hardver biztonsági követelményeit – maximális értéke 240 SM-parancs és -válasz munkamenetenként.”;

t) a 11.3.2. pont a következőképpen módosul:

i. a CSM_208 bekezdés első albekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„Járműegységgel való csatlakozáskor a külső GNSS-eszköznek az 5. ábra szerinti protokollt kell használnia (10.2.2. szakasz) a járműegység tanúsítványláncolatának ellenőrzéséhez.”;

ii. a CSM_210 bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„CSM_210 Miután ellenőrizte a VU_MA tanúsítványt, a külső GNSS-eszköz tárolja azt a normál üzemben történő használathoz; lásd a 11.3.3. szakaszt.”;

u) a 11.3.3. pontban a CSM_211 bekezdésének első albekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„Normál üzem során a járműegységnek és az EGF-nek a 11. ábra szerinti protokollt kell használnia a tárolt EGF_MA tanúsítvány időbeli érvényességének ellenőrzéséhez és a VU_MA nyilvános kulcs későbbi járműegység-hitelesítéshez történő beállításához. Normál üzemben nem kerül sor a tanúsítványláncolatok további kölcsönös ellenőrzésére.”;

v) a 12.3. pont 6. táblázata helyébe a következő szöveg lép:

„6. táblázat

Egyszerű szöveges és titkosított adatbájtok száma utasításokként az ISO 16844-3. sz. szabvány meghatározása szerint

Utasítás	Kérés / válasz	Adatok leírása	Egyszerű szöveges adatbájtok száma az ISO 16844-3. sz. szabvány szerint	Egyszerű szöveges adatbájtok száma AES-kulcsok használatával	Egyszerű szöveges adatbájtok száma az alábbi hosszúságú (bit-számú) AES-kulcsok használatakor		
					128	192	256
10	kérés	Hitelesítési adatok + fájl szám	8	8	16	16	16
11	válasz	Hitelesítési adatok + fájl tartalom	16 vagy 32, fájl tól függ	16 vagy 32, fájl tól függ	32 / 48	32 / 48	32 / 48
41	kérés	MoS sorozatszám	8	8	16	16	16
41	válasz	Párosítási kulcs	16	16 / 24 / 32	16	32	32
42	kérés	Munkamenet kulcs	16	16 / 24 / 32	16	32	32
43	kérés	Párosítási adatok	24	24	32	32	32
50	válasz	Párosítási adatok	24	24	32	32	32
70	kérés	Hitelesítési adatok	8	8	16	16	16
80	válasz	MoS számláló érték + hitelesítési adatok	8	8	16	16	16”

w) a 13.1. pont CSM_224 albekezdésében a járműegység sorozatszámára vonatkozó követelmény helyébe a következő szöveg lép:

„**Járműegység sorozatszáma** a járműegység sorozatszáma vagy tanúsítási kérelem azonosítója (VuSerial-Number vagy CertificateRequestID adattípus) – lásd: CSM_123”;

x) a 13.3. pontban a CSM_228 bekezdés második franciabekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„2. Az ellenőrzőkártyának a feltüntetett DSRC-mesterkulcsot a DSRC biztonsági adatokban szereplő járműegység-sorozatszámmal vagy tanúsítási kérelem azonosítóval együtt kell használnia a járműegység-specifikus $K_{VU_{DSRC_ENC}}$ és $K_{VU_{DSRC_MAC}}$ DSRC-kulcsok származtatásához, a CSM_124 szerint.”;

y) a 14.3. pont a következőképpen módosul:

i. a CSM_234 bekezdésben „Megjegyzések a 13. ábra tartalmához” előtti szövegrész helyébe a következő szöveg lép:

„Az IDE a letöltött adatokon maga is elvégezheti az aláírás ellenőrzését, vagy ellenőrzőkártyát is használhat erre a célra. Amennyiben ellenőrzőkártyát használ, az aláírás ellenőrzésének a **Error! Reference source not found.** szerint kell történnie. Az IDE által bemutatott tanúsítvány időbeli érvényességének ellenőrzéséhez az ellenőrzőkártyának saját belső aktuális időpontját kell használnia, a CSM_167 szerint. Az ellenőrzőkártyának akkor kell frissítenie a rajta tárolt aktuális időpontot, ha egy hiteles »érvényes időforrás« típusú tanúsítvány hatálybalépési dátuma újabb, mint a kártyán tárolt aktuális időpont. A kártya csak a következő tanúsítványokat fogadhatja el érvényes időforrásként:

- Második generációs ERCA hivatkozási tanúsítványok.
- Második generációs MSCA-tanúsítványok.
- Olyan második generációs VU_Sign vagy Card_Sign tanúsítványok, amelyeket ugyanaz az ország bocsátott ki, mint a kártya saját ellenőrzőkártya-tanúsítványát vagy -tanúsítványait.

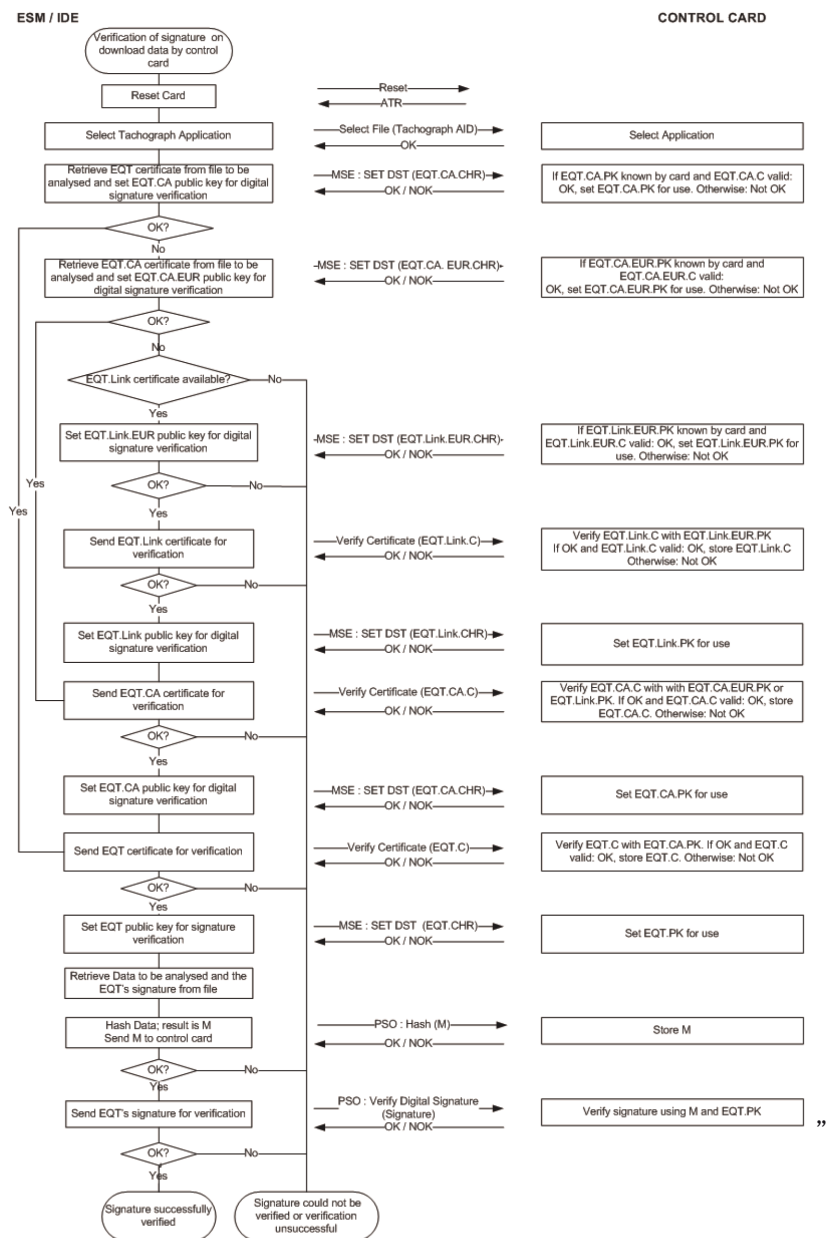
Ha saját maga végzi az aláírás ellenőrzését, az IDE-nek meg kell vizsgálnia az adatfájlban lévő tanúsítványláncolat összes tanúsítványának hitelességét és érvényességét, az aláírás adatoknak való megfelelést pedig a [DSS] szerinti aláírási rendszer használatával kell ellenőriznie. Mindkét esetben az adatfájlból leolvasott minden egyes tanúsítvány esetében ellenőrizni kell a tanúsítvány tulajdonosának engedélye (CHA) adatmező helyes kitöltését:

- Az EQT tanúsítvány CHA adatmezőjének VU tanúsítványt vagy (adott esetben) kártyatanúsítványt kell feltüntetnie aláírásra (lásd az 1. függelék, EquipmentType adattípus).
- Az EQT.CA tanúsítvány CHA adatmezőjének MSCA-t kell feltüntetnie.
- Az EQT.Link tanúsítvány CHA adatmezőjének ERCA-t kell feltüntetnie.”;

ii. a 13. ábra helyébe a következő szöveg lép:

„13. ábra

Letöltött adatfájl aláírásának ellenőrzési protokollja



37. A 12. függelék a következőképpen módosul:

a) a 3. pont a következőképpen módosul:

i. a GNS_4 bekezdésben a 2. ábra utáni második albekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„A helyzet felbontása a fent bemutatott RMC adatmondat szerkezetén alapszik. A 3. és 5. mező első része jelöli a fokokat. A mezők többi része a perceket adja meg három tizedesjegy pontossággal. Így a felbontás a következő: a perc 1/1 000-ed része vagy a fok 1/60 000-ed része (mivel egy perc egy foknak az 1/60-ad része).”;

ii. a GNS_5 bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„GNS_5 A járműegységnek a szélességre és a hosszúságra vonatkozó helyzetmeghatározási adatokat a perc 1/10-ed részének vagy a fok 1/600-ad részének megfelelő felbontással kell eltárolnia a járműegység adatbázisában, az 1. függelékben a földrajzi koordinátákra vonatkozóan meghatározott előírásoknak megfelelően.

A GPS DOP és aktív műholdak (GSA) parancsot a jel rendelkezésre állásának és pontosságának meghatározására és rögzítésére használhatja a járműegység. A HDOP konkrétan a rögzített helyzetmeghatározási adatok pontossági szintjének jelzésére szolgál (lásd a 4.2.2. pontot). A járműegységnek el kell tárolnia a vízszintes pontossághígulás (HDOP) értékét, amelyet a rendelkezésre álló GNSS-rendszer által begyűjtött HDOP-értékek minimumaként számítanak ki.

A GNSS-rendszer azonosítója jelzi az összes GNSS-konstelláció és műholdas pontosító rendszer (SBAS) kapcsolódó NMEA azonosítóját.

3. ábra

A GSA adatmondat formátuma

1234 1415 16 1718
↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓

\$<GNSS Id.>GSA,a,a,x,x,x,x,x,x,x,x,x,x,x,x,x,x,x*hh

1) Kiválasztási mód

2) Mód

3) A meghatározáshoz használt 1. műhold azonosítója

4) A meghatározáshoz használt 2. műhold azonosítója

...

14) A meghatározáshoz használt 12. műhold azonosítója

15) PDOP

16) HDOP

17) VDOP

18) Ellenőrző összeg „

iii. a GNS_6 bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„GNS_6 A GSA adatmondatot »02«–»06« rekordszámmal kell eltárolni.”

b) a 4.2.1. pont a következőképpen módosul:

i. a GNS_16 bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„GNS_16 A kommunikációs protokollon belül a kiterjesztett hosszúságú mezők nem támogathatók.”;

ii. a GNS_18 bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„GNS_18 A GNSS-adatok összegyűjtése és szétoztása (1.), a külső GNSS-eszköz konfigurációs adatainak összegyűjtése (2.) és a kezelési protokoll (3.) funkciók tekintetében a biztonságos GNSS adó-vevőnek olyan fájlrendszer-architektúrával rendelkező intelligens kártyát kell szimulálnia, amely egy törzsállományból (MF), egy, az 1. függelék 6.2. fejezetében meghatározott alkalmazásazonosítóval ('FF 44 54 45 47 4D') és 3, tanúsítványokat tartalmazó EF-fel rendelkező speciális célú fájlból (DF) és egyetlen, az 1. táblázatnak megfelelően '2F2F' fájlazonosítóval rendelkező elemi fájlból (EF.EGF) áll.”;

iii. a GNS_20 bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„GNS_20 A biztonságos GNSS adó-vevőnek az adatok tárolásához olyan memóriával kell rendelkeznie, amely képes legalább 20 millió írási/olvasási ciklus elvégzésére. E követelményen kívül a gyártók szabhatják meg a biztonságos GNSS adó-vevő belső kialakítását és működését.

A rekordszámok és az adatok megfeleltetése az 1. táblázatban található. Megjegyzendő, hogy a GNSS-konstellációkhoz és a műholdas pontosító rendszerhez (SBAS) öt GSA adatmondat áll rendelkezésre.”;

c) a 4.2.2. pontban a GNS_23 bekezdés 5. albekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„5. A járműegység processzora az információknak (pl. a szélességnek, a hosszúságnak, az időnek) az RMC NMEA-adatmondatból való kivonatolásával ellenőrzi a fogadott adatokat. Az RMC NMEA-adatmondat azt az információt is tartalmazza, hogy a helyzet érvényes-e. Ha a helyzet nem érvényes, a helymeghatározási adatok még nem állnak rendelkezésre és nem használhatók a jármű helyzetének rögzítéséhez. Ha a helyzet érvényes, a járműegység processzora a HDOP-értékeket is kivonatolja a GSA NMEA-adatmondatokból, és kiszámítja a rendelkezésre álló műholdas rendszerekre vonatkozó minimum értéket (azaz abban az esetben, ha rendelkezésre áll a meghatározás).”

d) a 4.4.1. pontban a GNS_28 bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„GNS_28 Ha a járműegységnek 20 folyamatos percen keresztül nem sikerül kommunikálnia a csatlakoztatott külső GNSS-eszközzel, akkor a járműegységnek létre kell hoznia és a járműegységben rögzítenie kell egy EventFaultType típusú, enum '0E'H Communication error with the external GNSS facility eseményt az aktuális időpontot jelző időbélyegzővel. Az esemény létrehozása csak a következő két feltétel teljesülése esetén történik meg: a) az intelligens menetíró készülék nincs kalibrálási üzemmódban, és b) a jármű mozog. Ebben az összefüggésben a kommunikációs hibát az idézi elő, hogy a járműegység biztonságos adó-vevője nem kap válaszüzenetet a 4.2. pontban leírt kérésüzenet után.”;

e) a 4.4.2. pontban a GNS_29 bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„GNS_29 Ha a külső GNSS-eszköz megsérült, a biztonságos GNSS adó-vevőnek a teljes memóriáját törölnie kell, a kriptográfiai anyagot is beleértve. A GNS_25 és GNS_26 követelményben leírtak szerint a járműegységnek észlelnie kell a manipulálást, ha a válasz állapota »6690«. A járműegységnek ezután egy EventFaultType típusú, »19«H Tamper detection of GNSS eseményt kell létrehoznia. Előfordulhat, hogy a külső GNSS-eszköz nem válaszol többé a külső kérésekre.”;

f) a 4.4.3. pontban a GNS_30 bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„GNS_30 Ha a biztonságos GNSS adó-vevő több mint 3 folyamatos órán át nem fogadott adatokat a GNSS-vevőtől, akkor a biztonságos GNSS adó-vevőnek létre kell hoznia egy válaszüzenetet a READ RECORD parancsra, amelyben a rekord száma »01«, az adatmező 12 bájtos és mindegyik bájt 0xFF értékre van állítva. A fenti értékkel és adatmezővel rendelkező válaszüzenet fogadását követően a járműegységnek csak akkor kell létrehoznia és rögzítenie egy EventFaultType típusú, enum »0D«H Absence of position information from GNSS receiver eseményt az aktuális időpontnak megfelelő időbélyegzővel, ha az alábbi két feltétel teljesül: a) az intelligens menetíró készülék nincs kalibrálási üzemmódban, és b) a jármű mozog.”;

g) a 4.4.4. pont GNS_31 bekezdésében a 4. ábráig szereplő szöveg helyébe a következő szöveg lép:

„Ha a járműegység azt észleli, hogy a kölcsönös hitelesítéshez használt EGF tanúsítvány már nem érvényes, akkor a járműegységnek létre kell hoznia és rögzítenie kell egy EventFaultType típusú, enum 'IB«H External GNSS facility certificate expired adatrögzítő-készülék-eseményt az aktuális időpontnak megfelelő időbélyegzővel. A járműegységnek ennek ellenére fel kell használnia a fogadott GNSS-helyzetmeghatározási adatokat.”;

h) az 5.2.1. pontban a GNS_34 bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„GNS_34 Ha a járműegység több mint 3 folyamatos órán át nem fogadott adatokat a GNSS-vevőtől, akkor a járműegységnek létre kell hoznia és rögzítenie kell egy EventFaultType típusú, enum 'OD«H Absence of position information from GNSS receiver-eseményt az aktuális időpontnak megfelelő időbélyegzővel, de csak abban az esetben, ha az alábbi két feltétel teljesül: a) az intelligens menetíró készülék nincs kalibrálási üzemmódban, és b) a jármű mozog.”;

i) a 6. pont helyébe a következő szöveg lép:

„6. A GNSS IDŐÜTKÖZÉSE

Ha a járműegység 1 percnél nagyobb eltérést észlel a járműegység időmérő funkciója szerinti idő és GNSS-vevőtől származó időadat között, akkor a járműegységnek létre kell hoznia és rögzítenie kell egy EventFault-Type típusú, enum »OB«H Time conflict (GNSS versus VU internal clock) eseményt. Egy időütközés esemény kiváltását követően a járműegység a következő 12 órában nem fogja ellenőrizni az időeltéréseket. Ez az esemény nem idézőzhet elő, ha a GNSS-vevő az utolsó 30 nap során nem észlelt érvényes GNSS-jelet.”;

38. A 13. függelék a következőképpen módosul:

a) a 2. pontban a negyedik bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„Ebből következően e függelék nem terjed ki az alábbiakra:

- az adatok gyűjtése és a járműegységben való kezelése (ezt a témát a rendelet egyéb részei tárgyalják vagy a termék kialakításától függ),
- az összegyűjtött adatok bemutatásának módja a külső eszközön található alkalmazás felé,
- az adatok tartalmára vonatkozóan a Bluetooth®-ban (pl. titkosítás) foglaltakon túli adatbiztonsági rendelkezések (melyeket a rendelet egyéb részei tárgyalnak, pl. a közös biztonsági mechanizmusokról szóló 11. függelék),
- az ITS-interfész által használt Bluetooth®-protokollok.”;

b) a 4.2. pont harmadik bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„Amikor egy külső eszköz első alkalommal került a járműegység hatókörébe, elindítható a Bluetooth® alapú párosítási eljárás (lásd még a 2. mellékletet). Az eszközök megosztják egymással a címüket, nevüket, profiljukat és közös titkosítási kulcsukat, amely lehetővé teszi a kapcsolódást a továbbiakban, ha egymás hatókörébe kerülnek. E lépés lezárulása után a külső eszköz megbízhatónak minősül, és képes a menetíró készülékből való adatletöltésre irányuló kéréseket kezdeményezni. Előreláthatólag a Bluetooth® által kínáltakon kívül további titkosítási mechanizmusok hozzáadására nem fog sor kerülni. Mindazonáltal abban az esetben, ha további biztonsági mechanizmusokra lesz szükség, akkor azok meg fognak felelni a 11. függelék (Közös biztonsági mechanizmusok) előírásainak.”;

c) a 4.3. pont a következőképpen módosul:

i. az első bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„Biztonsági okokból a járműegységhez a Bluetooth® alapú párosítástól független PIN-kód-hitelesítési rendszerre van szükség. Minden járműegységnek alkalmasnak kell lennie arra, hogy hitelesítés céljából legalább 4 számjegyű PIN-kódokat generáljon. Amikor egy külső eszköz és a járműegység közötti párosításra kerül sor, a külső eszköznek minden alkalommal meg kell adnia a helyes PIN-kódot, mielőtt adatokat fogadhatna.”;

ii. az 1. táblázat harmadik bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„A gyártó felkínálhatja a PIN-kód közvetlenül a járműegységen keresztül történő megváltoztatásának lehetőségét, a PUC-kódnak azonban megváltoztathatatlanak kell lennie. A PIN-kód megváltoztatásához lehetőleg elő kell írni az aktuális PIN-kódnak közvetlenül a járműegységbe való bevitelét.”;

d) a 4.4. pontban az „Adatmező” alcím utáni második bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„Ha a kezelendő adatok hosszabbak, mint az egy üzenetben rendelkezésre álló hely, az üzenet több alüzenetre oszlik. A fejrésznek és a SID-nek minden alüzenetben azonosnak kell lennie, de az alüzeneteknek tartalmazniuk kell egy 2 bájtól (CC: jelenlegi számláló és CM: legnagyobb számláló) álló számlálót, amely jelzi az alüzenet számát. A hibák ellenőrzésének és a fogadás megszakításának lehetővé tétele érdekében az eszköz minden alüzenetet visszaigazol. A fogadó eszköz képes fogadni az alüzeneteket, kérni azok újbóli átvitelét, és képes arra, hogy felszólítsa a küldő eszközt az átvitel újraindítására vagy megszakítására.”;

e) Az 1. melléklet a következőképpen módosul:

i. a címsor helyébe a következő szöveg lép:

„1) AZ ITS-INTERFÉSZEN KERESZTÜL ELÉRHETŐ ADATOK LISTÁJA”;

ii. a 3. pontban szereplő táblázat „A GNSS-vevőből származó helymeghatározási információk hiánya” tétellel kezdődő sor után az alábbi sorral egészül ki:

„Kommunikációs hiba a külső GNSS-eszközzel	<ul style="list-style-type: none"> — a leghosszabb esemény az utolsó 10 előfordulási nap mindegyikén, — az öt leghosszabb esemény az utolsó 365 nap folyamán. 	<ul style="list-style-type: none"> — az esemény kezdetének dátuma és időpontja, — az esemény végének dátuma és időpontja, — az esemény kezdetén és/vagy végén behelyezett kártya (kártyák) típusa, száma, kiállító tagállama és generációja, — az ugyanazon a napon történt hasonló események száma.”
--	---	---

iii. az (5) bekezdés az alábbi franciabekezdéssel egészül ki:

„— az ITS-interfész hibája (adott esetben)”;

f) a 3. mellékletben szereplő ASN.1 meghatározások („ASN.1 specifications”) a következőképpen módosulnak:

i. a szöveg a 206. sor után az alábbi 206a–206e. sorral egészül ki:

```

206a
206b     DriverID ::= SEQUENCE{
206c         issuingMemberState OCTET STRING (SIZE(3)),
206d         cardNumber OCTET STRING (SIZE(16))
206e     };

```

ii. a 262–264. sor helyébe a következő szöveg lép:

```

262     driveRecognize BIT STRING ('00'B UNION '01'B),
263     driverCardDriver1 BIT STRING ('00'B UNION '01'B),
264     driverCardDriver2 BIT STRING ('00'B UNION '01'B), ";

```

iii. a 275. sor helyébe a következő szöveg lép:

```
„275      outOfScopeCondition BIT STRING ('00'B UNION '01'B),„;
```

iv. a 288–310. sor helyébe a következő szöveg lép:

```
„288      driver1WorkingState BIT STRING ('000'B UNION '001'B UNION '010'B UNION
289      '011'B UNION '100'B UNION '101'B ...),
290      driver2WorkingState BIT STRING ('000'B UNION '001'B UNION '010'B UNION
291      '011'B UNION '100'B UNION '101'B ...),
292
293      driver1TimeRelatedStates BIT STRING ('0000'B UNION '0001'B
294      UNION '0010'B UNION '0011'B UNION '0100'B UNION '0101'B UNION
295      '0110'B UNION '0111'B UNION '1000'B UNION '1001'B UNION '1010'B
296      UNION '1011'B UNION '1100'B UNION '1101'B ...),
297
298
299      driver2TimeRelatedStates BIT STRING ('0000'B UNION '0001'B
300      UNION '0010'B UNION '0011'B UNION '0100'B UNION '0101'B UNION
301      '0110'B UNION '0111'B UNION '1000'B UNION '1001'B UNION '1010'B
302      UNION '1011'B UNION '1100'B UNION '1101'B ...),
303
304
305
306      overSpeed BIT STRING ('00 'B UNION '01 'B),
307      driver1Identification DriverID,
308      driver2Identification DriverID,
309
310”
```

v. a 362–363. sor helyébe a következő szöveg lép:

```
„362      driver1MaximumDailyDrivingTime BIT STRING (SIZE(4)),
363      driver2MaximumDailyDrivingTime BIT STRING (SIZE(4)),”;
```

vi. a szöveg a 410. sor után az alábbi 410a és 410b sorral egészül ki:

```
„410a      comErrorWithExternalGNSSFacility
410b      CommunicationErrorWithTheExternalGNSSFacility,”;
```

vii. a szöveg a 539. sor után az alábbi 539 a–539j. sorral egészül ki:

```
„539a      CommunicationErrorWithTheExternalGNSSFacility ::= SEQUENCE{
539b      beginDate GeneralizedTime,
539c      endDate GeneralizedTime,
539d      cardsType SEQUENCE OF UTF8String,
539e      cardsNumber SEQUENCE OF INTEGER,
539f      issuingMemberState SEQUENCE OF NationAlpha,
539g      cardsGeneration SEQUENCE OF INTEGER,
539h      numberOfSimilarEvent INTEGER
539i      }
539j”;
```

39. A 14. függelék a következőképpen módosul:

a) a tartalomjegyzék 5.5. tételének helyébe a következő szöveg lép:

„5.5. Az (EU) 2015/719 irányelv támogatása 490”;

b) a 2. pont harmadik bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„E forgatókönyv szerint a kommunikációra rendelkezésre álló idő korlátozott, mivel a kommunikáció célzott és rövid hatótávolságú. Emellett az illetékes ellenőrző hatóságok a menetíró készülékek távoli ellenőrzésére (RTM) szolgáló, szóban forgó kommunikációs eszközt más alkalmazásokra is használhatják (például a nehéz tehergépjárműveknek az (EU) 2015/719 irányelvben meghatározott maximális tömegének és méreteinek ellenőrzésére), és az ilyen műveletek az illetékes ellenőrző hatóságok döntésétől függően lehetnek különállóak, vagy következhetnek egymás után.”;

c) az 5.1. pont a következőképpen módosul:

i. a DSC_19 bekezdés tizenkettedik franciabekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„— A DSRC-VU antennáját olyan helyen kell elhelyezni, hogy optimális legyen a DSRC kommunikáció a jármű és az út menti leolvasóantenna között, ha utóbbit a jármű előtt 15 méterrel, 2 méter magasban helyezik el, a szélvédő vízszintes és függőleges középpontját célozva. Könnyű gépjárművek esetében a szélvédő felső részére eső beszerelés a megfelelő. Az összes többi jármű esetében a DSRC-antennát a szélvédő alsó vagy felső része mellé kell felszerelni.”;

ii. a DSC_22 bekezdés első albekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„Az antenna alaktényezője nincs meghatározva, ez kereskedelmi döntés lesz kell mindaddig, amíg a beszerelt DSRC-VU megfelel az alábbi 5. szakaszban meghatározott megfelelőségi követelményeknek. Az antennát a DSC_19 bekezdésben meghatározottak szerint kell elhelyezni, és hatékonyan támogatnia kell a 4.1.2. és a 4.1.3. pontban leírt használati eseteket.”;

d) az 5.4.3. pontban a 7. sorozat helyébe a következő szöveg lép:

„7 REDCR > DSRC-VU Más attribútum adatára vonatkozó GET.request üzenetet küld (értelemszerűen) ”;

e) az 5.4.4. pont DSC_40 bekezdésében az ASN.1 modulmeghatározás a következőképpen módosul:

i. a TachographPayload -ra vonatkozó sorozat első sorának helyébe a következő szöveg lép:

„tp15638VehicleRegistrationPlate LPN – Vehicle Registration Plate as per EN 15509¹”

ii. a szöveg az alábbi 1 lábjegyzettel egészül ki:

„1. Ha egy LPN LatinAlphabetNo2 vagy latinCyrillicAlphabet AlphabetIndicator-t tartalmaz, a különleges karaktereket az útlekérdező egységnél újra leosztják az ISO/DIS 14 906,2 E. melléklete szerint különleges szabályok alkalmazásával”;

iii. a 2-es felső indexet el kell hagyni abból a sorból, amelyben az aktuális rekord időbélyegzőjének meghatározása szerepel;

iv. az ASN.1 modul RtmTransferAck meghatározása helyébe a következő szöveg lép:

```
„RtmTransferAck ::= INTEGER {
    Ok (1),
    NoK (2)
} (1..255)”;
```

f) az 5.4.5. pontban szereplő 14.3. táblázat RTM12 tétele helyébe a következő szöveg lép:

„RTM12 Érzékelőhiba	<p>A járműegységnek egész számú értéket kell generálnia az RTM12 adatelemre.</p> <p>A járműegységnek a következő értéket kell hozzárendelnie a sensorFault változóhoz:</p> <ul style="list-style-type: none"> — 1, ha »35H« érzékelőhiba típusú hiba került rögzítésre az utolsó 10 napon, — 2, ha »36H« vagy »37H« enumerációs értékű belső vagy külső GNSS-vevőhiba típusú esemény került rögzítésre az utolsó 10 napon, — 3, ha »0E«H kommunikációs hiba a külső GNSS-eszközzel típusú esemény került rögzítésre az utolsó 10 napon, — 4, ha érzékelőhiba és GNSS-vevőhiba típusú esemény egyaránt rögzítésre került az utolsó 10 napon, — 5, ha érzékelőhiba és kommunikációs hiba a külső GNSS-eszközzel típusú esemény egyaránt rögzítésre került az utolsó 10 napon, — 6, ha GNSS-vevőhiba és kommunikációs hiba a külső GNSS-eszközzel típusú esemény egyaránt rögzítésre került az utolsó 10 napon, — 7, ha mindhárom érzékelőhiba rögzítésre került az utolsó 10 napon. MÁSKÜLÖNBEN 0 értéket kell hozzárendelnie, ha nem került rögzítésre esemény az utolsó 10 napon. 	– érzékelőhiba: egy oktett az adatszótár szerint	sensorFault INTEGER (0..255),;
------------------------	--	--	--------------------------------------

g) az 5.4.6. pontban a DSC_43 bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„DSC_43 Az adatokat minden DSRC cseréhez a PER (csomagolt kódolási szabályok) UNALIGNED szerint kell kódolni, kivéve a TachographPayload és a OwsPayload;„ amelyeket az ISO/IEC 8825-7, Rec. ITU-T X.696-ban meghatározott OER (Oktett kódolási szabályok) szerint kell kódolni.”;

h) az 5.4.7. pontban szereplő 14.9. táblázat negyedik oszlopában az Rtm-ContextMark; -ot leíró cella helyébe a következő szöveg lép:

„A támogatott szabvány, rész és verzió objektumazonosítója. Példa: ISO (1) Szabvány (0) TARV (15638) 9. rész (9) 1. verzió (1).

Az első oktett a 06H, ami az objektumazonosító. A második oktett a 06H, ami a hossza. A következő 6 oktett kódolja a például szolgáló objektumazonosítót.”;

i) az 5.5. és az 5.5.1. pont helyébe a következő szöveg lép:

„5.5. Az (EU) 2015/719 irányelv támogatása

5.5.1. Áttekintés

DSC_59 A nehéz tehergépjárművek legnagyobb össztömegéről és méreteiről szóló (EU) 2015/719 irányelv támogatása érdekében az OWS adatoknak az 5,8 GHz-es DSRC interfészkapcsolaton keresztül történő letöltésére vonatkozó tranzakciós protokollnak meg kell egyeznie az RTM adatok esetében alkalmazott tranzakciós protokollal (lásd az 5.4.1. pontot), azzal az egyetlen különbséggel, hogy a TARV szabványra vonatkozó objektumazonosítónak az ISO 15638 (TARV) szabvány WOB/OWS-re vonatkozó 20. részére kell hivatkoznia.”;

j) az 5.6.1. pontban a DSC_68 bekezdés a) albekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„a) Annak érdekében, hogy a járműegység (VU) és a DSRC-VU, illetve különböző DSRC-VU tételek szállítására különböző szállítókval lehessen szerződést kötni, a járműegység (VU) és a – nem a VU-n belüli – DSRC-VU közötti kapcsolatnak nyílt szabványon alapuló kapcsolatnak kell lennie. A járműegységnek (VU) a következők egyikével kell kapcsolódnia a DSRC-VU-hoz:”;

k) az 5.7.1. pontban a DSC_77 bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„DSC_77 A már biztonságos adatot a VUSM funkciónak kell szolgáltatnia a DSRC-VU számára. A VUSM-nek ellenőriznie kell, hogy a DSRC-VU-ban rögzített adat megfelelően lett-e rögzítve. A járműegységből (VU) a DSRC-VU memóriájába történő adatátvitel hibáit EventFaultType típusú, »0C«H enumerációs értékű »Communication error with the remote communication facility event« eseményként kell rögzíteni és jelenteni az időbélyegzővel együtt.”;

40. A 15. függelék a következőképpen módosul:

a) a 2.2. pont első bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„Ismeretes, hogy az első generációs tachográfkárták interoperábilisak az első generációs járműegységekkel a 3821/85/EGK rendelet I. B. mellékletének megfelelően, a második generációs tachográfkárták pedig interoperábilisak a második generációs járműegységekkel e rendelet I. C. mellékletének megfelelően. Ezenkívül az alábbi követelményeket kell alkalmazni.”;

b) a 2.4.1. pontban az MIG_11 bekezdés a következőképpen módosul:

i. az első franciabekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„— következő alá nem írt EF-ek: ic és icc (opcionális);”;

ii. a harmadik franciabekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„— az első generációs adatletöltési protokoll szerint előírt egyéb alkalmazási adatokat tartalmazó EF-ek (a DF Tachograph-on belül). Ezeket az információkat digitális aláírással kell ellátni az első generációs biztonsági eljárásoknak megfelelően.

Az ilyen letöltésnek nem kell kiterjednie a csak a második generációs járművezetői kártyákon (és műhelykártyákon) szereplő alkalmazási adatokat tartalmazó EF-ekre (a Tachograph_G2 DF-en belüli, alkalmazási adatokat tartalmazó EF-ekre).”;

c) a 2.4.3. pontban az MIG_014 és MIG_015 bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„MIG_014 A járművezetők nem uniós ellenőrző hatóságok által végzett ellenőrzésén kívül a második generációs járműegységekből való adatletöltés során a második generációs biztonsági eljárásokat és az e melléklet 7. függelékében meghatározott adatletöltési protokollt kell alkalmazni.

MIG_015 Annak érdekében, hogy nem uniós ellenőrző hatóságok is ellenőrizhessék a járművezetőket, opcionálisan lehetséges a második generációs járműegységek adatainak az első generációs biztonsági eljárásokkal való letöltése is. Ilyenkor a letöltött adatok formátumának meg kell egyeznie az első generációs járműegységekből letöltött adatok formátumával. Ezt a funkciót a menü parancsai segítségével lehet kiválasztani.”

II. MELLÉKLET

Az (EU) 2016/799 rendelet II. melléklete a következőképpen módosul:

1. Az I. fejezet 1. pontjának b) bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„b) egy jóváhagyási szám, amely az adatrögzítő készülék, az adatrögzítő lap vagy a tachográfkártya prototípusára kiadott típusbizonyítvány számának felel meg, és a téglalap közvetlen közelében tetszőleges helyen helyezkedik el.”;

2. a III. fejezetben az 5. pont helyébe a következő szöveg lép:

„5. Jóváhagyásra benyújtva”;

3. a IV. fejezetben az 5. pont helyébe a következő szöveg lép:

„5. Jóváhagyásra benyújtva”;

ISSN 1977-0731 (elektronikus kiadás)
ISSN 1725-5090 (nyomtatott kiadás)



Az Európai Unió Kiadóhivatala
2985 Luxembourg
LUXEMBURG

HU