

RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2023/980 DE LA COMMISSION**du 16 mai 2023****modifiant le règlement d'exécution (UE) 2016/799 en ce qui concerne le tachygraphe intelligent transitoire et son utilisation du service d'authentification des messages de navigation en libre service de Galileo, et modifiant le règlement d'exécution (UE) 2021/1228****(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers ⁽¹⁾, et notamment son article 11,

considérant ce qui suit:

- (1) Le règlement (UE) n° 165/2014 a instauré le tachygraphe intelligent, connecté au système mondial de navigation par satellite (*Global Navigation Satellite System* – ci-après «GNSS»).
- (2) Les spécifications techniques applicables à la construction, aux essais, à l'installation, à l'utilisation et à la réparation des tachygraphes intelligents et de leurs composants sont définies dans le règlement d'exécution (UE) 2016/799 de la Commission ⁽²⁾.
- (3) Le règlement (UE) 2020/1054 du Parlement européen et du Conseil ⁽³⁾ a introduit de nouvelles exigences applicables au tachygraphe intelligent, nécessitant une modification de ses spécifications techniques. Par conséquent, le règlement d'exécution (UE) 2021/1228 de la Commission ⁽⁴⁾ a modifié le règlement d'exécution (UE) 2016/799 pour instaurer une deuxième version du tachygraphe intelligent.
- (4) Le règlement d'exécution (UE) 2021/1228 a rendu obligatoire l'utilisation du service d'authentification des messages de navigation en libre service de Galileo (*Galileo Open Service Navigation Message Authentication* – ci-après «OSNMA») par les tachygraphes intelligents, afin de permettre l'authentification des positionnements enregistrés par le tachygraphe à partir du système mondial de navigation par satellite (GNSS) Galileo.
- (5) OSNMA est actuellement en phase d'essai public et sa déclaration de service n'est attendue qu'après la date de mise en œuvre de la deuxième version du tachygraphe intelligent dans les véhicules nouvellement immatriculés. Cela rend incertains l'homologation des unités embarquées sur véhicule et le comportement des tachygraphes intelligents de deuxième version à la suite d'une future modification du signal dans l'espace dans OSNMA.
- (6) Afin de veiller à l'harmonisation des conditions d'essai et d'homologation ainsi que des comportements des unités embarquées sur véhicule, il est nécessaire d'assurer un fonctionnement commun des tachygraphes intelligents de deuxième version, non seulement avant mais aussi après la déclaration de service OSNMA.
- (7) Les premiers tachygraphes intelligents de deuxième version devraient être homologués sur la base du signal dans l'espace OSNMA et du matériel cryptographique disponibles pour la phase d'essai public du service OSNMA. Afin que les conducteurs ne soient pas perturbés par la modification du signal opérationnel dans l'espace, ces tachygraphes devraient se passer du service OSNMA jusqu'à ce qu'ils aient effectué la mise à jour leur permettant d'utiliser pleinement ce service. Cela entraîne une période transitoire pour les tachygraphes intelligents de deuxième version en ce qui concerne l'utilisation d'OSNMA.

⁽¹⁾ JO L 60 du 28.2.2014, p. 1.

⁽²⁾ Règlement d'exécution (UE) 2016/799 de la Commission du 18 mars 2016 mettant en œuvre le règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les exigences applicables à la construction, aux essais, à l'installation, à l'utilisation et à la réparation des tachygraphes et de leurs composants (JO L 139 du 26.5.2016, p. 1).

⁽³⁾ Règlement (UE) 2020/1054 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2020 modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 en ce qui concerne les exigences minimales relatives aux durées maximales de conduite journalière et hebdomadaire et à la durée minimale des pauses et des temps de repos journalier et hebdomadaire, et le règlement (UE) n° 165/2014 en ce qui concerne la localisation au moyen de tachygraphes (JO L 249 du 31.7.2020, p. 1).

⁽⁴⁾ Règlement d'exécution (UE) 2021/1228 de la Commission du 16 juillet 2021 modifiant le règlement d'exécution (UE) 2016/799 en ce qui concerne les exigences applicables à la construction, aux essais, à l'installation, à l'utilisation et à la réparation des tachygraphes intelligents et de leurs composants (JO L 273 du 30.7.2021, p. 1).

- (8) Ces tachygraphes transitoires devraient proposer toutes les fonctionnalités détaillées au chapitre II du règlement (UE) n° 165/2014.
- (9) Après la déclaration de service OSNMA, il est prévu qu'aucune modification du matériel ne soit nécessaire pour que le tachygraphe fonctionne avec le service OSNMA opérationnel. Il devrait ainsi être possible de mettre à jour le logiciel des tachygraphes transitoires afin qu'ils puissent utiliser pleinement le service OSNMA quand celui-ci sera disponible.
- (10) À la lumière des évolutions futures concernant la disponibilité et le fonctionnement d'OSNMA, la possibilité de mettre à jour le tachygraphe dans un atelier ou d'éventuelles techniques de manipulation du tachygraphe détectées sur le terrain, la Commission peut réévaluer s'il convient de réviser les spécifications techniques, y compris s'il est nécessaire d'exiger que le tachygraphe intelligent transitoire utilise pleinement sa capacité OSNMA.
- (11) L'industrie devrait disposer d'un délai suffisant pour mettre en œuvre les mesures transitoires. Les demandes d'homologation de tachygraphes transitoires devraient donc être recevables jusqu'au 31 décembre 2023 au moins. Il devrait également être possible de continuer à installer des tachygraphes transitoires pour une période limitée après la déclaration de service OSNMA.
- (12) Une fois la période transitoire terminée, les autorités chargées de faire appliquer la législation devraient être capables de déterminer si le tachygraphe intelligent est équipé d'une version logicielle lui permettant d'utiliser le service OSNMA de Galileo.
- (13) La date actuelle d'application fixée à l'article 2 du règlement d'exécution (UE) 2021/1228 empêche les autorités compétentes en la matière d'homologuer avant le 21 août 2023 tout équipement au titre du règlement d'exécution (UE) 2016/799, conformément aux modifications prévues par le règlement d'exécution (UE) 2021/1228. Toutefois, conformément à l'article 8, paragraphe 1, et à l'article 11 du règlement (UE) n° 165/2014, les véhicules immatriculés pour la première fois dans un État membre à partir de cette date doivent être équipés de la nouvelle version du tachygraphe intelligent. Par conséquent, il convient de modifier le règlement d'exécution (UE) 2021/1228 afin d'autoriser les homologations à partir de l'entrée en vigueur du présent règlement.
- (14) Les mesures prévues par le présent règlement sont conformes à l'avis du comité institué par l'article 42, paragraphe 1, du règlement (UE) n° 165/2014,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

L'annexe I C du règlement d'exécution (UE) 2016/799 est modifiée conformément à l'annexe du présent règlement.

Article 2

À l'article 2 du règlement d'exécution (UE) 2021/1228, le paragraphe suivant est ajouté:

«Cependant, à partir du 25 mai 2023, les autorités nationales ne refusent pas, si le fabricant en fait la demande, d'accorder une homologation de l'Union européenne pour tout nouveau type de tachygraphe, de composant de tachygraphe ou de carte tachygraphique, ni d'accorder une extension pour tout type existant de tachygraphe, de composant de tachygraphe ou de carte tachygraphique, et elles n'interdisent pas l'enregistrement, la mise sur le marché ou la mise en service de tout nouveau type de tachygraphe, composant de tachygraphe ou carte tachygraphique, lorsque l'équipement concerné est conforme au règlement d'exécution (UE) 2016/799 tel que modifié par le présent règlement.».

Article 3

Le présent règlement entre en vigueur le troisième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Il est applicable à partir du 21 août 2023.

Cependant, à partir du 25 mai 2023, les autorités nationales ne refusent pas, si le fabricant en fait la demande, d'accorder une homologation de l'Union européenne pour tout nouveau type de tachygraphe, de composant de tachygraphe ou de carte tachygraphique, ni d'accorder une extension pour tout type existant de tachygraphe, de composant de tachygraphe ou de carte tachygraphique, et elles n'interdisent pas l'enregistrement, la mise sur le marché ou la mise en service de tout nouveau type de tachygraphe, composant de tachygraphe ou carte tachygraphique, lorsque l'équipement concerné est conforme au règlement d'exécution (UE) 2016/799 tel que modifié par le règlement d'exécution (UE) 2021/1228 et par le présent règlement.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 16 mai 2023.

Par la Commission

La présidente

Ursula VON DER LEYEN

ANNEXE

À l'annexe I C du règlement d'exécution (UE) 2016/799, l'appendice 17 suivant est ajouté:

«Appendice 17

DISPOSITIONS TRANSITOIRES LIÉES À L'UTILISATION DU SERVICE OSNMA PAR LES TACHYGRAPHES

1. DÉFINITIONS ET ACRONYMES

1.1. Définitions

Déclaration de service du service d'authentification des messages de navigation en libre service (OSNMA) de Galileo: déclaration de la Commission européenne indiquant que le service OSNMA de Galileo entre en phase opérationnelle.

Unité embarquée transitoire sur le véhicule: unité embarquée sur le véhicule conforme aux dispositions du présent appendice.

Les unités embarquées transitoires sur véhicule sont construites conformément au document de contrôle des signaux dans les interfaces spatiales (*Signal in Space Interface Control Document* — SIS ICD) et aux lignes directrices concernant les récepteurs OSNMA applicables à la phase d'essai public OSNMA. Elles sont équipées d'un récepteur GNSS capable d'utiliser le service OSNMA disponible pendant sa phase d'essai public.

Les unités embarquées transitoires sur véhicule ne sont toutefois pas à même d'authentifier les messages de navigation disponibles après la déclaration de service OSNMA, car cette opération nécessite une mise à jour du matériel cryptographique intégré à l'unité embarquée sur le véhicule. Une mise à jour logicielle appropriée doit être effectuée afin que les unités embarquées transitoires sur véhicule puissent commencer à utiliser OSNMA et qu'elles soient conformes aux exigences fixées à l'annexe I C et à ses appendices 1 à 16. Avant la mise à jour, les unités embarquées transitoires sur véhicule mettent en œuvre les fonctionnalités liées à OSNMA comme précisé dans le présent appendice. Les fonctionnalités indépendantes du service OSNMA restent inchangées.

Une fois effectuée la mise à jour logicielle appropriée, les unités embarquées transitoires sur véhicule sont alors conformes au SIS ICD et aux lignes directrices concernant les récepteurs OSNMA applicables à la phase opérationnelle OSNMA, ainsi qu'à toutes les exigences fixées à l'annexe I C et à ses appendices 1 à 16, et elles utilisent le service OSNMA disponible pendant la phase opérationnelle.

Tachygraphe transitoire: tachygraphe intégrant une unité embarquée transitoire sur le véhicule.

1.2. Acronymes

ICD	document de contrôle des interfaces (<i>Interface Control Document</i>)
OSNMA	service d'authentification des messages de navigation en libre service de Galileo (<i>Galileo Open Service Navigation Message Authentication</i>)
SIS	signal dans l'espace (<i>Signal in Space</i>)
VU	unité embarquée sur le véhicule (<i>Vehicle Unit</i>)

2. CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES RELATIVES À OSNMA

Afin que les véhicules immatriculés pour la première fois puissent être équipés de tachygraphes de deuxième génération, deuxième version, à partir de la date de mise en œuvre demandée telle que définie à l'annexe I C, section 1, point ccc), du règlement d'exécution (UE) 2016/799, il est nécessaire de procéder à l'homologation, la production et la commercialisation d'unités embarquées sur véhicule avant la déclaration de service OSNMA. Pour que ces unités, désignées sous le nom d'unités embarquées transitoires sur véhicule, puissent être homologuées et utilisées sur le terrain, il convient d'adapter les exigences relatives à OSNMA fixées à l'annexe I C et à ses appendices 1 à 16.

Les dispositions du présent appendice définissent les exigences spécifiques applicables aux unités embarquées transitoires sur véhicule. Elles ne s'appliquent qu'aux unités embarquées sur véhicule équipées d'un récepteur GNSS interne.

3. EXIGENCES APPLICABLES AU RÉCEPTEUR GNSS DES TACHYGRAPHES TRANSITOIRES

TRA_001 Les unités embarquées transitoires sur véhicule doivent être équipées d'un récepteur GNSS capable d'utiliser le service OSNMA disponible pendant sa phase d'essai public.

TRA_002 Les exigences de l'appendice 12 s'appliquent au récepteur GNSS intégré aux unités embarquées transitoires sur véhicule, avec les interprétations suivantes:

- le SIS ICD et les lignes directrices concernant les récepteurs OSNMA auquel il est fait référence désignent les documents disponibles pour la phase d'essai public, à savoir:
 - “Galileo Open Service Navigation Message Authentication (OSNMA) User ICD for the Test Phase”, version 1.0, novembre 2021,
 - “Galileo Open Service Navigation Message Authentication (OSNMA) Receiver Guidelines for the Test Phase”, version 1.0, novembre 2021,
- OSNMA désigne le service disponible pendant la phase d'essai public,
- SIS désigne le signal dans l'espace disponible pendant la phase d'essai public.

TRA_003 Le récepteur GNSS intégré aux unités embarquées transitoires sur véhicule doit être conçu de telle sorte que, après mise à jour de son logiciel effectuée au moyen de la mise à jour logicielle de l'unité embarquée sur le véhicule, il soit pleinement conforme aux exigences de l'annexe 12, et qu'il utilise le service OSNMA disponible pendant sa phase opérationnelle.

4. EXIGENCES APPLICABLES AUX UNITÉS EMBARQUÉES TRANSITOIRES SUR VÉHICULE

Les unités embarquées transitoires sur véhicule peuvent traiter le signal OSNMA disponible pendant sa phase d'essai public, mais elles ne peuvent pas indiquer le statut d'authentification des messages de navigation issus du SIS pendant la phase opérationnelle OSNMA, et ce jusqu'à ce qu'une mise à jour logicielle appropriée soit effectuée. Par conséquent, elles indiquent systématiquement que les positionnements standard transmis par le récepteur GNSS sont authentifiés.

Les exigences fixées à l'annexe I C et à ses appendices 1 à 16 s'appliquent, avec les interprétations suivantes.

TRA_004 À l'annexe I C, 3.9.15 Événement “Conflit temporel”, l'exigence 86 doit être comprise comme suit:

Cet événement est déclenché, en mode autre qu'“étalonnage”, lorsque la VU détecte un écart entre l'heure fournie par sa fonction de mesure du temps et l'heure provenant des positions standard transmises par le récepteur GNSS ou le dispositif GNSS externe. Un “écart temporel” est détecté si la différence de temps dépasse ± 3 secondes, ce qui correspond à la précision temporelle définie à l'exigence 41 bis, cette dernière étant augmentée de la dérive temporelle maximale par jour. Cet événement est enregistré avec la valeur d'horloge interne de l'appareil de contrôle. La VU vérifie le déclenchement de l'événement “Conflit temporel” juste avant de réajuster automatiquement son horloge interne, conformément à l'exigence 211.

TRA_005 À l'annexe I C, point 3.9.18 Événement “Anomalie GNSS”, l'exigence 88 bis doit être comprise comme suit:

Cet événement est déclenché, en mode autre qu'“étalonnage”, lorsque le récepteur GNSS détecte une attaque, comme spécifié à l'appendice 12. Après le déclenchement d'un événement “Anomalie GNSS”, la VU ne générera plus d'autres événements “Anomalie GNSS” pendant les 10 minutes suivantes.

TRA_006 À l'annexe I C, 3.12.5 Enregistrement et stockage dans la mémoire, Lieux et positions des lieux où les périodes de travail journalières commencent et se terminent et/ou où les 3 heures de temps de conduite accumulé sont atteintes, l'exigence 110 doit être comprise comme suit:

Pour chaque lieu ou pour chaque position, l'appareil de contrôle doit enregistrer et stocker dans sa mémoire:

- le numéro de carte de conducteur et/ou de convoyeur et l'État membre qui a délivré la carte,
- la génération de la carte,
- la date et l'heure de la saisie,

- le type de saisie (début, fin ou 3 heures de temps de conduite accumulé),
- la précision GNSS, la date et l'heure correspondantes, le cas échéant,
- le kilométrage du véhicule,
- un drapeau indiquant que la position a été considérée comme authentifiée.

TRA_007 À l'annexe I C, 3.12.17 Enregistrement et stockage dans la mémoire, Passages aux frontières, l'exigence 133 ter doit être comprise comme suit:

Avec les pays et la position, l'appareil de contrôle doit enregistrer et stocker dans sa mémoire:

- le numéro de carte de conducteur et/ou de convoyeur et l'État membre qui a délivré la carte,
- la génération de la carte,
- la précision GNSS, la date et l'heure correspondantes,
- un drapeau indiquant que la position a été considérée comme authentifiée,
- le kilométrage du véhicule au moment du passage aux frontières.

TRA_008 À l'annexe I C, 3.12.18 Enregistrement et stockage dans la mémoire, Opérations de chargement/déchargement, l'exigence 133 octies doit être comprise comme suit:

Avec le type d'opération et la position, l'appareil de contrôle doit enregistrer et stocker dans sa mémoire:

- le numéro de carte de conducteur et/ou de convoyeur et l'État membre qui a délivré la carte,
- la génération de la carte,
- la date et l'heure de l'opération de chargement/déchargement,
- la précision GNSS, la date et l'heure correspondantes, le cas échéant,
- un drapeau indiquant que la position a été considérée comme authentifiée,
- le kilométrage du véhicule.

TRA_009 À l'annexe I C, 3.23 Remise à l'heure, l'exigence 211 doit être comprise comme suit:

Le réglage de l'heure de l'horloge interne de la VU est automatiquement réajusté à des intervalles de temps variables. Le réajustement automatique de l'heure suivant est déclenché entre 72 h et 168 h après le précédent et après que la VU a pu accéder à l'heure GNSS au moyen d'un message de position standard valide conformément à l'appendice 12. Néanmoins, le réglage de l'heure ne doit jamais entraîner un réajustement supérieur à la dérive temporelle maximale accumulée par jour, telle que calculée par le fabricant de la VU conformément à l'exigence 41 ter. Si la différence entre l'heure d'horloge interne de la VU et l'heure du récepteur GNSS est supérieure à la dérive temporelle maximale accumulée par jour, le réglage de l'heure doit amener l'horloge interne de la VU aussi près que possible de l'heure du récepteur GNSS. Le réglage de l'heure ne peut être effectué que si le temps fourni par le récepteur GNSS est obtenu à l'aide de messages de position standard comme indiqué à l'appendice 12. La base temps pour le réglage automatique de l'heure de l'horloge interne de la VU doit être l'heure indiquée dans le message de position standard.

TRA_010 À l'annexe I C, 3.23 Remise à l'heure, l'exigence 212 doit être comprise comme suit:

La fonction de remise à l'heure doit également permettre de déclencher le réglage de l'heure courante en mode étalonnage.

Les ateliers peuvent régler l'heure:

- soit en écrivant une valeur temps dans la VU, en utilisant le service WriteDataByIdentifier conformément à la section 6.2 de l'appendice 8,
- soit en demandant un alignement de l'horloge de la VU sur l'heure fournie par le récepteur GNSS. Le réglage de l'heure ne peut être effectué que si le temps fourni par le récepteur GNSS est obtenu à l'aide de messages de position standard. Dans ce dernier cas, le service RoutineControl doit être utilisé conformément à la section 8 de l'appendice 8.

TRA_011 À l'appendice 4, point 2 Caractéristiques des blocs de données, le premier alinéa, septième tiret, doit être compris comme suit:

Lorsqu'il est imprimé après la longitude et la latitude d'une position enregistrée ou après l'horodatage du moment où la position a été déterminée, le pictogramme  indique que cette position a été considérée comme authentifiée.

TRA_012 À l'appendice 8, Service RoutineControl (réglage de l'heure), le point 8.1 Description des messages, CPR_065a, doit être compris comme suit:

Le service RoutineControl (TimeAdjustment) permet de déclencher un alignement de l'horloge de la VU sur l'heure fournie par le récepteur GNSS.

Pour l'exécution du service RoutineControl (TimeAdjustment), la VU doit être en mode ÉTALONNAGE.

Condition préalable: il est garanti que la VU est en mesure de recevoir des messages de position standard de la part du récepteur GNSS.

Tant que la remise à l'heure est en cours, la VA répondra à la demande RoutineControl, sous-fonction requestRoutineResults, par routineInfo = 0x78.

Remarque: la remise à l'heure peut prendre un certain temps. L'appareil de diagnostic demande le statut de remise à l'heure en utilisant la sous-fonction requestRoutineResults.

TRA_013 À l'appendice 12, point 3 Phrases fournies par le récepteur GNSS, l'exigence GNS_4 bis doit être comprise comme suit:

Les données contenues dans les phrases AMC fournies par le récepteur GNSS, le cas échéant, ne sont pas utilisées par l'unité embarquée sur le véhicule, à l'exception des valeurs suivantes du statut:

J = brouillage ou O = autre attaque GNSS (par des contrôles de cohérence mis en œuvre conformément à l'exigence GNS_3 bis),

V = néant (la position authentifiée n'est pas disponible pour un autre motif).

TRA_014 À l'appendice 12, point 3 Phrases fournies par le récepteur GNSS, l'exigence GNS_5 doit être comprise comme suit:

Les données contenues dans les phrases ASA fournies par le récepteur GNSS, le cas échéant, ne sont pas utilisées par l'unité embarquée sur le véhicule.

TRA_015 À l'appendice 12, point 5.2 Unité embarquée sur le véhicule sans dispositif GNSS externe, Transfert d'informations du récepteur GNSS vers la VU, les exigences GNS_34 et 36 doivent être comprises comme suit:

Le processeur de la VU n'utilise pas les informations extraites de la phrase AMC, à l'exception des valeurs suivantes du statut:

J = brouillage ou O = autre attaque GNSS (par des contrôles de cohérence mis en œuvre conformément à l'exigence GNS_3 bis),

V = néant (la position authentifiée n'est pas disponible pour un autre motif).

Le processeur de la VU n'utilise pas les informations extraites de la phrase ASA.

TRA_016 À l'appendice 12, point 6 Traitement et enregistrement des données de positionnement par la VU, l'exigence GNS_39 doit être comprise comme suit:

Les données de positionnement sont stockées dans la VU, accompagnées d'un drapeau indiquant si le positionnement a été considéré comme authentifié. Lorsque les données de positionnement doivent être enregistrées dans la VU, la règle suivante s'applique:

- a) *Si le positionnement standard est valide, le positionnement standard et son exactitude sont enregistrés dans la VU, et le drapeau doit être "authentifié".*

TRA_017 À l'appendice 12, point 6 Traitement et enregistrement des données de positionnement par la VU, l'exigence GNS_40 doit être comprise comme suit:

Lorsque la valeur du statut dans une phrase AMC reçue est fixée à "J" ou "O" conformément à l'exigence GNS_4 bis, la VU génère et enregistre un événement "Anomalie GNSS", conformément à l'exigence 88 bis de l'annexe IC et à l'appendice 1 (EventFaultType). L'unité embarquée sur véhicule peut effectuer des vérifications supplémentaires avant de stocker un événement "Anomalie GNSS" après réception d'un statut fixé à 'J' ou 'O'.

TRA_018 À l'appendice 12, point 8 Conflit concernant le mouvement du véhicule, exigence GNS_42, condition de déclenchement 2, les premier et deuxième tirets après la formule doivent être compris comme suit:

- *GnssDistance est la distance entre la position actuelle du véhicule et la position précédente, toutes deux obtenues à partir de messages de positionnement standard valides, sans tenir compte de la hauteur,*
- *OdometerDifference est la différence entre le kilométrage actuel et le kilométrage correspondant au précédent message de positionnement standard valide,*

TRA_019 À l'appendice 14, point 5.4.5 Algorithme de calcul des cryptogrammes destinés aux instructions DO de confidentialité, Éléments de RtmData, actions effectuées et définitions, exigence DSC_41, tableau 14.3, la deuxième cellule de la ligne RTM20 doit être comprise comme suit:

La VU génère une valeur exprimée par un nombre entier (timeReal de l'appendice 1) pour l'élément de données RTM20.

La VU attribue comme valeur pour l'élément RTM20 l'heure à laquelle la dernière position standard du véhicule était disponible auprès du récepteur GNSS.

Si aucune position standard du véhicule n'était disponible auprès du récepteur GNSS, la VU attribue la valeur 0 à RTM20.

TRA_020 Le constructeur d'une unité embarquée transitoire sur véhicule homologuée informe la Commission de ses versions logicielles. La Commission publie ces versions logicielles sur un site web accessible au public.

5. DISPOSITIONS PARTICULIÈRES RELATIVES À L'HOMOLOGATION ET À L'UTILISATION DES TACHYGRAPHES TRANSITOIRES

TRA_021 Les unités embarquées transitoires doivent être homologuées conformément aux prescriptions de l'annexe I C et de ses appendices 1 à 16, complétées par les dispositions du présent appendice.

TRA_022 Les certificats d'homologation des unités embarquées et tachygraphes transitoires ne peuvent être demandés que jusqu'au 31 décembre 2023 ou jusqu'à la date de déclaration de service OSNMA, la date la plus tardive étant retenue.

TRA_023 Les unités embarquées transitoires ne peuvent être montées sur des véhicules immatriculés pour la première fois que jusqu'au 31 mai 2024 ou jusqu'à 5 mois après la date de déclaration de service OSNMA, la date la plus tardive étant retenue.».
