

REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2023/980 DE LA COMISIÓN**de 16 de mayo de 2023****por el que se modifica el Reglamento de Ejecución (UE) 2016/799 en lo que respecta a un tacógrafo inteligente de transición y su utilización de la autenticación de mensajes de navegación del servicio abierto de Galileo, y por el que se modifica el Reglamento de Ejecución (UE) 2021/1228****(Texto pertinente a efectos del EEE)**

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de febrero de 2014, relativo a los tacógrafos en el transporte por carretera ⁽¹⁾, y en particular su artículo 11,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (UE) n.º 165/2014 introdujo los tacógrafos inteligentes, que incluyen una conexión al sistema mundial de navegación por satélite (GNSS).
- (2) Los requisitos técnicos para la construcción, el ensayo, la instalación, el funcionamiento y la reparación de los tacógrafos inteligentes y de sus componentes figuran en el Reglamento de Ejecución (UE) 2016/799 de la Comisión ⁽²⁾.
- (3) El Reglamento (UE) 2020/1054 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽³⁾ introdujo nuevos requisitos para los tacógrafos inteligentes, que exigían modificar sus especificaciones técnicas. Por consiguiente, el Reglamento de Ejecución (UE) 2021/1228 de la Comisión ⁽⁴⁾ modificó el Reglamento (UE) 2016/799 para introducir una segunda versión del tacógrafo inteligente.
- (4) El Reglamento de Ejecución (UE) 2021/1228 introdujo el uso obligatorio de la autenticación de mensajes de navegación del servicio abierto de Galileo (OSNMA) por los tacógrafos inteligentes, a fin de permitir la autenticación de las posiciones registradas por el tacógrafo mediante el uso del sistema mundial de navegación por satélite (GNSS) de Galileo.
- (5) La OSNMA se encuentra actualmente en una fase de ensayo público, con una declaración de servicio prevista solo después de la fecha en la que se introduzca la segunda versión del tacógrafo inteligente en los vehículos de nueva matriculación. Esto hace que la homologación de tipo de las unidades instaladas en los vehículos sea incierta, así como el comportamiento de los tacógrafos inteligentes de segunda versión tras una futura modificación de la señal en el espacio de la OSNMA.
- (6) Para garantizar la armonización de las condiciones de ensayo y homologación de tipo, así como el comportamiento armonizado de las unidades instaladas en los vehículos, es necesario garantizar un funcionamiento común de los tacógrafos inteligentes de segunda versión, tanto antes como después de la declaración del servicio OSNMA.
- (7) Los tacógrafos inteligentes de segunda versión iniciales deben homologarse sobre la base del material criptográfico y de la señal en el espacio OSNMA disponibles para la fase de ensayo público del servicio. A fin de garantizar que el conductor no se vea perturbado tras el cambio de la señal operativa en el espacio, estos tacógrafos deben ignorar la OSNMA hasta que puedan actualizarse para utilizar plenamente el servicio OSNMA. Por tanto, debe establecerse un período transitorio para los tacógrafos inteligentes de segunda versión con respecto al uso de la OSNMA.

⁽¹⁾ DO L 60 de 28.2.2014, p. 1.

⁽²⁾ Reglamento de Ejecución (UE) 2016/799 de la Comisión, de 18 de marzo de 2016, por el que se ejecuta el Reglamento (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, que establece los requisitos para la construcción, ensayo, instalación, funcionamiento y reparación de los tacógrafos y de sus componentes (DO L 139 de 26.5.2016, p. 1).

⁽³⁾ Reglamento (UE) 2020/1054 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2020, por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 en lo que respecta a los requisitos mínimos sobre los tiempos de conducción máximos diarios y semanales, las pausas mínimas y los períodos de descanso diarios y semanales y el Reglamento (UE) n.º 165/2014 en lo que respecta al posicionamiento mediante tacógrafos (DO L 249 de 31.7.2020, p. 1).

⁽⁴⁾ Reglamento de Ejecución (UE) 2021/1228 de la Comisión, de 16 de julio de 2021, por el que se modifica el Reglamento de Ejecución (UE) 2016/799 en lo que respecta a los requisitos para la construcción, ensayo, instalación, funcionamiento y reparación de los tacógrafos inteligentes y de sus componentes (DO L 273 de 30.7.2021, p. 1).

- (8) Estos tacógrafos de transición deben garantizar todas las funcionalidades establecidas en el capítulo II del Reglamento (UE) n.º 165/2014.
- (9) Se espera que no sean necesarios cambios en el *hardware* una vez que se realice la declaración del servicio OSNMA para que el tacógrafo pueda funcionar con el servicio operativo OSNMA. Por lo tanto, debe ser posible actualizar el *software* de un tacógrafo de transición con el fin de hacer pleno uso de OSNMA una vez que esté disponible.
- (10) A la luz de la evolución futura en relación con la disponibilidad y el funcionamiento de OSNMA, la viabilidad de actualizar el tacógrafo en un taller o las posibles técnicas de manipulación detectadas en relación con el tacógrafo sobre el terreno, la Comisión podrá volver a evaluar si deben revisarse las especificaciones técnicas, incluido si es necesario el requisito de que el tacógrafo inteligente de transición haga pleno uso de su capacidad OSNMA.
- (11) Debe darse tiempo suficiente a la industria para aplicar las medidas transitorias. Por consiguiente, la solicitud de homologación de tipo de los tacógrafos de transición debe ser posible al menos hasta el 31 de diciembre de 2023. También debe ser posible seguir instalando tacógrafos de transición durante un período de tiempo limitado tras la declaración del servicio OSNMA.
- (12) Las autoridades de control del cumplimiento deben poder reconocer, una vez finalizado el período transitorio, si el tacógrafo inteligente instalado está equipado con una versión de *software* que le permita hacer uso de la OSNMA de Galileo.
- (13) La fecha actual de aplicación establecida en el artículo 2 del Reglamento de Ejecución (UE) 2021/1228 impide que las autoridades de homologación de tipo concedan la homologación de tipo a los equipos con arreglo al Reglamento de Ejecución (UE) 2016/799 de conformidad con las modificaciones establecidas en el Reglamento de Ejecución (UE) 2021/1228 antes del 21 de agosto de 2023. No obstante, de conformidad con los artículos 8, apartado 1, y 11 del Reglamento (UE) n.º 165/2014, a partir de esa fecha los vehículos matriculados por primera vez en un Estado miembro deben estar equipados con la nueva versión del tacógrafo inteligente. Procede, por tanto, modificar el Reglamento de Ejecución (UE) 2021/1228 para permitir la concesión de la homologación de tipo tan pronto como el presente Reglamento entre en vigor.
- (14) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité establecido por el artículo 42, apartado 1, del Reglamento (UE) n.º 165/2014.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

El anexo I C del Reglamento de Ejecución (UE) 2016/799 se modifica de conformidad con el anexo del presente Reglamento.

Artículo 2

En el artículo 2 del Reglamento de Ejecución (UE) 2021/1228 se inserta el apartado siguiente:

«No obstante, a partir del 25 de mayo de 2023, las autoridades nacionales no denegarán la concesión de la homologación de tipo UE de un nuevo tipo de tacógrafo, componente de tacógrafo o tarjeta de tacógrafo, ni la concesión de una extensión para un tipo existente de tacógrafo, componente de tacógrafo o tarjeta de tacógrafo, ni prohibirán el registro, la introducción en el mercado o la puesta en servicio de un nuevo tacógrafo, componente de tacógrafo o tarjeta de tacógrafo cuando el aparato en cuestión cumpla lo dispuesto en el Reglamento de Ejecución (UE) 2016/799, modificado por el presente Reglamento, si un fabricante así lo solicita.»

Artículo 3

El presente Reglamento entrará en vigor a los tres días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Será aplicable a partir del 21 de agosto de 2023.

No obstante, a partir del 25 de mayo de 2023, las autoridades nacionales no denegarán la concesión de la homologación de tipo UE de un nuevo tipo de tacógrafo, componente de tacógrafo o tarjeta de tacógrafo, ni la concesión de una extensión para un tipo existente de tacógrafo, componente de tacógrafo o tarjeta de tacógrafo, ni prohibirán el registro, la introducción en el mercado o la puesta en servicio de un nuevo tacógrafo, componente de tacógrafo o tarjeta de tacógrafo cuando el aparato en cuestión cumpla lo dispuesto en el Reglamento de Ejecución (UE) 2016/799, modificado por el Reglamento de Ejecución (UE) 2021/1228 y por el presente Reglamento, si un fabricante así lo solicita.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 16 de mayo de 2023.

Por la Comisión
La Presidenta
Ursula VON DER LEYEN

ANEXO

En el anexo I C del Reglamento de Ejecución (UE) 2016/799 se añade el apéndice 17 siguiente:

«Apéndice 17

DISPOSICIONES TRANSITORIAS RELATIVAS A LA UTILIZACIÓN DEL SERVICIO OSNMA POR LOS TACÓGRAFOS

1. DEFINICIONES Y ACRONIMOS

1.1. **Definiciones**

Declaración de servicio de la autenticación de mensajes de navegación del servicio abierto de Galileo (OSNMA): declaración de la Comisión Europea de que la OSNMA de Galileo entra en su fase operativa.

Unidad de transición instalada en el vehículo: unidad instalada en el vehículo que cumple las disposiciones del presente apéndice.

Las unidades de transición instaladas en el vehículo se construyen de conformidad con el SIS ICD y las Directrices OSNMA para los receptores aplicables a la fase de ensayo público de la OSNMA. Están equipadas con un receptor GNSS capaz de utilizar el servicio OSNMA disponible durante su fase de ensayo público.

No obstante, las unidades de transición instaladas en el vehículo no pueden autenticar los mensajes de navegación disponibles después de la declaración de servicio OSNMA, debido a la necesidad de actualizar el material criptográfico de la unidad instalada en el vehículo. Debe realizarse una actualización adecuada del *software* para que puedan empezar a utilizar la OSNMA y cumplir todos los requisitos del anexo I C y sus apéndices 1 a 16. Antes de la actualización, las unidades de transición instaladas en el vehículo aplicarán las funcionalidades relacionadas con la OSNMA especificadas en el presente apéndice. Las funcionalidades no relacionadas con el servicio OSNMA se mantienen sin cambios.

Si se procede a la actualización adecuada del *software*, las unidades de transición instaladas en el vehículo deben implementar el SIS ICD y las Directrices OSNMA para los receptores aplicables a la fase operativa de la OSNMA, y cumplir todos los requisitos del anexo I C y sus apéndices 1 a 16, utilizando la OSNMA disponible durante la fase operativa.

Tacógrafo de transición: tacógrafo que incluye una unidad de transición instalada en el vehículo.

1.2. **Acrónimos**

ICD	documento de control de interfaces
OSNMA	autenticación de mensajes de navegación del servicio abierto de Galileo
SIS	señal en el espacio
VU	unidad instalada en el vehículo

2. CONSIDERACIONES GENERALES RELACIONADAS CON LA OSNMA

A fin de que los vehículos matriculados por primera vez puedan estar equipados con la versión 2 de los tacógrafos de segunda generación, a partir de la fecha de introducción solicitada tal como se define en el anexo I C, sección 1, letra ccc), del Reglamento de Ejecución (UE) 2016/799, es necesario homologar, fabricar y comercializar unidades instaladas en el vehículo antes de la declaración de servicio de la OSNMA. Para estas unidades instaladas en el vehículo, denominadas unidades de transición instaladas en el vehículo, es necesario adaptar los requisitos relacionados con la OSNMA del anexo I C y sus apéndices 1 a 16, de modo que puedan homologarse y utilizarse sobre el terreno.

Las disposiciones establecidas en el presente apéndice definen los requisitos específicos aplicables a las unidades de transición instaladas en el vehículo. Solo se aplican a las unidades instaladas en el vehículo equipadas con un receptor GNSS interno.

3. REQUISITOS APLICABLES AL RECEPTOR GNSS DE LOS TACOGRAFOS DE TRANSICION

TRA_001 Las unidades de transición instaladas en el vehículo deberán ir equipadas con un receptor GNSS capaz de utilizar el servicio OSNMA disponible durante su fase de ensayo público.

TRA_002 Los requisitos del apéndice 12 se aplican al receptor GNSS integrado en las unidades de transición instaladas en el vehículo, con las siguientes interpretaciones:

- el SIS ICD y las Directrices OSNMA para los receptores a las que se hace referencia son los documentos disponibles para la fase de ensayo público:
 - “Galileo Open Service Navigation Message Authentication (OSNMA) User DCI for the Test Phase” [usuario ICD de la autenticación de mensajes de navegación del servicio abierto Galileo (OSNMA) para la fase de ensayo] edición 1.0, noviembre de 2021;
 - “Galileo Open Service Navigation Message Authentication (OSNMA) Receiver Guidelines for the Test Phase” [Directrices OSNMA para los receptores para la fase de ensayo], edición 1.0, noviembre de 2021.
- OSNMA es el servicio disponible durante la fase de ensayo público.
- SIS es la señal en el espacio disponible durante la fase de ensayo público.

TRA_003 El receptor GNSS integrado en las unidades de transición instaladas en el vehículo debe diseñarse de tal manera que, tras una actualización de su *software* efectuada mediante la actualización del *software* de la unidad instalada en el vehículo, cumpla plenamente los requisitos del anexo 12 y que utilice el servicio OSNMA disponible durante su fase operativa.

4. REQUISITOS APLICABLES A LAS UNIDADES DE TRANSICION INSTALADAS EN EL VEHICULO

Las unidades de transición instaladas en el vehículo podrán procesar la señal OSNMA disponible durante su fase de ensayo público, pero no podrán notificar el estado de autenticación de los mensajes de navegación del SIS disponible durante la fase operativa de la OSNMA, hasta que se aplique una actualización adecuada del *software*. Por lo tanto, dan por supuesto que las posiciones estándar transmitidas por el receptor GNSS siempre están autenticadas.

Los requisitos del anexo I C y sus apéndices 1 a 16 se aplican con las siguientes interpretaciones.

TRA_004 En el anexo I C, punto 3.9.15 Incidente “conflicto temporal”, el requisito 86 debe entenderse como sigue:

Este incidente se activará, fuera del modo de calibrado, cuando la VU detecte una discrepancia entre la hora de la función de medición de la hora de la unidad instalada en el vehículo y la hora procedente de las posiciones estándar transmitidas por el receptor GNSS o el dispositivo GNSS externo. Se detecta una “discrepancia temporal” si la diferencia horaria excede de ± 3 segundos, correspondientes a la exactitud de la hora indicada en el requisito 41 bis, incrementada esta última con la desviación máxima diaria de la hora. Este incidente se registrará junto con el valor del reloj interno del aparato de control. La VU realizará la comprobación para activar el incidente “conflicto temporal” justo antes de reajustar automáticamente su reloj interno, de conformidad con el requisito 211.

TRA_005 En el anexo I C, punto 3.9.18 Incidente “Anomalía del GNSS”, el requisito 88 bis debe entenderse como sigue:

Este incidente se activará, fuera del modo de calibrado, cuando el receptor GNSS detecte un ataque o cuando haya fallado, tal como se especifica en el apéndice 12. Después de haberse producido un incidente de anomalía del GNSS, la VU no generará más incidentes de anomalía del GNSS durante los diez minutos siguientes.

TRA_006 En el anexo I C, punto 3.12.5 Registro y almacenamiento en la memoria de datos, Lugares y posiciones donde comienzan o terminan los períodos de trabajo diarios y/o donde se alcanzan las tres horas de tiempo de conducción acumulada, el requisito 110 debe entenderse como sigue:

Junto con cada lugar y posición, el aparato de control deberá registrar y almacenar en su memoria de datos:

- el número de la tarjeta de conductor o de segundo conductor y el Estado miembro que haya expedido la tarjeta,
- la generación de la tarjeta,
- la fecha y hora de la entrada,

- el tipo de entrada (comienzo, final o tres horas de tiempo de conducción acumulado),
- la exactitud, la fecha y la hora del GNSS correspondientes, si procede,
- la lectura del cuentakilómetros del vehículo,
- un indicador que señale que la posición ha sido autenticada.

TRA_007 En el anexo I C, punto 3.12.17 Registro y almacenamiento en la memoria de datos, Cruces de fronteras, el requisito 133 ter debe entenderse como sigue:

Junto con los países y la posición, el aparato de control registrará y almacenará en su memoria de datos:

- el número de la tarjeta de conductor o de segundo conductor y el Estado miembro que haya expedido la tarjeta,
- la generación de la tarjeta,
- la exactitud del GNSS, la fecha y la hora correspondientes,
- un indicador que señale que la posición ha sido autenticada,
- el valor del cuentakilómetros del vehículo en el momento de detectarse el cruce de fronteras.

TRA_008 En el anexo I C, punto 3.12.18 Registro y almacenamiento en la memoria de datos, Operaciones de carga/descarga, el requisito 133 octies debe entenderse como sigue:

Junto con el tipo de operación y la posición, el aparato de control registrará y almacenará en su memoria de datos:

- el número de la tarjeta de conductor o de segundo conductor y el Estado miembro que haya expedido la tarjeta,
- la generación de la tarjeta,
- la fecha y hora de la operación de carga/descarga,
- la exactitud, la fecha y la hora del GNSS correspondientes, si procede,
- un indicador que señale que la posición ha sido autenticada,
- la lectura del cuentakilómetros del vehículo.

TRA_009 En el anexo I C, punto 3.23 Ajuste de la hora, el requisito 211 debe entenderse como sigue:

La hora del reloj interno de la VU se reajustará automáticamente a intervalos variables. El siguiente reajuste automático de la hora se activará entre setenta y dos y ciento sesenta y ocho horas después del anterior, y después de que la VU pueda acceder a la hora GNSS a través de un mensaje de posición estándar válido, de conformidad con el apéndice 12. No obstante, el ajuste de la hora nunca será mayor que la desviación máxima diaria acumulada de la hora, calculada por el fabricante de la VU de conformidad con el requisito 41 ter. Si la diferencia entre la hora del reloj interno de la VU y la hora del receptor GNSS es mayor que la desviación máxima diaria acumulada de la hora, el ajuste de la hora pondrá el reloj interno de la VU lo más cerca posible de la hora del receptor GNSS. El ajuste de la hora solo podrá efectuarse si la hora proporcionada por el receptor GNSS se obtiene utilizando mensajes de posición estándar, de conformidad con el apéndice 12. La referencia temporal para la fijación automática de la hora del reloj interno de la VU será la hora proporcionada en el mensaje de posición estándar.


TRA_010 En el anexo I C, punto 3.23 Ajuste de la hora, el requisito 212 debe entenderse como sigue:

La función de ajuste de la hora deberá permitir también activar el ajuste de la hora actual, en el modo de calibrado.

Los talleres podrán ajustar la hora:

- o bien escribiendo un valor horario en la VU, utilizando el servicio WriteDataByIdentifier de conformidad con el punto 6.2 del apéndice 8,
- o bien solicitando una alineación del reloj de la VU con la hora proporcionada por el receptor GNSS. Esto solo podrá hacerse si la hora proporcionada por el receptor GNSS se obtiene utilizando mensajes de posición estándar. En este último caso, deberá utilizarse el servicio RoutineControl de conformidad con el punto 8 del apéndice 8.

TRA_011 En el apéndice 4, punto 2 Especificación de los bloques de datos, el párrafo primero, séptimo guion, debe entenderse como sigue:

Quando se imprime después de la longitud y la latitud de una posición registrada, o después del sello de tiempo en que se determinó la posición, el  pictograma indica que esta posición se ha considerado auténtica.

TRA_012 En el apéndice 8, punto 8.1 Servicio RoutineControl (Ajuste de la hora), Descripción del mensaje, el requisito CPR_065a, debe entenderse como sigue:

El servicio RoutineControl (TimeAdjustment) ofrece la capacidad de activar la alineación del reloj de la VU con la hora proporcionada por el receptor GNSS.

Para la ejecución del servicio RoutineControl (TimeAdjustment), la VU debe estar en el modo CALIBRADO.

Condición previa: se garantiza que la VU es capaz de recibir mensajes de posición estándar del receptor GNSS.

Mientras esté en curso el ajuste de la hora, la VU responderá a la petición RoutineControl, subfunción requestRoutineResults, con routineInfo = 0x78.

Nota: el ajuste de la hora puede llevar algún tiempo. El verificador de diagnóstico solicitará el estado de ajuste de la hora utilizando la subfunción requestRoutineResults.

TRA_013 En el apéndice 12, punto 3 Secuencias proporcionadas por el receptor GNSS, el requisito GNS_4a debe entenderse como sigue:

Los datos contenidos en las secuencias AMC facilitados por el receptor GNSS, en su caso, no serán utilizados por la unidad instalada en el vehículo, excepto los siguientes valores del estado:

J = jamming (interferencia intencionada) u O = otro ataque al GNSS (mediante comprobaciones de coherencia realizadas conforme a GNS_3.a),

V = vacío (posición autenticada no disponible por cualquier otra razón).

TRA_014 En el apéndice 12, punto 3 Secuencias facilitadas por el receptor GNSS, el requisito GNS_5 debe entenderse como sigue:

Los datos contenidos en las secuencias ASA facilitados por el receptor GNSS, en su caso, no serán utilizados por la unidad instalada en el vehículo.

TRA_015 En el apéndice 12, punto 5.2 Unidad instalada en el vehículo sin dispositivo GNSS externo, Transferencia de información del receptor GNSS a la VU, los requisitos GNS_34 y 36 deben entenderse como sigue:

El procesador de la VU no utilizará la información extraída de la secuencia AMC, excepto para los siguientes valores del estado:

J = jamming (interferencia intencionada) u O = otro ataque al GNSS (mediante comprobaciones de coherencia realizadas conforme a GNS_3.a),

V = vacío (posición autenticada no disponible por cualquier otra razón).

El procesador de la VU no utilizará la información extraída de la secuencia ASA.

TRA_016 En el apéndice 12, punto 6 Procesamiento y registro de los datos de posición por la VU, el requisito GNS_39 debe entenderse como sigue:

Los datos de posición se almacenarán en la VU junto con un indicador que señale si la posición ha sido considerada autenticada. Cuando haya que registrar los datos de posición en la VU, se aplicarán las siguientes reglas:

a) *Si la posición estándar es válida, se registrarán en la VU la posición estándar y su exactitud, y el indicador se ajustará en "autenticada".*

TRA_017 En el apéndice 12, punto 6 Procesamiento y registro de los datos de posición por la VU, el requisito GNS_40 debe entenderse como sigue:

Quando el valor del estado en una secuencia AMC recibida sea "J" u "O" conforme al requisito GNS_4.a, la VU generará y registrará un incidente de anomalía GNSS, tal como se define en el requisito 88 bis del anexo IC y el apéndice 1 (EventFaultType). La unidad instalada en el vehículo podrá realizar comprobaciones adicionales antes de almacenar un incidente de anomalía GNSS tras la recepción de un ajuste "J" u "O".

TRA_018 En el apéndice 12, punto 8 Conflicto del movimiento del vehículo, el requisito GNS_42, condición de activación 2, el primer y segundo incisos después de la fórmula deben entenderse como sigue:

- *DistanciaGnss es la distancia entre la posición actual del vehículo y la anterior, obtenidas ambas a partir de mensajes de posición estándar válidos, sin considerar la altura,*
- *DiferenciaCuentakilómetros es la diferencia entre el valor actual del cuentakilómetros y el valor del cuentakilómetros correspondiente al mensaje de posición estándar válido anterior,*

TRA_019 En el apéndice 14, punto 5.4.5, los requisitos del protocolo DSRC para los elementos RTME de RtmData, acciones realizadas y definiciones, requisito DSC_41, cuadro 14.3, la segunda celda de la fila RTM20 debe entenderse como sigue:

La VU generará un valor entero (timeReal del apéndice 1) para el elemento de datos RTM20.

La VU ajustará el valor de RTM20 en la hora a la que estaba disponible la última posición estándar del vehículo a partir del receptor GNSS.

Si en ningún momento ha estado disponible una posición estándar del vehículo a partir del receptor GNSS, la VU ajustará el valor de RTM20 en 0.

TRA_020 El fabricante de una unidad de transición homologada de tipo instalada en el vehículo informará a la Comisión de sus versiones de *software*. La Comisión publicará estas versiones de *software* en un sitio web de acceso público.

5. DISPOSICIONES ESPECIFICAS PARA LA HOMOLOGACION DE TIPO Y EL USO DE TACOGRAFOS DE TRANSICION

TRA_021 Las unidades de transición instaladas en el vehículo estarán homologadas de tipo conforme a los requisitos del anexo I C y sus anexos 1 a 16, completados con las disposiciones del presente apéndice.

TRA_022 Los certificados de homologación de tipo de las unidades de transición instaladas en el vehículo y de los tacógrafos de transición solo podrán solicitarse hasta el 31 de diciembre de 2023 o hasta la fecha de la declaración de servicio de la OSNMA, si esta es posterior.

TRA_023 Las unidades de transición instaladas en el vehículo podrán ser instaladas en vehículos matriculados por primera vez solo hasta el 31 de mayo de 2024 o cinco meses después de la fecha de la declaración de servicio de la OSNMA, si esta es posterior.»
