



ROZPORZĄDZENIE DELEGOWANE KOMISJI (UE) 2025/1871

z dnia 23 lipca 2025 r.

zmieniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/758 w odniesieniu do norm dotyczących systemu eCall oraz zmieniające rozporządzenie delegowane (UE) 2017/79 w odniesieniu do wymagań technicznych i procedur badań do celów homologacji pojazdów silnikowych wyposażonych w systemy pokładowe eCall oparte na numerze 112

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/758 z dnia 29 kwietnia 2015 r. w sprawie wymagań dotyczących homologacji typu na potrzeby wdrożenia systemu pokładowego eCall opartego na numerze alarmowym 112 oraz zmiany dyrektywy 2007/46/WE ⁽¹⁾, w szczególności jego art. 5 ust. 8 i 9 oraz art. 6 ust. 12,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzenie (UE) 2015/758 zawiera wymóg instalowania systemu pokładowego eCall opartego na numerze 112 we wszystkich nowych typach pojazdów kategorii M₁ i N₁.
- (2) W komunikacie Komisji w sprawie strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności ⁽²⁾ wskazano na potrzebę dostosowania ram prawnych systemu eCall do nowych technologii telekomunikacyjnych.
- (3) Rozporządzenie (UE) 2015/758 zawiera wykaz norm europejskich i specyfikacji technicznych, na których opierają się wymagania techniczne dotyczące homologacji systemów eCall i pojazdów wyposażonych w takie systemy.
- (4) Europejski Komitet Normalizacyjny (CEN) przyjął nowe normy EN 17184:2024 i EN 17240:2024 zastępujące, odpowiednio, specyfikacje techniczne CEN/TS 17184:2022 i CEN/TS 17240:2018. Ponadto nowa wersja normy EN 16072:2025 zawiera istotne zmiany dotyczące systemu eCall. W związku z tym należy zaktualizować odniesienia do odpowiednich specyfikacji technicznych i norm w art. 5 ust. 8 rozporządzenia (UE) 2015/758.
- (5) W rozporządzeniu delegowanym Komisji (UE) 2017/79 ⁽³⁾ ustanowiono szczegółowe wymagania techniczne i procedury badań do celów homologacji systemów pokładowych eCall opartych na numerze 112 oraz pojazdów silnikowych wyposażonych w takie systemy. Te wymagania techniczne i procedury badań należy zmienić, aby zapewnić neutralność technologiczną i umożliwić niezależne od konkretnej technologii wdrożenie metod badań.
- (6) W celu zapewnienia skuteczności samodiagnostyki systemu pokładowego eCall należy postanowić, aby przyczyny błędów badane były oddzielnie.

⁽¹⁾ Dz.U. L 123 z 19.5.2015, s. 77, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/758/oj>.

⁽²⁾ Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów, „Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości”, COM(2020) 789 final z 9.12.2020.

⁽³⁾ Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2017/79 z dnia 12 września 2016 r. ustanawiające szczegółowe wymagania techniczne i procedury badań w zakresie homologacji typu WE pojazdów silnikowych w odniesieniu do ich systemów pokładowych eCall opartych na numerze 112, pokładowych oddzielnych zespołów technicznych i komponentów opartych na numerze 112 eCall oraz uzupełniające i zmieniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/758 w odniesieniu do wyłączeń i mających zastosowanie norm (Dz.U. L 12 z 17.1.2017, s. 44, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2017/79/oj).

- (7) Aby zapewnić gotowość systemu pokładowego eCall do okresowych badań zdatności do ruchu drogowego zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE (*), należy określić szczegółowe wymagania techniczne, które muszą być spełnione podczas homologacji typu dla ułatwienia badania zdatności do ruchu drogowego w całym cyklu życia pojazdów silnikowych.
- (8) W celu zapewnienia, aby weryfikacja braku możliwości śledzenia systemu pokładowego eCall przebiegała bez niejasności, należy określić oczekiwane zachowanie po emisji zgłoszenia eCall.
- (9) Aby zapewnić spójność struktury procedur badań w załącznikach do rozporządzenia delegowanego (UE) 2017/79, w załącznikach tych należy wyraźnie rozróżnić warunki badań, metody badań i ocenę.
- (10) Konieczne jest ustanowienie przepisów umożliwiających rozszerzenie udzielonych przed dniem 1 stycznia 2027 r. homologacji systemów pokładowych eCall opartych na numerze 112 działających w sieciach komunikacyjnych z komutacją łączy w celu zapewnienia, aby systemy te nadal służyły swemu celowi po przejściu na technologię łączności z komutacją pakietów.
- (11) W celu zapewnienia, aby system pokładowy eCall oparty na numerze 112 nadal działał w przypadku odłączenia głównego źródła zasilania pojazdu, należy ustanowić procedury badań odnoszące się do (ewentualnego) zapasowego źródła zasilania systemu eCall i dodatkowego źródła zasilania pojazdu, które to źródła zasilania mogłyby być wykorzystane po wypadku drogowym z udziałem pojazdu.
- (12) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (UE) 2015/758 oraz rozporządzenie delegowane (UE) 2017/79.
- (13) Aby zapewnić państwom członkowskim, organom krajowym i producentom wystarczający czas na wdrożenie zmian, obowiązkowe stosowanie norm EN 17184:2024 i EN 17240:2024 należy odroczyć do dnia 1 stycznia 2027 r. Ponadto konieczne jest ustanowienie przepisów przejściowych dotyczących wdrożenia nowych wymagań w odniesieniu do zasilania systemu pokładowego eCall opartego na numerze 112 z zapasowego źródła zasilania tego systemu i z dodatkowego źródła zasilania pojazdu oraz w odniesieniu do gotowości do okresowych badań zdatności do ruchu drogowego nowych typów pojazdów wyposażonych w takie systemy,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Zmiany w rozporządzeniu (UE) 2015/758

W art. 5 ust. 8 akapit drugi lit. a)–c) rozporządzenia (UE) 2015/758 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w lit. a) oznaczenie „EN 16072:2022” zastępuje się oznaczeniem „EN 16072:2025”;
- 2) w lit. b) oznaczenie „CEN/TS 17184:2022” zastępuje się oznaczeniem „EN 17184:2024”;
- 3) w lit. c) oznaczenie „CEN/TS 17240:2018” zastępuje się oznaczeniem „EN 17240:2024”.

Artykuł 2

Zmiany w rozporządzeniu delegowanym (UE) 2017/79

W rozporządzeniu delegowanym (UE) 2017/79 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 4 dodaje się pkt 12 w brzmieniu:
„12) »zgłoszenie testowe eCall« oznacza zgłoszenie eCall do celów badań, które można wyraźnie odróżnić od rzeczywistego zgłoszenia eCall lub które nie dociera do publicznego punktu przyjmowania zgłoszeń o wypadkach (PSAP).”;

(*) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylająca dyrektywę 2009/40/WE (Dz.U. L 127 z 29.4.2014, s. 51, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj>).

- 2) w art. 5 dodaje się ust. 4 w brzmieniu:

„4. Do celów rozszerzenia homologacji typu WE udzielonej zgodnie z ust. 1 przed dniem 1 stycznia 2027 r. służba techniczna może zwolnić system pokładowy eCall oparty na numerze 112 z pełnego badania zderzeniowego określonego w załączniku II oraz z późniejszego badania urządzeń dźwiękowych określonego w załączniku III. Producent dokumentuje i wyjaśnia służbie technicznej i organowi udzielającemu homologacji typu zmiany zmodyfikowanego systemu pokładowego eCall opartego na numerze 112 w porównaniu z pierwotnie homologowanym systemem:

- a) jeżeli część komunikacyjna została zmodyfikowana bez wpływu na inne komponenty systemu pokładowego eCall opartego na numerze 112, a badanie zderzeniowe pojazdu jest przeprowadzane do innych celów, uwzględnia się system pokładowy eCall oparty na numerze 112 oraz przeprowadza się pełne badanie zderzeniowe określone w załączniku II, a następnie badanie urządzeń dźwiękowych określone w załączniku III;
- b) jeżeli modyfikacja części komunikacyjnej systemu pokładowego eCall opartego na numerze 112 ma wpływ na jego inne części, przeprowadza się pełne badanie zderzeniowe określone w załączniku II, a następnie badanie urządzeń dźwiękowych określone w załączniku III.”;

- 3) art. 7 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Homologacja typu WE pokładowego oddzielnego zespołu technicznego eCall opartego na numerze 112 jest uzależniona od pozytywnego wyniku oddzielnego zespołu technicznego w badaniach określonych w załącznikach I, IV, VI, VII i VIII oraz spełnienia przez oddzielny zespół techniczny odpowiednich wymogów określonych w tych załącznikach. W przypadku gdy oddzielny zespół techniczny jest wyposażony w zapasowe źródło zasilania, musi ono spełniać wymogi określone w załączniku X i podlegać procedurze badania określonej w tymże załączniku.”;

- 4) w załączniku I wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem I do niniejszego rozporządzenia;
- 5) w załączniku II wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem II do niniejszego rozporządzenia;
- 6) w załączniku III wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem III do niniejszego rozporządzenia;
- 7) w załączniku IV wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem IV do niniejszego rozporządzenia;
- 8) w załączniku VII wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem V do niniejszego rozporządzenia;
- 9) w załączniku VIII wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem VI do niniejszego rozporządzenia;
- 10) załącznik VII do niniejszego rozporządzenia dodaje się jako załącznik X.

Artykuł 3

Przepisy przejściowe

1. Ze skutkiem od dnia 1 stycznia 2026 r. organy krajowe odmawiają udzielenia nowych homologacji typu lub rozszerzeń istniejących homologacji pojazdów, układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych, gdy nie są one zgodne ze specyfikacjami technicznymi określonymi w CEN/TS 17184:2022 i CEN/TS 17240:2018 – lub z normami EN 17184:2024 i EN 17240:2024, jeżeli producent wystąpi o przeprowadzenie badania zgodnie z tymi normami.

2. Ze skutkiem od dnia 1 stycznia 2027 r. organy krajowe odmawiają udzielenia nowych homologacji typu pojazdów, układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych, gdy nie są one zgodne z normami EN 17184:2024 i EN 17240:2024.

3. Ze skutkiem od dnia 1 stycznia 2027 r. w przypadku nowych pojazdów homologowanych po dniu 31 marca 2018 r. zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2015/758, które nie są zgodne ze specyfikacjami technicznymi określonymi w CEN/TS 17184:2022 i CEN/TS 17240:2018 lub z normami EN 17184:2024 i EN 17240:2024, organy krajowe uznają, że świadectwa zgodności nie są już ważne do celów art. 48 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2018/858.

4. Ze skutkiem od dnia 1 stycznia 2028 r. w przypadku nowych pojazdów homologowanych po dniu 31 marca 2018 r. zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2015/758, które nie są zgodne z normami EN 17184:2024 i EN 17240:2024, organy krajowe uznają, że świadectwa zgodności nie są już ważne do celów art. 48 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2018/858.

5. Ze skutkiem od dnia 1 stycznia 2028 r. organy krajowe odmawiają udzielenia nowych homologacji typu pojazdów, układów lub oddzielnych zespołów technicznych, gdy nie są one zgodne z wymaganiami technicznymi umożliwiającymi okresowe badania zdatności do ruchu drogowego zgodnie z załącznikiem VII do rozporządzenia delegowanego (UE) 2017/79 zmienionego niniejszym rozporządzeniem.

6. Ze skutkiem od dnia 1 stycznia 2027 r. organy krajowe odmawiają udzielenia nowych homologacji typu pojazdów, układów lub oddzielnych zespołów technicznych, gdy nie są one zgodne z wymaganiami dotyczącymi działania zapasowego zasilania zgodnie z załącznikiem X do rozporządzenia delegowanego (UE) 2017/79.

Artykuł 4

Wejście w życie i rozpoczęcie stosowania

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Art. 1 pkt 2 i 3 stosuje się od dnia 1 stycznia 2027 r.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 23 lipca 2025 r.

W imieniu Komisji
Przewodnicząca
Ursula VON DER LEYEN

ZAŁĄCZNIK I

W załączniku I do rozporządzenia delegowanego (UE) 2017/79 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) pkt 1.1.4 otrzymuje brzmienie:

„1.1.4. Określanie położenia: system eCall lub reprezentatywny układ są w stanie dokładnie określić aktualną lokalizację pojazdu, w tym dwie ostatnie lokalizacje pojazdu przed wygenerowaniem danych na potrzeby MSD.”;
- 2) w pkt 2.2.4 dodaje się zdanie w brzmieniu:

„Wszelkie takie porozumienia dokumentuje się w sprawozdaniu z badań.”;
- 3) pkt 2.4.2 otrzymuje brzmienie:

„2.4.2. Wymagania dotyczące osiągnięć weryfikuje się, wykonując zgłoszenie testowe eCall z wykorzystaniem źródła zasilania poddanego badaniu opóźnienia w przypadku poważnego zderzenia.”;
- 4) w pkt 2.4.3 formuła wprowadzająca otrzymuje brzmienie:

„2.4.3. Przed wykonaniem zgłoszenia testowego eCall należy upewnić się, że.”;
- 5) pkt 2.4.3 lit. c) otrzymuje brzmienie:

„c) jedną z procedur połączenia określonych w pkt 2.7, zgodnie z ustaleniami służby technicznej i producenta, stosuje się w odniesieniu do każdego zgłoszenia testowego eCall.”;
- 6) pkt 2.4.4 otrzymuje brzmienie:

„2.4.4. Należy wykonać zgłoszenie testowe eCall poprzez zainicjowanie zgodnie z instrukcjami producenta.”;
- 7) pkt 2.4.5 lit. c) otrzymuje brzmienie:

„c) Należy sprawdzić, czy MSD zawierał dokładne dane o aktualnej lokalizacji. Weryfikuje się to zgodnie z procedurą badania pozycjonowania, jak określono w pkt 2.5, za pomocą rekordu testowego potwierdzającego, że różnica między lokalizacją systemu pokładowego (IVS) a lokalizacją rzeczywistą (d_IVS) wynosi mniej niż 150 metrów, a bit ufności przekazany do punktu kontrolnego PSAP wskazuje, że »lokalizacja jest wiarygodna«.

d) Należy sprawdzić, czy MSD zawierał dwie ostatnie lokalizacje przed wygenerowaniem danych na potrzeby MSD. Weryfikuje się to za pomocą rekordu punktu kontrolnego PSAP potwierdzającego, że otrzymał on dane »RecentVehicleLocationN1« i »RecentVehicleLocationN2«.”;
- 8) pkt 2.4.6 otrzymuje brzmienie:

„2.4.6. Należy zakończyć zgłoszenie testowe eCall za pomocą odpowiedniej komendy punktu kontrolnego PSAP (np. »rozłącz się«).”;
- 9) pkt 2.7.1.1 i 2.7.1.2 otrzymują brzmienie:

„2.7.1.1. Należy zapewnić bezprzewodowe wykonanie zgłoszenia alarmowego wyemitowanego przez system oparty na numerze 112 za pośrednictwem niepublicznej (tj. symulowanej) sieci telefonii ruchomej i jego skierowanie do dedykowanego punktu kontrolnego PSAP.

2.7.1.2. Funkcję dedykowanego punktu kontrolnego PSAP podczas procedur badania pełni symulator PSAP pod kontrolą służby technicznej, zgodny z obowiązującymi normami EN oraz certyfikowany zgodnie z EN 16454 i EN 17240. Jest on wyposażony w interfejs dźwiękowy, aby umożliwić badania połączenia głosowego.”;
- 10) pkt 2.7.2.1, 2.7.2.2 i 2.7.2.3 otrzymują brzmienie:

„2.7.2.1. Należy zapewnić wyemitowanie zwykłego zgłoszenia pod długi numer przez system pokładowy eCall oparty na numerze 112 (zamiast zgłoszenia alarmowego) oraz jego bezprzewodowe wykonanie za pośrednictwem publicznej sieci telefonii ruchomej i skierowanie do dedykowanego punktu kontrolnego PSAP.

W przypadku gdy procedura ta nie jest technicznie możliwa, można zamiast tego zastosować zgłoszenie alarmowe wyemitowane przez system pokładowy eCall oparty na numerze 112 za pośrednictwem publicznej sieci telefonii ruchomej w domenie z komutacją pakietów, jeżeli producent lub służba techniczna uzgodnili to z prawdziwym PSAP lub jeżeli ustanowiono rozwiązanie techniczne w celu skierowania zgłoszenia eCall do dedykowanego punktu kontrolnego PSAP.

- 2.7.2.2. Funkcję dedykowanego punktu kontrolnego PSAP podczas procedur badania pełni symulator PSAP pod kontrolą służby technicznej, zgodny z obowiązującymi normami EN oraz certyfikowany zgodnie z EN 16454 i EN 17240. Jest on wyposażony w interfejs dźwiękowy, aby umożliwić badania połączenia głosowego.
 - 2.7.2.3. W stosownych przypadkach należy zapewnić wykonanie zwykłego zgłoszenia wyemitowanego przez system TPS bezprzewodowo za pośrednictwem publicznej sieci telefonii ruchomej i jego skierowanie do punktu kontrolnego TPSP.”;
- 11) pkt 2.7.3.1, 2.7.3.2 i 2.7.3.3 otrzymują brzmienie:
- „2.7.3.1. Należy zapewnić wykonanie zgłoszenia alarmowego wyemitowanego przez system oparty na numerze 112 wyłącznie za pośrednictwem połączenia przewodowego przy pomocy dedykowanego symulatora sieci (z pominięciem jakiegokolwiek anteny sieci telefonii ruchomej) i jego skierowanie do dedykowanego punktu kontrolnego PSAP.
 - 2.7.3.2. Funkcję dedykowanego punktu kontrolnego PSAP podczas procedur badania pełni symulator PSAP pod kontrolą służby technicznej, zgodny z obowiązującymi normami EN oraz certyfikowany zgodnie z EN 16454 i EN 17240. Jest on wyposażony w interfejs dźwiękowy, aby umożliwić badania połączenia głosowego.
 - 2.7.3.3. W stosownych przypadkach należy zapewnić wykonanie zwykłego zgłoszenia wyemitowanego przez system TPS za pośrednictwem połączenia przewodowego przy pomocy dedykowanego symulatora sieci (z pominięciem jakiegokolwiek anteny sieci telefonii ruchomej) i jego skierowanie do dedykowanego punktu kontrolnego TPSP.”;
- 12) pkt 2.8.1 otrzymuje brzmienie:
„Procedury te mają zastosowanie do celów homologacji typu komponentu systemu pokładowego eCall opartego na numerze 112 zgodnie z art. 6 niniejszego rozporządzenia.”;
- 13) pkt 2.8.2.2 otrzymuje brzmienie:
„2.8.2.2. Wymagania dotyczące osiągnięć weryfikuje się, wykonując zgłoszenie testowe eCall zgodnie z pkt 2.4.3–2.4.6.”;
- 14) skreśla się pkt 2.8.2.3, 2.8.2.4, 2.8.2.5 i 2.8.2.6.

ZAŁĄCZNIK II

W załączniku II do rozporządzenia delegowanego (UE) 2017/79 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) pkt 1.1.6 otrzymuje brzmienie:

„1.1.6. Określanie położenia: System eCall jest w stanie dokładnie określić aktualną lokalizację pojazdu, w tym dwie ostatnie lokalizacje pojazdu przed wygenerowaniem danych na potrzeby MSD.”;

- 2) pkt 2.3.3 lit. c) otrzymuje brzmienie:

„c) jedna z procedur połączenia określonych w pkt 2.7 załącznika I, zgodnie z ustaleniami służby technicznej i producenta, będzie stosowana w odniesieniu do każdego zgłoszenia testowego eCall.”;

- 3) pkt 2.4 otrzymuje brzmienie:

„2.4. **Procedura badania zasilania**

Procedurę badania opisaną w pkt 2.4.1–2.4.6 stosuje się, jeżeli zastosowanie ma załącznik X i spełniony jest którykolwiek z następujących warunków:

- a) oddzielny zespół techniczny eCall nie został poddany badaniu określonemu w załączniku X;
- b) oddzielny zespół techniczny eCall został poddany badaniu określonemu w załączniku X, ale zapasowe źródło zasilania pojazdu jest współdzielone z innymi urządzeniami.

2.4.1. Jeżeli automatyczne zgłoszenie eCall zostało zakończone, należy zainicjować ręczne zgłoszenie testowe eCall.

2.4.2. Należy odczytywać dowolny tekst przez co najmniej 5 minut w punkcie kontrolnym PSAP. Alternatywnie, jeżeli czas trwania nie przekracza 5 minut, można na tym etapie zastosować metodę badania, o której mowa w pkt 2.6.2 załącznika III.

2.4.3. Należy zakończyć zgłoszenie eCall za pomocą odpowiedniej komendy punktu kontrolnego PSAP (np. »rozłącz się«).

2.4.4. Należy odczekać 56 minut od zakończenia zgłoszenia.

2.4.5. Należy zainicjować połączenie z punktu kontrolnego PSAP do systemu pokładowego eCall.

2.4.6. Jeżeli połączenie zostanie automatycznie przyjęte, należy odczytywać dowolny tekst przez co najmniej 5 minut w punkcie kontrolnym PSAP, w przeciwnym razie badanie zostaje zakończone.”;

- 4) skreśla się pkt 2.7;

- 5) dodaje się pkt 3 w brzmieniu:

„3. **Procedura weryfikacji**

3.1. Weryfikacja minimalnego zakresu danych (MSD)

3.1.1. Należy sprawdzić każdy z następujących elementów w co najmniej jednym ze zgłoszeń testowych eCall:

- a) Należy sprawdzić, czy zgłoszenie eCall zostało zainicjowane automatycznie w momencie pełnego zderzenia. Weryfikuje się to za pomocą rekordu punktu kontrolnego PSAP, który potwierdza, że otrzymał zgłoszenie eCall po nastąpieniu zderzenia oraz że wskaźnik kontrolny MSD został przełączony na opcję »automatycznie zainicjowane zgłoszenie eCall«.
- b) Należy sprawdzić, czy wskaźnik statusu zgłoszenia eCall wskazał sekwencję zgłoszenia eCall w następstwie automatycznego lub ręcznego zainicjowania. Weryfikuje się to za pomocą rekordu, który potwierdza, że sekwencja oznaczenia została przeprowadzona na wszystkich kanałach sensorycznych określonych w dokumentacji producenta (wzrokowych lub dźwiękowych).
- c) Należy sprawdzić, czy punkt kontrolny PSAP otrzymał MSD. Weryfikuje się to za pomocą rekordu punktu kontrolnego PSAP, który potwierdza, że MSD wyemitowany z pojazdu w wyniku automatycznego zainicjowania został odebrany i pomyślnie zdekodowany.

- d) Należy sprawdzić, czy MSD zawierał dokładne dane o konkretnym pojeździe. Weryfikuje się to za pomocą rekordu dedykowanego punktu kontrolnego PSAP potwierdzającego, że informacje przekazane w polach dotyczących typu pojazdu, numeru identyfikacyjnego pojazdu (VIN) oraz rodzaju napędu pojazdu nie odbiegają od informacji określonych we wniosku o homologację typu.
 - e) Należy sprawdzić, czy MSD zawierał dokładne dane o aktualnej lokalizacji. Weryfikuje się to zgodnie z procedurą badania pozycjonowania, jak określono w pkt 2.5 załącznika I, za pomocą rekordu testowego potwierdzającego, że różnica między lokalizacją systemu pokładowego (IVS) a lokalizacją rzeczywistą (d_IVS) wynosi mniej niż 150 metrów, a bit ufności przekazany do punktu kontrolnego PSAP wskazuje, że »lokalizacja jest wiarygodna«. Jeżeli w miejscu badań zderzeniowych nie są dostępne sygnały GNSS, można przetransportować pojazd do odpowiedniej lokalizacji przed wykonaniem zgłoszenia testowego eCall.
 - f) Należy sprawdzić, czy MSD zawierał dwie ostatnie lokalizacje przed wygenerowaniem danych na potrzeby MSD. Weryfikuje się to za pomocą rekordu punktu kontrolnego PSAP potwierdzającego, że otrzymał on dane »RecentVehicleLocationN1« i »RecentVehicleLocationN2«.
 - g) Należy sprawdzić, czy MSD zawierał aktualny znacznik czasu. Weryfikuje się to za pomocą rekordu testowego potwierdzającego, że znacznik czasu zawarty w MSD otrzymanym przez punkt kontrolny PSAP nie odbiega od dokładnego zarejestrowanego czasu inicjacji o więcej niż 60 sekund.
- 3.2. Jeżeli nie można było wykonać automatycznego zgłoszenia testowego eCall ze względu na czynniki zewnętrzne niezależne od pojazdu, dopuszczalna jest weryfikacja automatycznego inicjowania po nastąpieniu zderzenia za pomocą wewnętrznej funkcji transakcji rekordu systemu pokładowego. W rejestrze tym musi być możliwe przechowywanie otrzymanych sygnałów wyzwalających w pamięci trwałej. Inżynier prowadzący badania musi mieć dostęp do danych przechowywanych w systemie pokładowym oraz zweryfikować, czy nie zarejestrowano żadnych automatycznych sygnałów wyzwalających przed nastąpieniem zderzenia oraz czy zarejestrowano automatyczny sygnał wyzwalający po nastąpieniu zderzenia.
- 3.3. Jeżeli wykonano zgłoszenie testowe eCall z pojazdem podłączonym do zewnętrznego zasilania (w przypadkach, w których badanie zderzeniowe przeprowadzono z niezainstalowanym standardowym źródłem zasilania pojazdu), należy sprawdzić, czy pokładowa instalacja elektryczna zasilająca system pokładowy eCall pozostała nienaruszona. Weryfikuje się to za pomocą rekordu inżyniera prowadzącego badanie potwierdzającego pomyślne sprawdzenie integralności pokładowej instalacji elektrycznej, w tym testowego pokładowego źródła zasilania (kontrola wzrokowa pod kątem uszkodzenia mechanicznego wspornika montażowego źródła zasilania albo jego konstrukcji) oraz połączeń za pośrednictwem jego terminali.
- 3.4. Weryfikacja badania zasilania
- 3.4.1. Uznaje się, że wymaganie zostało spełnione, jeżeli system pokładowy eCall jest w stanie utrzymać połączenie przez wymagany okres, jak określono w pkt 2 załącznika X. W przeciwnym razie uznaje się, że badanie dało wynik negatywny.”.

ZAŁĄCZNIK III

W załączniku III do rozporządzenia delegowanego (UE) 2017/79 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) skreśla się pkt 1.1.2;
- 2) pkt 2.1 otrzymuje brzmienie:

„2.1. Cel procedury badania odporności urządzeń dźwiękowych na zderzenia
Badanie to ma zweryfikować, czy głośniki i mikrofony zostały pomyślnie podłączone oraz czy urządzenia dźwiękowe nadal działają po poddaniu pojazdu badaniu zderzenia czołowego lub zderzenia bocznego.”;
- 3) pkt 2.3.1 otrzymuje brzmienie:

„2.3.1. Funkcjonalność urządzeń dźwiękowych weryfikuje się, wykonując zgłoszenie testowe eCall po badaniu zderzeniowym oraz wykorzystując kanał połączenia głosowego pomiędzy pojazdem a punktem kontrolnym PSAP.”;
- 4) pkt 2.5 i 2.5.1 otrzymują brzmienie:

„2.5. **Warunki badania**
2.5.1. Przed wykonaniem zgłoszenia testowego eCall należy upewnić się, że:

 - a) jedna z procedur połączenia określonych w pkt 2.7 załącznika I, zgodnie z ustaleniami służby technicznej i producenta, będzie stosowana w odniesieniu do każdego zgłoszenia testowego eCall;
 - b) dostępny jest dedykowany punkt kontrolny PSAP umożliwiający odebranie zgłoszenia eCall wyemitowanego przez system pokładowy eCall oparty na numerze 112 lub system pokładowy eCall jest zarejestrowany, tak aby można było rozpocząć połączenie z punktu kontrolnego PSAP;
 - c) nie można wykonać fałszywego zgłoszenia eCall do prawdziwego PSAP za pośrednictwem aktywnej sieci;
 - d) w stosownych przypadkach system TPS zostanie zdezaktywowany lub automatycznie przełączy się na system oparty na numerze 112;
 - e) zapłon lub główny wyłącznik pojazdu jest włączony;
 - f) można wykorzystać zewnętrzne źródło zasilania, w przypadku gdy moc (główna i zapasowa) nie jest już dostępna po przeprowadzeniu procedury badania określonej w załączniku II.”;
- 5) pkt 2.6 i 2.6.1 otrzymują brzmienie:

„2.6. **Metoda badania**
2.6.1. Należy wykonać zgłoszenie testowe eCall, stosując ręczne uruchomienie za pomocą pokładowego panelu HMI oraz poczekać, aż głośniki oraz mikrofony zostaną podłączone i będą gotowe do połączenia głosowego, lub wykonać połączenie z punktu kontrolnego PSAP do systemu pokładowego eCall.”;
- 6) pkt 2.6.3 i 2.6.4 otrzymują brzmienie:

„2.6.3. Należy zakończyć zgłoszenie testowe eCall za pomocą odpowiedniej komendy punktu kontrolnego PSAP (np. »rozłącz się«).

2.6.4. Jeżeli spełnienie wymagań jest niemożliwe z powodu zakłóceń spowodowanych przez punkt kontrolny PSAP lub medium transmisyjne, można powtórzyć zgłoszenie testowe eCall w miarę potrzeb w dostosowanej konfiguracji testowej.”;
- 7) w dodatku pkt 3.1 lit. c) otrzymuje brzmienie:

„c) Zij kunnen de besluiten nemen.
De meeste mensen hadden het wel door.”.

ZAŁĄCZNIK IV

W załączniku IV do rozporządzenia delegowanego (UE) 2017/79 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w pkt 1 po pkt 1.1 dodaje się pkt 1.1.1 w brzmieniu:

„1.1.1. W przypadku opcjonalnego systemu eCall TPS badania związane z systemem eCall TPS określone w pkt 9.8 normy EN 16454:2023 mają nadal zastosowanie do deklaracji zgodności systemu pokładowego eCall po dniu 31 grudnia 2025 r.”;
- 2) pkt 2.3 otrzymuje brzmienie:

„2.3. Dezaktywację systemu opartego na numerze 112 podczas działania systemu TPS sprawdza się za pomocą ręcznie zainicjowanego zgłoszenia testowego eCall.”;
- 3) pkt 2.3.1–2.3.4 otrzymują brzmienie:

„2.3.1. Przed wykonaniem zgłoszenia testowego eCall należy upewnić się, że:

 - a) jedna z procedur połączenia określonych w pkt 2.7 załącznika I, zgodnie z ustaleniami służby technicznej i producenta, będzie stosowana w odniesieniu do każdego zgłoszenia testowego eCall;
 - b) dostępny jest dedykowany punkt kontrolny PSAP umożliwiający odebranie zgłoszenia eCall wyemitowanego przez system oparty na numerze 112;
 - c) dostępny jest punkt kontrolny TPSP umożliwiający odebranie zgłoszenia eCall wyemitowanego przez system TPS;
 - d) nie można wykonać fałszywego zgłoszenia eCall do prawdziwego PSAP za pośrednictwem aktywnej sieci; oraz
 - e) że zapłon lub główny wyłącznik pojazdu jest włączony.

2.3.2. Należy wykonać zgłoszenie testowe eCall, stosując ręczne uruchomienie systemu TPS.

2.3.3. Należy sprawdzić:

 - a) czy skutecznie wykonano zgłoszenie eCall do punktu kontrolnego TPSP, za pomocą udanego połączenia głosowego z punktem kontrolnym TPSP;
 - b) czy dane zostały prawidłowo otrzymane w punkcie kontrolnym TPSP, w tym co najmniej MSD; oraz
 - c) czy nie usiłowano wykonać ani nie wykonano zgłoszenia eCall do punktu kontrolnego PSAP, za pomocą rekordu punktu kontrolnego PSAP, który potwierdza, że nie otrzymał zgłoszenia eCall.

2.3.4. Należy zakończyć zgłoszenie eCall za pomocą odpowiedniej komendy punktu kontrolnego TPSP (np. »rozłącz się«).”;
- 4) pkt 2.4 otrzymuje brzmienie:

„2.4. W przypadku gdy system TPS nie działa, procedurę awaryjną i aktywację systemu opartego na numerze 112 sprawdza się za pomocą ręcznie zainicjowanego zgłoszenia testowego eCall.”;
- 5) pkt 2.4.1–2.4.5 otrzymują brzmienie:

„2.4.1. Należy wprowadzić zmiany do systemu TPS, aby zasymulować błąd wybrany według uznania służby technicznej, skutkujący uruchomieniem procedury awaryjnej na podstawie dokumentacji dostarczonej przez producenta. Taki wybór dokumentuje się w sprawozdaniu z badań.

2.4.2. Przed wykonaniem zgłoszenia testowego eCall należy upewnić się, że:

 - a) jedna z procedur połączenia określonych w pkt 2.7 załącznika I, zgodnie z ustaleniami służby technicznej i producenta, będzie stosowana w odniesieniu do każdego zgłoszenia testowego eCall;
 - b) dostępny jest dedykowany punkt kontrolny PSAP umożliwiający odebranie zgłoszenia eCall wyemitowanego przez system oparty na numerze 112;
 - c) nie można wykonać fałszywego zgłoszenia eCall do prawdziwego PSAP za pośrednictwem aktywnej sieci; oraz
 - d) że zapłon lub główny wyłącznik pojazdu jest włączony.

- 2.4.3. Należy wykonać zgłoszenie testowe eCall, stosując ręczne uruchomienie systemu TPS.
 - 2.4.4. Należy sprawdzić:
 - a) czy skutecznie wykonano zgłoszenie eCall do punktu kontrolnego PSAP, za pomocą udanego połączenia głosowego z punktem kontrolnym PSAP; oraz
 - b) czy punkt kontrolny PSAP otrzymał MSD. Weryfikuje się to za pomocą rekordu punktu kontrolnego PSAP potwierdzającego, że MSD wyemitowany z systemu eCall w wyniku zainicjowania został odebrany i pomyślnie zdekodowany.
 - 2.4.5. Należy zakończyć zgłoszenie testowe eCall za pomocą odpowiedniej komendy punktu kontrolnego PSAP (np. »rozłącz się«).”;
- 6) skreśla się pkt 2.5.
-

ZAŁĄCZNIK V

W załączniku VII do rozporządzenia delegowanego (UE) 2017/79 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) pkt 1.3.1 otrzymuje brzmienie:

„1.3.1. Producent dostarcza służbie technicznej i organowi udzielającemu homologacji typu dokumentację, zgodnie z tabelą, która powinna zawierać w odniesieniu do każdego elementu zasadę techniczną stosowaną w celu jego monitorowania.”;

- 2) wiersz trzeci (pozycja druga) w tabeli otrzymuje brzmienie:

„Antena sieci telefonii ruchomej jest podłączona”	
---	--

- 3) wiersz piąty (pozycja czwarta) w tabeli otrzymuje brzmienie:

„Antena GNSS jest podłączona”	
-------------------------------	--

- 4) pkt 2.1.1 otrzymuje brzmienie:

„2.1.1. Następujące badanie przeprowadza się – oddzielnie dla każdego z elementów wymienionych w tabeli – na pojeździe z systemem pokładowym eCall zainstalowanym zgodnie z art. 5, na oddzielnym zespole technicznym zgodnie z art. 7 lub na komponencie, który stanowi część całego systemu na potrzeby badania, zgodnie z art. 6.”;

- 5) pkt 2.1.2 otrzymuje brzmienie:

„2.1.2. Należy przeprowadzić symulację wadliwego funkcjonowania systemu eCall przez wywołanie błędu krytycznego monitorowanego za pomocą funkcji samodiagnostyki zgodnie z dokumentacją techniczną dostarczoną przez producenta. Producent dostarcza wykaz kontroli oraz opis sposobu ich uruchomienia.”;

- 6) w pkt 2.1.5 dodaje się zdanie w brzmieniu:

„W przypadku błędów, które nie mogą być symulowane lub wprowadzone przez służbę techniczną, producenci dostarczają służbie technicznej dokumentację opisującą procedurę badania i wyniki badań.”;

- 7) pkt 3.1 otrzymuje brzmienie:

„3.1. Jeżeli producent składa wniosek o zmianę lub rozszerzenie zakresu istniejącej homologacji w celu uwzględnienia komponentów alternatywnej anteny GNSS, elektronicznego modułu sterującego, anteny sieci telefonii ruchomej lub źródła zasilania, nie jest wymagane ponowne badanie komponentów systemu pokładowego eCall opartego na numerze 112 do celów spełnienia wymagań niniejszego załącznika, pod warunkiem że takie homologowane komponenty charakteryzują się przynajmniej identyczną funkcjonalnością oraz że są objęte niniejszym załącznikiem zgodnie z art. 6 ust. 3.”;

- 8) dodaje się pkt 4 w brzmieniu:

„4. **Wymagania techniczne umożliwiające okresowe badania zdatności do ruchu drogowego**

4.1. Cel

Celem jest sprawdzenie następujących cech systemu eCall:

- a) prawidłowego statusu operacyjnego systemu poprzez wzrokową obserwację statusu sygnału ostrzeżenia o błędzie po aktywacji głównego wyłącznika pojazdu, a także działania żarówek. Jeżeli sygnał ostrzeżenia o błędzie wyświetla się jedynie w przestrzeni wspólnej (powierzchnia, na której mogą być wyświetlane co najmniej dwie funkcje lub dwa symbole informacyjne, ale nie jednocześnie), wówczas przed kontrolą statusu sygnału ostrzeżenia o błędzie w pierwszej kolejności należy przeprowadzić kontrolę działania przestrzeni wspólnej;

- b) prawidłowej dokładności minimalnego zakresu danych (poprzez wygenerowanie i odczytanie aktualnego MSD), prawidłowej funkcji i stanu komponentów systemu eCall oraz baterii zapasowej (w stosownych przypadkach) – za pomocą elektronicznego interfejsu pojazdu;
- c) integralności oprogramowania, poprzez zewnętrzną weryfikację informacji o wersjach, wartości skrótów i konfiguracji systemu względem danych referencyjnych;
- d) prawidłowej funkcjonalności komunikacji głosowej poprzez wykonanie badania echa akustycznego i badania głośnika za pomocą interfejsu pojazdu.

4.2. **Wymagania**

- 4.2.1. System pokładowy eCall oparty na numerze 112 jest w stanie udzielić informacji w celu przeprowadzenia badań metodami określonymi w sekcji 3 pkt 7.13 załącznika I do dyrektywy 2014/45/UE za pomocą elektronicznego interfejsu pojazdu.
- 4.2.2. Producent udostępnia informacje techniczne, które zawierają instrukcję odczytu informacji lub przeprowadzenia kontroli w odniesieniu do każdego elementu określonego w sekcji 3 pkt 7.13 załącznika I do dyrektywy 2014/45/UE.

4.3. **Procedura badania**

- 4.3.1. Należy sprawdzić, czy informacje dotyczące każdego elementu określonego w sekcji 3 pkt 7.13 załącznika I do dyrektywy 2014/45/UE można odczytać z systemu eCall za pomocą elektronicznego interfejsu pojazdu zgodnie z instrukcjami producenta.
- 4.3.2. Należy sprawdzić, czy można przeprowadzić badanie echa akustycznego i badanie głośnika w celu sprawdzenia prawidłowej funkcjonalności komunikacji głosowej za pomocą interfejsu pojazdu.”.

ZAŁĄCZNIK VI

W załączniku VIII do rozporządzenia delegowanego (UE) 2017/79 wprowadza się następujące zmiany:

1) w części I wprowadza się następujące zmiany:

a) pkt 2.1 otrzymuje brzmienie:

„2.1. Niemożliwe jest połączenie systemu pokładowego eCall opartego na numerze 112 lub oddzielnego zespołu technicznego eCall opartego na numerze 112 z PSAP lub co najmniej niemożliwa jest automatyczna odpowiedź takiego systemu lub zespołu, gdy PSAP inicjuje połączenie po wyłączeniu się czasomierza eCall T9 (1 godzina).”;

b) skreśla się pkt 2.2;

c) w sekcji 3 tytuł otrzymuje brzmienie:

„3. **Warunki badania**”;

d) skreśla się pkt 3.2 i 3.2.1;

e) pkt 3.2.2 otrzymuje brzmienie:

„3.2. Przed przeprowadzeniem badania należy upewnić się, że:

- a) jedna z procedur połączenia określonych w pkt 2.7 załącznika I, zgodnie z ustaleniami służby technicznej i producenta, będzie stosowana w odniesieniu do każdego zgłoszenia testowego eCall;
- b) dostępny jest dedykowany punkt kontrolny PSAP umożliwiający odebranie zgłoszenia eCall wyemitowanego przez system oparty na numerze 112;
- c) zapłon lub główny wyłącznik pojazdu jest włączony;
- d) ewentualny system TPS lub system usług dodanych jest wyłączony.”;

f) skreśla się pkt 3.2.3 i 3.2.4;

g) w sekcji 4 tytuł otrzymuje brzmienie:

„4. **Metoda badania**”;

h) pkt 4.1 i 4.2 otrzymują brzmienie:

„4.1. Należy wykonać zgłoszenie testowe eCall, stosując ręczne uruchomienie systemu.

4.2. Należy sprawdzić, czy nawiązano połączenie z punktem kontrolnym PSAP – za pomocą rekordu punktu kontrolnego PSAP, który potwierdza, że otrzymał on zgłoszenie, lub za pomocą udanego połączenia głosowego z punktem kontrolnym PSAP.”;

i) w sekcji 4 dodaje się pkt 4.3, 4.4 i 4.5 w brzmieniu:

„4.3. Należy zakończyć zgłoszenie eCall za pomocą odpowiedniej komendy punktu kontrolnego PSAP (np. »rozłącz się«).

4.4. Należy pozostawić włączony system pokładowy eCall oparty na numerze 112 i odczekać co najmniej 63 minuty (1 godzina + margines 5 % zgodnie z normami EN 16454 i EN 17240).

4.5. Należy podjąć próbę połączenia z systemem pokładowym eCall opartym na numerze 112 za pośrednictwem punktu kontrolnego PSAP.”;

j) dodaje się sekcję 5 w brzmieniu:

„5. **Ocena**

5.1. Uznaje się, że wymaganie zostało spełnione, jeżeli niemożliwe jest połączenie systemu pokładowego eCall opartego na numerze 112 z PSAP ani system ten nie odpowiada automatycznie na próbę połączenia, gdy punkt kontrolny PSAP próbuje nawiązać połączenie po wyłączeniu się czasomierza eCall T9 (1 godzina).

5.2. Nawiązanie połączenia z systemem pokładowym eCall opartym na numerze 112 lub automatyczna odpowiedź na próbę połączenia, gdy punkt kontrolny PSAP inicjuje połączenie, stanowią nieprawidłowość.”;

2) w części II wprowadza się następujące zmiany:

a) w sekcji 3 dodaje się punkt 3.3 w brzmieniu:

„3.3. Przed przeprowadzeniem badania należy upewnić się, że:

- a) jedna z procedur połączenia określonych w pkt 2.7 załącznika I, zgodnie z ustaleniami służby technicznej i producenta, będzie stosowana w odniesieniu do każdego zgłoszenia testowego eCall;
- b) dostępny jest dedykowany punkt kontrolny PSAP umożliwiający odebranie zgłoszenia eCall wyemitowanego przez system oparty na numerze 112;
- c) zapłon lub główny wyłącznik pojazdu jest włączony; oraz
- d) że ewentualny system TPS lub system usług dodanych jest wyłączony.”;

b) w sekcji 4 pkt 4.1 i 4.2 otrzymują brzmienie:

„4.1. Należy wykonać zgłoszenie eCall, stosując ręczne uruchomienie systemu.

4.2. Należy sprawdzić, czy nawiązano połączenie z punktem kontrolnym PSAP – za pomocą rekordu punktu kontrolnego PSAP, który potwierdza, że otrzymał on zgłoszenie, lub za pomocą udanego połączenia głosowego z punktem kontrolnym PSAP.”;

c) w sekcji 4 dodaje się pkt 4.3 i 4.4 w brzmieniu:

„4.3. Należy zakończyć zgłoszenie eCall za pomocą odpowiedniej komendy punktu kontrolnego PSAP (np. »rozłącz się«).

4.4. Po upływie 13 godzin od wykonania zgłoszenia eCall tester służby technicznej uzyskuje dostęp do miejsca, w którym przechowywane są pliki logu eCall w systemie pokładowym. Obejmuje to możliwość pobrania z systemu pokładowego wszelkich plików logu, aby tester mógł się z nimi zapoznać.”;

3) w części III wprowadza się następujące zmiany:

a) *(nie dotyczy wersji polskiej);*

b) w sekcji 3 dodaje się punkt 3.3 w brzmieniu:

„3.3. Przed przeprowadzeniem badania należy upewnić się, że:

- a) jedna z procedur połączenia określonych w pkt 2.7 załącznika I, zgodnie z ustaleniami służby technicznej i producenta, będzie stosowana w odniesieniu do każdego zgłoszenia testowego eCall;
- b) dostępny jest dedykowany punkt kontrolny PSAP umożliwiający odebranie zgłoszenia eCall wyemitowanego przez system oparty na numerze 112;
- c) zapłon lub główny wyłącznik pojazdu jest włączony; oraz
- d) że ewentualny system TPS lub system usług dodanych jest wyłączony.”;

c) pkt 4.1 otrzymuje brzmienie:

„4.1. Należy wykonać zgłoszenie eCall, stosując ręczne uruchomienie systemu.”;

d) w sekcji 4 dodaje się pkt 4.2, 4.3 i 4.4 w brzmieniu:

„4.2. Należy sprawdzić, czy nawiązano połączenie z punktem kontrolnym PSAP – za pomocą rekordu punktu kontrolnego PSAP, który potwierdza, że otrzymał on zgłoszenie, lub za pomocą udanego połączenia głosowego z punktem kontrolnym PSAP.

4.3. Należy zakończyć zgłoszenie eCall za pomocą odpowiedniej komendy punktu kontrolnego PSAP (np. »rozłącz się«).

4.4. Tester służby technicznej uzyskuje dostęp do miejsca, w którym przechowywane są dane o lokalizacji pojazdu w pamięci wewnętrznej systemu pokładowego. Obejmuje to możliwość pobrania z systemu pokładowego wszelkich zapisanych lokalizacji, aby tester mógł się z nimi zapoznać.”;

- 4) w części IV wprowadza się następujące zmiany:
- a) w sekcji 3 tytuł otrzymuje brzmienie:
„3. **Warunki badania**”;
 - b) pkt 3.2 otrzymuje brzmienie:
„3.2. Należy wyłączyć system TPS na czas trwania zgłoszenia eCall.”;
 - c) pkt 3.2.1 otrzymuje brzmienie:
„3.2.1. Przed przeprowadzeniem badania należy upewnić się, że:
 - a) jedna z procedur połączenia określonych w pkt 2.7 załącznika I, zgodnie z ustaleniami służby technicznej i producenta, będzie stosowana w odniesieniu do każdego zgłoszenia testowego eCall;
 - b) dostępny jest dedykowany punkt kontrolny PSAP umożliwiający odebranie zgłoszenia eCall wyemitowanego przez system oparty na numerze 112;
 - c) zapłon lub główny wyłącznik pojazdu jest włączony; oraz
 - d) że ewentualny system TPS lub system usług dodanych jest wyłączony.”;
 - d) skreśla się pkt 3.4;
 - e) dodaje się sekcje 4 i 5 w brzmieniu:
„4. **Metoda badania**

4.1. Należy wykonać zgłoszenie testowe eCall, stosując ręczne uruchomienie systemu.

4.2. Należy sprawdzić, czy nawiązano połączenie z punktem kontrolnym PSAP – za pomocą rekordu punktu kontrolnego PSAP, który potwierdza, że otrzymał on zgłoszenie, lub za pomocą udanego połączenia głosowego z punktem kontrolnym PSAP.

4.3. Należy zakończyć zgłoszenie eCall za pomocą odpowiedniej komendy punktu kontrolnego PSAP (np. »rozłącz się«).

4.4. Jeżeli próba zgłoszenia za pomocą systemu opartego na numerze 112 nie powiedzie się, można powtórzyć procedurę badania.

4.5. Tester służby technicznej uzyskuje dostęp do miejsca, w którym przechowywane są pliki logu eCall w systemie pokładowym. Obejmuje to możliwość pobrania z systemu pokładowego wszelkich plików logu, aby tester mógł się z nimi zapoznać.

4.6. Brak pliku logu w systemie TPS należy zweryfikować poprzez dostęp do tej części systemu, w której przechowywane są pliki logu eCall.

5. **Ocena**

5.1. Uznaje się, że wymaganie zostało spełnione, jeżeli w pamięci systemu pokładowego TPS nie znajdują się żadne pliki logu.

5.2. Obecność w systemie TPS jakiegokolwiek pliku logu odnoszącego się do zgłoszenia eCall, które wykonano przy użyciu systemu opartego na numerze 112, stanowi nieprawidłowość.”.

ZAŁĄCZNIK VII

W rozporządzeniu delegowanym (UE) 2017/79 dodaje się załącznik X w brzmieniu:

„ZAŁĄCZNIK X

Procedura badania do celów weryfikacji działania zapasowego zasilania**1. Cel**

Celem tego badania jest upewnienie się, że system pokładowy eCall lub oddzielny zespół techniczny eCall są w stanie utrzymać połączenie przez okres wyszczególniony w pkt 2.

2. Wymagania

System eCall lub oddzielny zespół techniczny eCall musi działać przez okres co najmniej 5 minut w trybie połączenia głosowego, po którym następuje okres 60 minut w trybie gotowości na oddzwonienie (tryb bezczynności, zarejestrowany w sieci), a następnie kolejny okres co najmniej 5 minut w trybie połączenia głosowego.

3. Warunki badania

Należy przeprowadzić opisane poniżej badanie weryfikacyjne na oddzielnym zespole technicznym eCall, który został poddany badaniu opóźnienia w przypadku poważnego zderzenia zgodnie z załącznikiem I.

Jeżeli oddzielny zespół techniczny eCall nie zawiera mikrofonów i głośników na potrzeby systemu eCall, do konfiguracji badania dodaje się reprezentatywne mikrofony i głośniki w celu przeprowadzenia badania określonego w niniejszym załączniku.

3.1. Metoda badania

3.1.1. Należy wykonać zgłoszenie eCall, stosując ręczne uruchomienie systemu.

3.1.2. Należy sprawdzić, czy nawiązano połączenie z punktem kontrolnym PSAP – za pomocą rekordu punktu kontrolnego PSAP, który potwierdza, że otrzymał on zgłoszenie, lub za pomocą udanego połączenia głosowego z punktem kontrolnym PSAP.

3.1.3. Należy odłączyć główne źródło zasilania.

3.1.4. Należy odczytywać dowolny tekst przez co najmniej 5 minut w punkcie kontrolnym PSAP.

3.1.5. Należy zakończyć zgłoszenie eCall za pomocą odpowiedniej komendy punktu kontrolnego PSAP (np. »rozłącz się«).

3.1.6. Należy odczekać 56 minut od zakończenia zgłoszenia.

3.1.7. Należy zainicjować połączenie z punktu kontrolnego PSAP do systemu pokładowego eCall.

3.1.8. Jeżeli połączenie zostanie automatycznie przyjęte, należy odczytywać dowolny tekst przez co najmniej 5 minut w punkcie kontrolnym PSAP, w przeciwnym razie badanie zostaje zakończone.

3.2. Ocena

3.2.1. Uznaje się, że wymaganie zostało spełnione, jeżeli oddzielny zespół techniczny eCall jest w stanie utrzymać połączenie przez wymagany okres, jak określono w pkt 2.

3.2.2. Niezdolność systemu pokładowego eCall opartego na numerze 112 do utrzymania połączenia przez okres, o którym mowa w pkt 2, stanowi nieprawidłowość..”