2025/1871

28.10.2025 г.

# ДЕЛЕГИРАН РЕГЛАМЕНТ (ЕС) 2025/1871 НА КОМИСИЯТА

**от 23 юли 2025 година**

**за изменение на Регламент (ЕС) 2015/758 на Европейския парламент и на Съвета по отношение на стандартите, свързани с eCall, и за изменение на Делегиран регламент (ЕС) 2017/79 по отношение на техническите изисквания и процедурите за изпитване за одобряване на превозни средства, оборудвани с бордови системи eCall, основаващи се на телефон 112**

**(текст от значение за ЕИП)**

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Регламент (ЕС) 2015/758 на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2015 г. относно изискванията за одобряване на типа по отношение на въвеждането на бордовата система eCall, основаваща се на телефон 112, и за изменение на Директива 2007/46/ЕО ([1]), и по-специално член 5, параграфи 8 и 9 и член 6, параграф 12 от него,

като има предвид, че:

(1) С Регламент (ЕС) 2015/758 се изисква всички нови типове превозни средства от категории $M_1$ и $N_1$ да бъдат оборудвани с бордова система eCall, основаваща се на телефон 112.

(2) В съобщението на Комисията относно Стратегията за устойчива и интелигентна мобилност ([2]) е посочена необходимостта от адаптиране на правната рамка за системата eCall към новите телекомуникационни технологии.

(3) Регламент (ЕС) 2015/758 съдържа списък на европейските стандарти и техническите спецификации, на които се основават техническите изисквания за одобряване на системите eCall и превозните средства, оборудвани с такива системи.

(4) Европейският комитет по стандартизация (CEN) прие нови стандарти EN 17184:2024 и EN 17240:2024, които последваха съответно техническите спецификации CEN/TS 17184:2022 и CEN/TS 17240:2018. В допълнение, новата версия на стандарт EN 16072:2025 съдържа промени, отнасящи се за eCall. Съответно, позоваванията на съответните технически спецификации и стандарти в член 5, параграф 8 от Регламент (ЕС) 2015/758 следва да бъдат актуализирани.

(5) С Делегиран регламент (ЕС) 2017/79 на Комисията ([3]) се установяват подробни технически изисквания и процедури за изпитване за одобряването на бордовите системи eCall, основаващи се на телефон 112, и на моторните превозни средства, оборудвани с такива системи. Тези технически изисквания и процедури за изпитване следва да бъдат преразгледани, за да се гарантира технологична неутралност и да се даде възможност за независимо от технологиите прилагане на методите за изпитване.

(6) За да се гарантира ефективността на самодиагностиката на бордовата система eCall, е необходимо да се осигури режимите на повреда да се изпитват поотделно.

([1]) ОВ L 123, 19.5.2015 г., стр. 77, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/758/oj.

([2]) Съобщение на Комисията до Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите, „Стратегия за устойчива и интелигентна мобилност — подготвяне на европейския транспорт за бъдещето“, COM(2020) 789 final, 9.12.2020 г.

([3]) Делегиран регламент (ЕС) 2017/79 на Комисията от 12 септември 2016 г. за установяване на подробни технически изисквания и процедури за изпитване за ЕО одобряване на типа на моторни превозни средства по отношение на техните бордови системи eCall, основаващи се на телефон 112, на отделни технически възли и компоненти за бордови системи eCall, основаващи се на телефон 112, и за допълнение и изменение на Регламент (ЕС) 2015/758 на Европейския парламент и на Съвета по отношение на освобождаванията и приложимите стандарти (ОВ L 12, 17.1.2017 г., стр. 44, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2017/79/oj).

(7) За да се осигури готовността на бордовата система eCall за периодичните прегледи за проверка на техническата изправност в съответствие с Директива 2014/45/ЕС на Европейския парламент и на Съвета ([4]), е необходимо да се предвиди специфичните технически изисквания да бъдат изпълнени при одобряването на типа, за да се улесни проверката на техническата изправност през целия жизнен цикъл на моторните превозни средства.

(8) За да се гарантира, че проверката за отсъствие на проследимост на бордовата система eCall се извършва по недвусмислен начин, е необходимо да се определи очакваното поведение след подаването на eCall.

(9) За да се гарантира, че структурата на процедурите за изпитване е съгласувана в приложенията към Делегиран регламент (ЕС) 2017/79, в тези приложения следва да се прави ясно разграничение между условията на изпитване, методите за изпитване и оценката.

(10) Необходимо е да се създадат разпоредби, които да позволяват разширяване на одобренията, издадени преди 1 януари 2027 г., за бордови системи eCall, основаващи се на телефон 112, работещи в комуникационни мрежи с комутация на канали, за да се гарантира, че те ще продължат да изпълняват задачата си след прехода към комуникационна технология с комутация на пакети.

(11) За да се гарантира, че бордовата система eCall, основаваща се на телефон 112, продължава да функционира, в случай че основното захранване на превозното средство бъде изключено, е необходимо да се предвидят процедури за изпитване на резервното захранване (ако е монтирано такова) и на вторичното захранване на превозното средство, което може да се използва след пътнотранспортно произшествие с превозното средство.

(12) Поради това Регламент (ЕС) 2015/758 и Делегиран регламент (ЕС) 2017/79 следва да бъдат съответно изменени.

(13) За да се предостави на държавите членки, националните органи и производителите достатъчно време за въвеждане на промените, задължителното прилагане на стандарти EN 17184:2024 и EN 17240:2024 следва да бъде отложено до 1 януари 2027 г. В допълнение е необходимо да се създадат преходни разпоредби за изпълнението на новите изисквания по отношение на резервното захранване и вторичното захранване на превозното средство за бордовата система eCall, основаваща се на телефон 112, както и по отношение на готовността за периодичните проверки на техническата изправност на нови типове превозни средства с такива системи,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

*Член 1*

**Изменения на Регламент (ЕС) 2015/758**

В член 5, параграф 8, втора алинея от Регламент (ЕС) 2015/758 букви а)—в) се заменят със следното:

1) в буква а) „EN 16072:2022“ се заменя с „EN 16072:2025“.

2) в буква б) „CEN/TS 17184:2022“ се заменя с „EN 17184:2024“.

3) в буква в) „CEN/TS 17240:2018“ се заменя с „EN 17240:2024“.

*Член 2*

**Изменения на Делегиран регламент (ЕС) 2017/79**

Делегиран регламент (ЕС) 2017/79 се изменя, както следва:

1) В член 4 се добавя следната точка 12:

„12) „контролно повикване eCall“ означава eCall с цел изпитване, което може ясно да бъде разграничено от истинско eCall или което не достига до центъра за приемане на спешни повиквания (ЦПСП).“;

([4]) Директива 2014/45/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 3 април 2014 г. относно периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на моторните превозни средства и техните ремаркета и за отмяна на Директива 2009/40/ЕО (ОВ L 127, 29.4.2014 г., стр. 51, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj).

2) в член 5 се добавя следният параграф 4:

„4. За целите на разширяване на ЕО одобрението на типа, издадено в съответствие с параграф 1 преди 1 януари 2027 г., техническата служба може да освободи бордовата система eCall, основаваща се на телефон 112 от изпитването на удар в естествен мащаб, както е посочено в приложение II, и от последващото изпитване на звукотехническото оборудване, както е посочено в приложение III. Промените в изменената бордова система eCall, основаваща се на телефон 112, в сравнение с първоначално одобрената система, се документират и обясняват от производителя на техническата служба и на органа по одобряване на типа:

а) когато се променя комуникационната част, без да се засягат други компоненти на бордовата система eCall, основаваща се на телефон 112, и се извършва изпитване на превозното средство на сблъсък за други цели, бордовата система eCall, основаваща се на телефон 112 се включва в оборудването и се провежда изпитването на удар в естествен мащаб, както е посочено в приложение II, а също така и последващото изпитване на звукотехническото оборудване, както е посочено в приложение III.

б) когато промяната в комуникационната част на бордовата система eCall, основаваща се на телефон 112 оказва влияние върху другите ѝ части, се провежда изпитването на удар в естествен мащаб, както е посочено в приложение II, а също така и последващото изпитване на звукотехническото оборудване, както е посочено в приложение III.“;

3) В член 7 параграф 1 се заменя със следното:

„1. ЕО одобрение на бордови ОТВ за eCall, основаващи се на телефон 112, се издава, след като ОТВ е преминал изпитванията, предвидени в приложения I, IV, VI, VII и VIII, и отговаря на съответните изисквания, предвидени в тези приложения. В случай че ОТВ е оборудван с резервен източник на енергия, той трябва да отговаря на изискванията и да подлежи на процедурата за изпитване, определена в приложение X.“;

4) Приложение I се изменя в съответствие с приложение I към настоящия регламент;

5) Приложение II се изменя в съответствие с приложение II към настоящия регламент;

6) Приложение III се изменя в съответствие с приложение III към настоящия регламент;

7) Приложение IV се изменя в съответствие с приложение IV към настоящия регламент;

8) Приложение VII се изменя в съответствие с приложение V към настоящия регламент;

9) Приложение VIII се изменя в съответствие с приложение VI към настоящия регламент;

10) Приложение VII към настоящия регламент, се добавя като приложение X.

*Член 3*

***Преходни разпоредби***

1) Считано от 1 януари 2026 г., националните органи отказват да издават нови одобрения на типа или разширения на съществуващи одобрения за превозни средства, системи, компоненти или отделни технически възли, когато те не отговарят на техническите спецификации, определени в CEN/TS 17184:2022 и CEN/TS 17240:2018, или на стандарти EN 17184:2024 и EN 17240:2024, ако такива бъдат поискани от производителя.

2) Считано от 1 януари 2027 г., националните органи отказват да издават нови одобрения на типа за превозни средства, системи, компоненти или отделни технически възли, когато те не отговарят на стандарти EN 17184:2024 и EN 17240:2024.

3) Считано от 1 януари 2027 г., в случай на нови превозни средства, одобрени след 31 март 2018 г. в съответствие с Регламент (ЕС) 2015/758, които не отговарят на техническите спецификации, определени в CEN/TS 17184:2022 и CEN/TS 17240:2018, или на стандарти EN 17184:2024 и EN 17240:2024, националните органи считат сертификатите за съответствие за невалидни за целите на член 48, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2018/858.

4) Считано от 1 януари 2028 г., в случай на нови превозни средства, одобрени след 31 март 2018 г. в съответствие с Регламент (ЕС) 2015/758, които не отговарят на стандарти EN 17184:2024 и EN 17240:2024, националните органи считат сертификатите за съответствие за невалидни за целите на член 48, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2018/858.

5) Считано от 1 януари 2028 г., националните органи отказват да издават нови одобрения на типа за превозни средства, системи или отделни технически възли, когато те не отговарят на техническите изисквания, позволяващи периодичните проверки на техническата изправност в съответствие с приложение VII към Делегиран регламент (ЕС) 2017/79, както е изменен с настоящия регламент.

6) Считано от 1 януари 2027 г., националните органи отказват да издават нови одобрения на типа за превозни средства, системи или отделни технически възли, когато те не отговарят на изискванията за експлоатационните показатели на резервното захранване в съответствие с приложение X към Делегиран регламент (ЕС) 2017/79.

*Член 4*

**Влизане в сила и прилагане**

Настоящият регламент влиза в сила на двадесетия ден след деня на публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Член 1, параграфи 2 и 3 се прилагат, считано от 1 януари 2027 г.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави членки.

Съставено в Брюксел на 23 юли 2025 година.

*За Комисията*
*Председател*
Ursula VON DER LEYEN

*ПРИЛОЖЕНИЕ I*

Приложение I към Делегиран регламент (ЕС) 2017/79 се изменя, както следва:

1) точка 1.1.4 се заменя със следното:

„1.1.4. Определяне на местоположението: Системата eCall или представителен набор трябва да могат да определят точно актуалното местоположение на превозното средство, включително две последни местоположения на превозното средство преди да се генерират данните за МНД.“;

2) в точка 2.2.4 се добавя следното изречение:

„Всяко такова съгласие се документира в протокола от изпитването.“;

3) точка 2.4.2 се заменя със следното:

„2.4.2. Доказва се спазването на изискванията към работните характеристики чрез извършване на контролно повикване eCall, като се използва захранващият източник, който е бил подложен на голямо отрицателно ускорение.“;

4) в точка 2.4.3. уводната фраза се заменя със следното:

„2.4.3. Преди извършване на контролното повикване eCall, трябва да се гарантира, че:“;

5) в точка 2.4.3. буква в) се заменя със следното:

„в) за всяко контролно повикване eCall се прилага една от процедурите за свързване, определени в точка 2.7, която е съгласувана между техническата служба и производителя;“;

6) точка 2.4.4 се заменя със следното:

„2.4.4. Провежда се контролно повикване eCall, като се прилага задействане в съответствие с инструкциите на производителя.“;

7) в точка 2.4.5. буква в) се заменя със следното:

„в) Доказва се, че МНД съдържа точно, актуално местоположение. Това става съгласно процедурата за изпитване за определяне на местоположението, както е посочено в точка 2.5, посредством запис от изпитването, показващ, че разликата d_IVS между местоположението съгласно бордовата система и действителното местоположение е по-малка от 150 метра, а доверителният бит, изпратен до изпитвателната точка на ЦПСП, показва, че „местоположението е надеждно“.

г) Проверете дали МНД съдържа двете последни местоположения преди да се генерират на данните за МНД. Това се доказва чрез запис на изпитвателната точка на ЦПСП, показващ, че той е получил recentVehicle-LocationN1 и recentVehicleLocationN2.;“

8) точка 2.4.6. се заменя със следното:

„2.4.6. Изчиства се контролното повикване eCall, като се използва съответната команда в изпитвателната точка на ЦПСП (напр. преустановяване на връзката).“;

9) точки 2.7.1.1. и 2.7.1.2. се заменят със следното:

„2.7.1.1. Трябва да се гарантира, че спешно повикване, отправено чрез система, основаваща се на телефон 112, се осъществява „по ефира“ чрез непублична (т.е. симулирана) мобилна мрежа и се насочва към специалната изпитвателна точка на ЦПСП.

2.7.1.2. Специалната изпитвателна точка на ЦПСП по време на процедурите за изпитване трябва да бъде симулатор на ЦПСП под контрола на техническата служба, който е в съответствие с приложимите стандарти EN и е сертифициран в съответствие с EN 16454 и EN 17240. Тя трябва да бъде оборудвана с интерфейс към звукотехническото оборудване, за да позволява изпитвания на гласовата комуникация.“;

10) точки 2.7.2.1., 2.7.2.2. и 2.7.2.3. се заменят със следното:

„2.7.2.1. Трябва да се гарантира, че чрез бордовата система eCall, основаваща се на телефон 112, се отправя обикновено повикване до дълъг номер (вместо спешно повикване) и то се осъществява „по ефира“ чрез публична мобилна мрежа и се насочва към специалната изпитвателна точка на ЦПСП.

В случай че тази процедура не е възможна технически, може да се използва спешно повикване, извършено от бордовата система eCall, основаваща се на телефон 112, чрез обществена мобилна мрежа посредством комутация на пакети, ако производителят или техническата служба са се договорили с действителния център за приемане на спешни повиквания или ако е въведено техническо решение за маршрутизиране на eCall до определена изпитвателна точка на ЦПСП.

2.7.2.2. Специалната изпитвателна точка на ЦПСП по време на процедурите за изпитване трябва да бъде симулатор на ЦПСП под контрола на техническата служба, който е в съответствие с приложимите стандарти EN и е сертифициран в съответствие с EN 16454 и EN 17240. Тя трябва да бъде оборудвана с интерфейс към звукотехническото оборудване, за да позволява изпитвания на гласовата комуникация.

2.7.2.3. Ако е приложимо, трябва да се гарантира, че обикновено повикване, отправено чрез система УТС, се осъществява „по ефира“ чрез публична мобилна мрежа и се насочва към изпитвателната точка на ДУТС.“;

11) точки 2.7.3.1., 2.7.3.2. и 2.7.3.3. се заменят със следното:

„2.7.3.1. Трябва да се гарантира, че спешно повикване, отправено чрез система, основаваща се на телефон 112, се осъществява само чрез кабелна връзка със специален симулатор на мрежа (като се не се използва връзка чрез антената за мобилна мрежа) и се насочва към специалната изпитвателна точка на ЦПСП.

2.7.3.2. Специалната изпитвателна точка на ЦПСП по време на процедурите за изпитване трябва да бъде симулатор на ЦПСП под контрола на техническата служба, който е в съответствие с приложимите стандарти EN и е сертифициран в съответствие с EN 16454 и EN 17240. Тя трябва да бъде оборудвана с интерфейс към звукотехническото оборудване, за да позволява изпитвания на гласовата комуникация.

2.7.3.3. Ако е приложимо, трябва да се гарантира, че обикновено повикване, отправено чрез системата за УТС, се осъществява чрез кабелна връзка със специален симулатор на мрежа (като се не се използва връзка чрез антената за мобилна мрежа) и се насочва към специалната изпитвателна точка на ДУТС.“;

12) точка 2.8.1. се заменя със следното:

„Тези процедури се прилагат за целите на одобряване на типа на компонент на бордова система eCall, основаваща се на телефон 112, в съответствие с член 6 от настоящия регламент.“;

13) точка 2.8.2,2. се заменя със следното:

„2.8.2.2. Изискванията към работните характеристики се проверяват чрез провеждане на контролно повикване eCall в съответствие с точки 2.4.3.—2.4.6.“;

14) точки 2.8.2.3, 2.8.2.4, 2.8.2.5 и 2.8.2.6 се заличават.

*ПРИЛОЖЕНИЕ II*

Приложение II към Делегиран регламент (ЕС) 2017/79 се изменя, както следва:

1) точка 1.1.6. се заменя със следното:

„1.1.6. Определяне на местоположението: Системата eCall трябва да е в състояние да определи точно актуалното местоположение на превозното средство, включително две последни местоположения на превозното средство преди да се генерират данните за минималния набор от данни.“;

2) в точка 2.3.3. буква в) се заменя със следното:

„в) за всяко контролно повикване eCall се прилага една от процедурите за свързване, определени в точка 2.7. от приложение I, която е съгласувана между техническата служба и производителя;“;

3) точка 2.4. се заменя със следното:

„2.4. **Процедура за изпитване на захранването**

Процедурата за изпитване, описана в точки 2.4.1.—2.4.6., се прилага, когато е приложимо приложение X и е изпълнено някое от следните условия:

а) ОТВ за eCall не е бил подложен на изпитването, предвидено в приложение X,

б) ОТВ за eCall е бил подложен на изпитването, предвидено в приложение X, но резервното захранване в превозното средство е споделено с други устройства.

2.4.1. Ако автоматичното повикване eCall е било прекратено, се извършва ръчно контролно повикване eCall.

2.4.2. В изпитвателната точка на ЦПСП се прочита някакъв текст в продължение най-малко на 5 минути. Като алтернатива, на този етап може да се използва методът на изпитване, посочен в точка 2.6.2. от приложение III, ако продължителността от 5 минути не е надвишена.

2.4.3. Изчиства се повикването eCall, като се използва съответната команда в изпитвателната точка на ЦПСП (напр. преустановяване на връзката).

2.4.4. Изчаква се 56 минути след края на повикването.

2.4.5. Инициира повикване от изпитвателната точка на ЦПСП към бордовата система eCall.

2.4.6. Ако повикването се приема автоматично, в изпитвателната точка на ЦПСП се прочита някакъв текст в продължение най-малко на 5 минути, в противен случай изпитването приключва.“;

4) точка 2.7. се заличава;

5) добавя се следната точка 3:

„3. **Процедура за проверка**

3.1. Проверка на минималния набор от данни (МНД)

3.1.1. Проверява се всяка от следните точки в поне едно от контролните повиквания eCall:

а) Доказва се, че повикване eCall е било осъществено автоматично в случай на удар в естествен мащаб. Това става чрез запис в изпитвателната точка на ЦПСП, показващ, че там е постъпило повикване eCall, след настъпването на удара и че контролното показание на МНД е зададено като „повикване eCall, извършено автоматично“.

б) Доказва се, че след автоматичното или ръчното задействане указателят на състоянието на повикване eCall е отбелязал извършването на повикване eCall. Това става чрез запис, показващ, че е била предадена последователност за указване по всички канали за сензорна информация, посочени в документацията на производителя (светлинни и/или звукови).

в) Доказва се, че МНД е бил получен в изпитвателната точка на ЦПСП. Това става чрез запис в изпитвателната точка на ЦПСП, показващ, че МНД, изпратен от превозното средство след автоматичното задействане, е бил приет и успешно декодиран.

г) Доказва се, че МНД съдържа точни специфични за превозното средство данни. Това става чрез запис в изпитвателната точка на специалния ЦПСП, показващ, че информацията, предадена в полетата за тип, идентификационен номер (VIN) и тип на задвижването на превозното средство, не се различава от информацията, посочена в заявлението за одобрение.

д) Доказва се, че МНД съдържа точно, актуално местоположение. Това става съгласно процедурата за изпитване на определянето на местоположението на превозното средство, както е определено в точка 2.5 от приложение I, посредством запис от изпитването, показващ, че разликата d_IVS между местоположението съгласно бордовата система и действителното местоположение е по-малка от 150 метра, а доверителният бит, изпратен до изпитвателната точка на ЦПСП, показва, че „местоположението е надеждно“. Ако не са налични сигнали от ГНСС в мястото на извършване на изпитването на удар, превозното средство може да се премести на подходящо място преди извършването на контролното повикване eCall.

е) Проверете дали МНД съдържа двете последни местоположения преди да се генерират на данните за МНД. Това се доказва чрез запис на изпитвателната точка на ЦПСП, показващ, че е получила recentVehicleLocationN1 и recentVehicleLocationN2.

ж) Доказва се, че МНД съдържа актуализиран времеви печат. Това става чрез запис от изпитване, показващ, че времевият печат, съдържащ се в МНД, получен в изпитвателната точка на ЦПСП, не се отклонява от точно записаното време на задействане с повече от 60 секунди.

3.2. Ако не е било възможно да се извърши успешно автоматично контролно повикване eCall поради фактори, външни за превозното средство, се допуска автоматичното задействане след удара да се докаже посредством функцията за прехвърляне на вътрешни записи на бордовата система. Този регистър трябва да е в състояние да съхранява приетите сигнали за задействане в енергонезависима памет. Изпитващият техник трябва да има достъп до данните, съхранявани в бордовата система, и да се увери, че в системата не се съхраняват записи преди удара, както и че запис на сигнал за автоматично задействане се съхранява след удара.

3.3. Ако при контролното повикване eCall, превозното средство е свързано към външно захранващо устройство (в случаите, когато изпитването на удар се провежда с превозно средство, в което не е монтирано неговото стандартно електрозахранване), се доказва, че бордовата електрическа система, захранваща бордовата система eCall, е останала работоспособна. Това се доказва чрез запис на изпитващия техник, потвърждаващ, че работоспособността на бордовата електрическа система е проверена успешно, включително работоспособността на фиктивния бордови захранващ източник (визуална проверка за механична повреда на енергийния източник или неговата монтажна скоба) и на връзките към неговите изводи.

3.4. Проверка на изпитването на захранването

3.4.1. Счита се, че изискването е изпълнено, ако бордовата система eCall е способна да комуникира в продължение на изисквания период, както е посочено в точка 2 от приложение X. В противен случай се счита, че изпитването не е успешно.“

*ПРИЛОЖЕНИЕ III*

Приложение III към Делегиран регламент (ЕС) 2017/79 се изменя, както следва:

1) точка 1.1.2. се заличава;

2) точка 2.1. се заменя със следното:

„2.1. Цел на изпитването за устойчивост на звукотехническото оборудване при сблъсък

Целта на това изпитване е да се докаже, че високоговорителите и микрофоните са успешно свързани и че звукотехническото оборудване е запазило своята работоспособност, след като превозното средство е било подложено на изпитване за челен или страничен удар.“

3) точка 2.3.1. се заменя със следното:

„2.3.1. Запазването на работоспособността на звукотехническото оборудване се доказва чрез провеждане на контролно повикване eCall след изпитването на удар, при което се използва каналът за гласова комуникация между превозното средство и изпитвателна точка на ЦПСП.“;

4) точки 2.5. и 2.5.1. се заменят със следното:

„2.5. **Условия на изпитване**

2.5.1. Преди извършването на контролното повикване eCall трябва да се гарантира, че:

а) за всяко контролно повикване eCall се прилага една от процедурите за свързване, определени в точка 2.7 от приложение I, която е съгласувана между техническата служба и производителя;

б) специалната изпитвателна точка на ЦПСП е на разположение за получаване на повикване eCall, излъчено от бордовата система eCall, основаваща се на телефон 112, или бордовата система eCall е регистрирана, така че повикването да може да се извърши от изпитвателната точка на ЦПСП;

в) не може да бъде извършено фалшиво повикване eCall до действителен ЦПСП по реалната мрежа;

г) ако е приложимо, системата за УТС е дезактивирана или ще бъде автоматично превключена към системата, основаваща се на телефон 112;

д) ключът за запалване или главният ключ на превозното средство е задействан;

е) може да се използва външен източник на захранване, в случай че необходимата мощност на захранването (основно и резервно) вече не е налична след процедурата на изпитване, определена в приложение II.“;

5) точки 2.6. и 2.6.1. се заменят със следното:

„2.6. **Метод на изпитване**

2.6.1. Извършва се изпитване на eCall чрез ръчно задействане през бордовия интерфейс човек—машина и се изчаква, докато високоговорителят(ите) и микрофонът(ите) са свързани и готови за гласова комуникация, или се извършва повикване от изпитвателната точка на ЦПСП към бордовата система eCall.“;

6) точки 2.6.3. и 2.6.4. се заменят със следното:

„2.6.3. Изчиства се контролното повикване eCall, като се използва съответната команда в изпитвателната точка на ЦПСП (напр. преустановяване на връзката).

2.6.4. Ако изискванията не могат да бъдат изпълнени поради смущения, възникнали в изпитвателната точка на ЦПСП или в преносната среда, контролното повикване eCall може да се повтори, ако е необходимо с адаптирана изпитвателна постановка.“;

7) в допълнението, точка 3.1., буква в) се заменя със следното:

„в) Zij kunnen de besluiten nehmen.
De meeste mensen hadden het wel door.“

*ПРИЛОЖЕНИЕ IV*

Приложение IV към Делегиран регламент (ЕС) 2017/79 се изменя, както следва:

1) в точка 1, след точка 1.1. се вмъква следната точка 1.1.1.:

„1.1.1. В случай на незадължителна система eCall чрез УТС, свързаните с eCall чрез УТС изпитвания, определени в точка 9.8 от стандарт EN 16454:2023, остават приложими за декларацията за съответствие на бордовата система eCall след 31 декември 2025 г.“;

2) точка 2.3. се заменя със следното:

„2.3. Дезактивирането на системата, основаваща се на телефон 112, за периода, през който системата за УТС е активна, се доказва чрез извършване на ръчно задействано контролно повикване eCall.“;

3) точки 2.3.1.—2.3.4. се заменят със следното:

„2.3.1. Преди извършването на контролното повикване eCall трябва да се гарантира, че:

а) за всяко контролно повикване eCall се прилага една от процедурите за свързване, определени в точка 2.7 от приложение I, която е съгласувана между техническата служба и производителя;

б) специалната изпитвателна точка на ЦПСП е на разположение за приемането на повиквания eCall чрез система, основаваща се на телефон 112;

в) изпитвателната точка на ДУТС е на разположение за приемането на повиквания eCall, изпратени чрез система за УТС;

г) не може да бъде извършено фалшиво повикване eCall до действителен ЦПСП по реалната мрежа; както и

д) ключът за запалване или главният ключ на превозното средство е задействан.

2.3.2. Извършва се контролно повикване eCall, като се прилага ръчно задействане на системата за УТС.

2.3.3. Доказва се, че:

а) е осъществено повикване eCall с изпитвателната точка на ДУТС чрез наличието на успешна гласова връзка с изпитвателната точка на ДУТС;

б) данните са получени правилно в изпитвателната точка на ДУТС, включително най-малко МНД; както и

в) няма повикване или опит за повикване към изпитвателната точка на ЦПСП, посредством запис в изпитвателната точка на ЦПСП, който показва, че там не е получено повикване eCall.

2.3.4. Изчиства се контролното повикване, като се използва съответната команда в изпитвателната точка на ДУТС (напр. преустановяване на връзката).“;

4) точка 2.4. се заменя със следното:

„2.4. Резервната процедура и задействането на системата, основаваща се на телефон 112, в случай че системата за УТС не функционира, се проверяват чрез провеждане на ръчно задействано контролно повикване eCall.“;

5) точки 2.4.1.—2.4.5. се заменят със следното:

„2.4.1. Изменя се системата за УТС така, че да се симулира неизправност, избрана по преценка на техническата служба, която трябва да доведе до задействане на процедура на заместване, въз основа на документацията, предоставена от производителя. Този избор се документира в протокола от изпитването.

2.4.2. Преди извършването на контролното повикване eCall трябва да се гарантира, че:

а) за всяко контролно повикване eCall се прилага една от процедурите за свързване, определени в точка 2.7 от приложение I, която е съгласувана между техническата служба и производителя;

б) специалната изпитвателна точка на ЦПСП е на разположение за приемането на повиквания eCall чрез система, основаваща се на телефон 112;

в) не може да бъде извършено фалшиво повикване eCall до действителен ЦПСП по реалната мрежа; както и

г) ключът за запалване или главният ключ на превозното средство е задействан.

2.4.3. Извършва се контролно повикване eCall, като се прилага ръчно задействане на системата за УТС.

2.4.4. Доказва се, че:

а) е осъществено повикване eCall с изпитвателната точка на ЦПСП чрез наличието на успешна гласова връзка с изпитвателната точка на ЦПСП; както и

б) МНД е бил получен в изпитвателната точка на ЦПСП. Това става чрез запис в изпитвателната точка на ЦПСП, показващ, че данните от МНД, изпратени след задействането на системата eCall, са били приети и успешно декодирани.

2.4.5. Изчиства се контролното повикване eCall, като се използва съответната команда в изпитвателната точка на ЦПСП (напр. преустановяване на връзката).“;

6) точка 2.5. се заличава.

*ПРИЛОЖЕНИЕ V*

Приложение VII към Делегиран регламент (ЕС) 2017/79 се изменя, както следва:

1) точка 1.3.1. се заменя със следното:

„1.3.1. Производителят предоставя на техническата служба и на органа по одобряването на типа документация в съответствие с таблицата, която съдържа за всяко отделно условие техническия принцип, който се използва за проследяване на спазването му.“;

2) в таблицата, третият ред (втората позиция) се заменя със следното:

| | |
|---|---|
| „Антената за мобилната мрежа е свързана“; | |

3) в таблицата, петият ред (четвъртата позиция) се заменя със следното:

| | |
|---|---|
| „Антената за ГНСС е свързана“; | |

4) точка 2.1.1. се заменя със следното:

„2.1.1. Следното изпитване се извършва (поотделно за всяка от позициите от таблицата) върху превозно средство с монтирана бордова система eCall в съответствие с член 5, върху ОТВ — в съответствие с член 7, или върху компонент, който за целите на изпитването се разглежда като част от цялостната система — в съответствие с член 6.“;

5) точка 2.1.2. се заменя със следното:

„2.1.2. Симулира се неизправност на системата eCall, като се въвежда критична повреда, наблюдавана от функцията за самодиагностика съгласно техническата документация, предоставена от производителя. Производителят предоставя списък на проверките и описание на провеждането им.“;

6) в точка 2.1.5 се добавя следното изречение:

„За повредите, които не могат да бъдат симулирани или въведени от техническата служба, производителите предоставят на техническата служба документация, описваща процедурата на изпитване и резултатите от изпитването.“;

7) точка 3.1. се заменя със следното:

„3.1. Когато производителят подава заявление за изменяне или разширяване на съществуващо одобрение на типа с цел включването на компоненти като алтернативна антена за ГНСС, електронен блок за управление, антена за мобилна мрежа и/или захранващ източник, не се изисква повторно изпитване на бордова система eCall, основаваща се на телефон 112, за целите на изпълнението на изискванията на настоящото приложение, при условие че тези компоненти притежават одобрение на типа, имат поне същите функционални характеристики и попадат в обхвата на настоящото приложение, в съответствие с член 6, параграф 3.“;

8) добавя се следната точка 4:

„4. **Технически изисквания за извършване на периодични прегледи за проверка на техническата изправност**

4.1. *Цел*

Целта е да се проверят следните характеристики на системата eCall:

а) правилното ѝ експлоатационно състояние чрез визуална проверка на състоянието на предупредителния сигнал за неизправност след задействане на главния контактен ключ на превозното средство и проверка на крушките. Когато предупредителният сигнал за неизправност се показва само в общо пространство (зоната, в която могат да бъдат показани две или повече информационни функции или символи, но не едновременно), първо трябва да се провери дали общото пространство функционира преди проверката на състоянието на предупредителния сигнал за неизправност;

б) необходимата точност на минималния набор от данни (чрез генериране и разчитане на текущия МНД), правилната функция и състояние на компонентите на eCall и резервната акумулаторна батерия (ако е приложимо) чрез използването на електронен интерфейс на превозното средство;

в) фунциалността на софтуера чрез външна проверка на информацията за версията, хеш-стойностите и системните конфигурации спрямо референтните данни;

г) правилната функционалност на гласовата комуникация чрез провеждане на изпитване от вида ехо и високоговорители, като се използва интерфейса на превозното средство.

4.2. **Изисквания**

4.2.1. Бордовата система eCall, основаваща се на телефон 112, трябва да може да предоставя информация с цел прилагане на методите на изпитване, посочени в раздел 3, точка 7.13 от приложение I към Директива 2014/45/ЕС, като се използва електронния интерфейс на превозното средство.

4.2.2. Производителят предоставя техническата информация, която съдържа инструкции за прочитане на информацията или за извършване на проверките, свързани с всеки елемент, посочен в раздел 3, точка 7.13. от приложение I към Директива 2014/45/ЕС.

4.3. **Процедура на изпитване**

4.3.1. Проверява се дали информацията, свързана с всеки елемент, посочен в раздел 3, точка 7.13. от приложение I към Директива 2014/45/ЕС, може да се прочете от системата eCall, като се използва електронният интерфейс на превозното средство съгласно инструкциите на производителя.

4.3.2. Проверява се дали може да се извърши изпитване от вида ехо и високоговорители, за да се провери правилното функциониране на гласовата комуникация през интерфейса на превозното средство.“

*ПРИЛОЖЕНИЕ VI*

Приложение VIII към Делегиран регламент (ЕС) 2017/79 се изменя, както следва:

1) част I се изменя, както следва:

а) точка 2.1. се заменя със следното:

„2.1. Основаващата се на телефон 112 бордовата система или ОТВ за eCall не е на разположение за комуникация с ЦПСП или поне не отговаря автоматично, ако ЦПСП инициира връзката след изтичане на таймера T9 на eCall (1 час).“;

б) точка 2.2. се заличава;

в) раздел 3 заглавието се заменя със следното:

„3. **Условията на изпитване**“;

г) точки 3.2. и 3.2.1. се заличават;

д) точка 3.2.2. се заменя със следното:

„3.2. Преди провеждането на изпитването трябва да се гарантира, че:

а) за всяко контролно повикване eCall се прилага една от процедурите за свързване, определени в точка 2.7 от приложение I, която е съгласувана между техническата служба и производителя;

б) специалната изпитвателна точка на ЦПСП е на разположение за приемането на повиквания eCall чрез система, основаваща се на телефон 112;

в) ключът за запалване или главният ключ на превозното средство е задействан;

г) всички системи за УТС или системи за услуги с добавена стойност са дезактивирани.“;

е) точки 3.2.3. и 3.2.4. се заличават;

ж) в раздел 4 заглавието се заменя със следното:

„4. **Метод на изпитване**“;

з) точки 4.1. и 4.2. се заменят със следното:

„4.1. Извършва се контролно повикване eCall, като се прилага ръчно задействане на системата.

4.2. Удостоверява се чрез запис в изпитвателната точка на ЦПСП, показващ, че там е прието повикване, или чрез успешна гласова връзка към изпитвателната точка на ЦПСП, че в изпитвателната точка на ЦПСП е постъпило повикване.“;

и) в раздел 4 се добавят следните точки 4.3., 4.4. и 4.5.:

„4.3. Изчиства се повикването eCall, като се използва съответната команда в изпитвателната точка на ЦПСП (напр. преустановяване на връзката).

4.4. Бордовата система eCall, основаваща се на телефон 112, се оставя включена в продължение най-малко на 63 минути (1 час +5 % толеранс съгласно EN 16454 и EN 17240).

4.5. Прави се опит за свързване с бордовата система eCall, основаваща се на телефон 112, чрез изпитвателната точка на ЦПСП.“;

й) добавя се следният раздел 5:

„5. **Оценка**

5.1. Изискването се смята за изпълнено, ако бордовата система eCall, основаваща се на телефон 112, не е нито на разположение за комуникация с ЦПСП, нито отговаря автоматично на повикването, когато изпитвателната точка на ЦПСП се опитва да установи връзка след изтичане на таймера T9 на eCall (1 час).

5.2. Установяването на връзка с бордовата система eCall, основаваща се на телефон 112 или автоматичното отговаряне на повикване, когато комуникацията се инициира от изпитвателната точка на ЦПСП, представлява нарушение.“;

2) част II се изменя, както следва:

а) в раздел 3 се добавя следната точка 3.3:

„3.3. Преди провеждането на изпитването трябва да се гарантира, че:

а) за всяко контролно повикване eCall се прилага една от процедурите за свързване, определени в точка 2.7 от приложение I, която е съгласувана между техническата служба и производителя;

б) специалната изпитвателна точка на ЦПСП е на разположение за приемането на повиквания eCall чрез система, основаваща се на телефон 112;

в) ключът за запалване или главният ключ на превозното средство е задействан; както и

г) всички системи за УТС или системи за услуги с добавена стойност са дезактивирани.“;

б) в раздел 4, точки 4.1. и 4.2. се заменят със следното:

„4.1. Извършва се повикване eCall, като се прилага ръчно задействане на системата.

4.2. Удостоверява се чрез запис в изпитвателната точка на ЦПСП, показващ, че там е прието повикване, или чрез успешна гласова връзка към изпитвателната точка на ЦПСП, че в изпитвателната точка на ЦПСП е постъпило повикване.“;

в) в раздел 4 се добавят следните точки 4.3. и 4.4.:

„4.3. Изчиства се повикването eCall, като се използва съответната команда в изпитвателната точка на ЦПСП (напр. преустановяване на връзката).

4.4. 13 часа след извършването на повикване eCall, изпитващият от техническата служба трябва да бъде подпомогнат с получаването на достъп до бордовата система, където се съхраняват регистрационните вписвания на повикванията eCall. Това включва евентуалното изтегляне на всички регистрационни вписвания от бордовата система, така че те да могат да бъдат разгледани от изпитващия.“;

3) част III се изменя, както следва:

а) точка 3.1. се заменя със следното:

„3.1. Трябва да се подпомогне достъпът на техническата служба до онази част от вътрешната памет на бордовата система, където се съхраняват данните за местоположението на превозното средство.“;

б) в раздел 3 се добавя следната точка 3.3:

„3.3. Преди провеждането на изпитването трябва да се гарантира, че:

а) за всяко контролно повикване eCall се прилага една от процедурите за свързване, определени в точка 2.7 от приложение I, която е съгласувана между техническата служба и производителя;

б) специалната изпитвателна точка на ЦПСП е на разположение за приемането на повиквания eCall чрез система, основаваща се на телефон 112;

в) ключът за запалване или главният ключ на превозното средство е задействан; както и

г) всички системи за УТС или системи за услуги с добавена стойност са дезактивирани.“;

в) точка 4.1. се заменя със следното:

„4.1. Извършва се повикване eCall, като се прилага ръчно задействане на системата.“;

г) в раздел 4 се добавят следните точки 4.2., 4.3. и 4.4.:

„4.2. Удостоверява се чрез запис в изпитвателната точка на ЦПСП, показващ, че там е прието повикване, или чрез успешна гласова връзка към изпитвателната точка на ЦПСП, че в изпитвателната точка на ЦПСП е постъпило повикване.

4.3. Изчиства се повикването eCall, като се използва съответната команда в изпитвателната точка на ЦПСП (напр. преустановяване на връзката).

4.4. Трябва да се улесни достъпът на изпитващия на техническата служба до мястото във вътрешната памет на бордовата система, където се съхраняват данните за местоположението на превозното средство. Това включва евентуалното изтегляне на всички съхранени местоположения от бордовата система, така че те да могат да бъдат разгледани от изпитващия.“;

4) част IV се изменя, както следва:

а) в раздел 3 заглавието се заменя със следното:

„3. **Условията на изпитване**“;

б) точка 3.2. се заменя със следното:

„3.2. Системата УТС се дезактивира за времето на извършване на повикването eCall.“;

в) точка 3.2.1 се заменя със следното:

„3.2.1. Преди провеждането на изпитването трябва да се гарантира, че:

а) за всяко контролно повикване eCall се прилага една от процедурите за свързване, определени в точка 2.7 от приложение I, която е съгласувана между техническата служба и производителя;

б) специалната изпитвателна точка на ЦПСП е на разположение за приемането на повиквания eCall чрез система, основаваща се на телефон 112;

в) ключът за запалване или главният ключ на превозното средство е задействан; както и

г) всички системи за УТС или системи за услуги с добавена стойност са дезактивирани.“;

г) точка 3.4. се заличава;

д) добавят се следните раздели 4 и 5:

„4. **Метод на изпитване**

4.1. Извършва се контролно повикване eCall, като се прилага ръчно задействане на системата.

4.2. Удостоверява се чрез запис в изпитвателната точка на ЦПСП, показващ, че там е прието повикване, или чрез успешна гласова връзка към изпитвателната точка на ЦПСП, че в изпитвателната точка на ЦПСП е постъпило повикване.

4.3. Изчиства се повикването eCall, като се използва съответната команда в изпитвателната точка на ЦПСП (напр. преустановяване на връзката).

4.4. Ако опитът за повикване чрез системата, основаваща се на телефон 112, в рамките на изпитването е неуспешен, изпитването може да се повтори.

4.5. Трябва да се улесни достъпът на изпитващия на техническата служба до мястото в бордовата система, където се съхраняват регистрационните вписвания на повикванията eCall. Това включва евентуалното изтегляне на всички регистрационни вписвания от бордовата система, така че те да могат да бъдат разгледани от изпитващия.

4.6. Липсата на регистрационно вписване в системата за УТС се проверява посредством достъп до онази част от системата, където се съхраняват регистрационните вписвания на повикванията eCall.

5. **Оценка**

5.1. Смята се, че това изискване е спазено, ако няма регистрационни вписвания в паметта на бордовата система за УТС.

5.2. Наличието на регистрационно вписване в системата за УТС, свързано с повикване eCall, което е било осъществено чрез системата, основаваща се на телефон 112, представлява нарушение.“

*ПРИЛОЖЕНИЕ VII*

В Делегиран регламент (ЕС) 2017/79 се добавя следното приложение X:

„*ПРИЛОЖЕНИЕ X*

**Процедура за изпитване за доказване на експлоатационните показатели на резервното захранване**

1. **Цел**

Целта на това изпитване е да се гарантира, че бордовата система eCall или ОТВ за eCall е в състояние да комуникира за периода, посочен в точка 2.

2. **Изисквания**

Системата eCall или ОТВ за eCall трябва да може да функционира в продължение на период най-малко от 5 минути в режим на гласова комуникация, последван от 60 минути в режим на обратно повикване (режим на готовност, регистрирани в мрежата), последван от друг период най-малко от 5 минути в режим на гласова комуникация.

3. **Условия на изпитване**

Следното контролно изпитване се извършва за ОТВ за eCall, който е бил подложен на изпитването с голямо отрицателно ускорение съгласно приложение I.

Ако ОТВ за eCall не включва микрофона(ите) и високоговорителя(ите) за системата eCall, тогава към изпитвателната постановка се добавят представителен(ни) микрофон(и) и високоговорител(и), за да се извърши изпитването от настоящото приложение.

3.1. **Метод на изпитване**

3.1.1. Извършва се повикване eCall, като се прилага ръчно задействане на системата.

3.1.2. Удостоверява се чрез запис в изпитвателната точка на ЦПСП, показващ, че там е прието повикване, или чрез успешна гласова връзка към изпитвателната точка на ЦПСП, че повикването е постъпило в изпитвателната точка на ЦПСП.

3.1.3. Изключва се главният източник на енергия.

3.1.4. В изпитвателната точка на ЦПСП се прочита някакъв текст в продължение най-малко на 5 минути.

3.1.5. Изчиства се повикването eCall, като се използва съответната команда в изпитвателната точка на ЦПСП (напр. преустановяване на връзката).

3.1.6. Изчаква се 56 минути след края на повикването.

3.1.7. Инициира повикване от изпитвателната точка на ЦПСП към бордовата система eCall.

3.1.8. Ако повикването се приема автоматично, в изпитвателната точка на ЦПСП се прочита някакъв текст в продължение най-малко на 5 минути, в противен случай изпитването приключва.

3.2. **Оценка**

3.2.1. Счита се, че изискването е изпълнено, ако ОТВ за eCall е в състояние да комуникира в продължение на изисквания период, както е посочен в точка 2.

3.2.2. Неспособността на бордовата система eCall, основаваща се на телефон 112, да комуникира за периода, посочен в точка 2, представлява неизправност.“