Amtsblatt
der Europäischen Union

DE
Reihe L

2025/1871

28.10.2025

DELEGIERTE VERORDNUNG (EU) 2025/1871 DER KOMMISSION

vom 23. Juli 2025

zur Änderung der Verordnung (EU) 2015/758 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Normen für eCalls und zur Änderung der Delegierten Verordnung (EU) 2017/79 hinsichtlich der technischen Anforderungen und Prüfverfahren für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen, die mit auf dem 112-Notruf basierenden bordeigenen eCall-Systemen ausgerüstet sind

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EU) 2015/758 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2015 über Anforderungen für die Typgenehmigung zur Einführung des auf dem 112-Notruf basierenden bordeigenen eCall-Systems in Fahrzeugen und zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG ([1]), insbesondere auf Artikel 5 Absätze 8 und 9 und Artikel 6 Absatz 12,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Nach der Verordnung (EU) 2015/758 müssen alle neuen Fahrzeugtypen der Klassen M_1 und N_1 mit einem auf dem 112-Notruf basierenden bordeigenen eCall-System ausgerüstet sein.

(2) In der Mitteilung der Kommission über eine Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität ([2]) wird auf die Notwendigkeit hingewiesen, eine Anpassung des eCall-Rechtsrahmens an neue Telekommunikationstechnologien vorzunehmen.

(3) Die Verordnung (EU) 2015/758 enthält eine Liste europäischer Normen und technischer Spezifikationen, auf denen die technischen Anforderungen für die Genehmigung von eCall-Systemen und mit solchen Systemen ausgerüsteten Fahrzeugen beruhen.

(4) Das Europäische Komitee für Normung (CEN) hat die neuen Normen EN 17184:2024 und EN 17240:2024 angenommen, die an die technischen Spezifikationen CEN/TS 17184:2022 und CEN/TS 17240:2018 anschließen. Die neue Fassung der Norm EN 16072:2025 enthält zudem einschlägige Änderungen für eCall. Dementsprechend sollten die Verweise auf die jeweiligen technischen Spezifikationen und Normen in Artikel 5 Absatz 8 der Verordnung (EU) 2015/758 aktualisiert werden.

(5) Mit der Delegierten Verordnung (EU) 2017/79 der Kommission ([3]) wurden detaillierte technische Anforderungen und Prüfverfahren für die Genehmigung von auf dem 112-Notruf basierenden bordeigenen eCall-Systemen und von mit solchen Systemen ausgerüsteten Kraftfahrzeugen festgelegt. Diese technischen Anforderungen und Prüfverfahren sollten überarbeitet werden, um Technologieneutralität zu gewährleisten und eine technologieunabhängige Umsetzung der Prüfverfahren zu ermöglichen.

(6) Um die Wirksamkeit des Selbsttests des bordeigenen eCall-Systems zu gewährleisten, muss für eine getrennte Prüfung der Fehlermodi gesorgt werden.

([1]) ABl. L 123 vom 19.5.2015, S. 77, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/758/oj.

([2]) Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen — „Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität: Den Verkehr in Europa auf Zukunftskurs bringen“ (COM(2020) 789 final vom 9.12.2020).

([3]) Delegierte Verordnung (EU) 2017/79 der Kommission vom 12. September 2016 zur Festlegung detaillierter technischer Anforderungen und Prüfverfahren für die EG-Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich ihrer auf dem 112-Notruf basierenden bordeigenen eCall-Systeme, von auf dem 112-Notruf basierenden bordeigenen selbstständigen technischen eCall-Einheiten und Bauteilen und zur Ergänzung und Änderung der Verordnung (EU) 2015/758 des Europäischen Parlaments und des Rates im Hinblick auf die Ausnahmen und die anzuwendenden Normen (ABl. L 12 vom 17.1.2017, S. 44, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2017/79/oj).

(7) Um sicherzustellen, dass das bordeigene eCall-System der regelmäßigen technischen Überwachung gemäß der Richtlinie 2014/45/EU des Europäischen Parlaments und des Rates ([4]) unterzogen werden kann, müssen die spezifischen technischen Anforderungen festgelegt werden, die bei der Typgenehmigung zu erfüllen sind, um die technische Überwachung während des gesamten Lebenszyklus der Kraftfahrzeuge zu erleichtern.

(8) Um eine zweifelsfreie Überprüfung, dass die Verfolgbarkeit des bordeigenen eCall-Notrufs ausgeschlossen ist, sicherzustellen, ist es erforderlich, die erwartete Reaktion nach der Abgabe des eCalls zu spezifizieren.

(9) Um eine einheitliche Struktur der Prüfverfahren in allen Anhängen der Delegierten Verordnung (EU) 2017/79 zu gewährleisten, sollte in diesen Anhängen klar zwischen den Prüfbedingungen, den Prüfverfahren und der Bewertung unterschieden werden.

(10) Es müssen Bestimmungen festgelegt werden, die die Erweiterung von vor dem 1. Januar 2027 erteilten Genehmigungen für auf dem 112-Notruf basierende bordeigene eCall-Systeme, die über leitungsvermittelte Kommunikationsnetze betrieben werden, ermöglichen, um sicherzustellen, dass diese nach dem Übergang zur paketvermittelten Kommunikationstechnologie weiterhin ihren Zweck erfüllen.

(11) Um sicherzustellen, dass das auf dem 112-Notruf basierende bordeigene eCall-System im Falle einer Abschaltung der Hauptstromversorgung des Fahrzeugs betriebsbereit bleibt, bedarf es Prüfverfahren für die Reservestromversorgung (falls vorhanden) und die sekundäre Stromversorgung des Fahrzeugs, die nach einem Verkehrsunfall mit dem Fahrzeug genutzt werden könnten.

(12) Die Verordnung (EU) 2015/758 und die Delegierte Verordnung (EU) 2017/79 sollten daher entsprechend geändert werden.

(13) Damit Mitgliedstaaten, nationale Behörden und Hersteller ausreichend Zeit für die Umsetzung der Änderungen haben, sollte die verbindliche Anwendung der Normen EN 17184:2024 und EN 17240:2024 auf den 1. Januar 2027 verschoben werden. Darüber hinaus müssen Übergangsbestimmungen für die Umsetzung der neuen Anforderungen an die Reservestromversorgung und die sekundäre Stromversorgung des auf dem 112-Notruf basierenden bordeigenen eCall-Systems sowie für die regelmäßige technische Überwachung neuer Fahrzeugtypen mit solchen Systemen festgelegt werden —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Änderungen der Verordnung (EU) 2015/758

Artikel 5 Absatz 8 Unterabsatz 2 Buchstaben a bis c der Verordnung (EU) 2015/758 wird wie folgt geändert:

1. In Buchstabe a wird „EN 16072:2022“ durch „EN 16072:2025“ ersetzt.
2. In Buchstabe b wird „CEN/TS 17184:2022“ durch „EN 17184:2024“ ersetzt.
3. In Buchstabe c wird „CEN/TS 17240:2018“ durch „EN 17240:2024“ ersetzt.

Artikel 2

Änderungen der Delegierten Verordnung (EU) 2017/79

Die Delegierte Verordnung (EU) 2017/79 wird wie folgt geändert:

1. In Artikel 4 wird folgende Nummer 12 angefügt:

„(12) ‚Test-eCall‘ einen eCall zu Testzwecken, der klar von einem echten eCall zu unterscheiden ist oder der nicht die Notrufabfragestelle erreicht.“

([4]) Richtlinie 2014/45/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 3. April 2014 über die regelmäßige technische Überwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern und zur Aufhebung der Richtlinie 2009/40/EG (ABl. L 127 vom 29.4.2014, S. 51, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj).

2. in Artikel 5 wird folgender Absatz 4 angefügt:

„4. Für die Zwecke der Erweiterung der gemäß Absatz 1 vor dem 1. Januar 2027 erteilten EG-Typgenehmigung kann der technische Dienst das auf dem 112-Notruf basierende bordeigene eCall-System von der vollständigen Aufprallprüfung gemäß Anhang II und der anschließenden Prüfung der Audioausrüstung gemäß Anhang III ausnehmen. Die Änderungen des auf dem 112-Notruf basierenden bordeigenen eCall-Systems gegenüber dem ursprünglich genehmigten System sind vom Hersteller zu dokumentieren und gegenüber dem technischen Dienst und der Typgenehmigungsbehörde zu erläutern:

a) Wird die Kommunikationskomponente geändert, ohne dass dies Auswirkungen auf andere Komponenten des auf dem 112-Notruf basierenden bordeigenen eCall-Systems hat, und wird für andere Zwecke eine Fahrzeug-Aufprallprüfung durchgeführt, so ist das auf dem 112-Notruf basierende bordeigene eCall-System einzubeziehen und sind die vollständige Aufprallprüfung gemäß Anhang II und die anschließende Prüfung der Audioausrüstung gemäß Anhang III durchzuführen.

b) Hat die Änderung der Kommunikationskomponente eines auf dem 112-Notruf basierenden bordeigenen eCall-Systems Auswirkungen auf andere Systemkomponenten, so sind die vollständige Aufprallprüfung gemäß Anhang II und die anschließende Prüfung der Audioausrüstung gemäß Anhang III durchzuführen."

3. Artikel 7 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„1. Die EG-Typgenehmigung einer auf dem 112-Notruf basierenden bordeigenen selbstständigen technischen eCall-Einheit setzt voraus, dass die selbstständige technische Einheit die in den Anhängen I, IV, VI, VII und VIII festgelegten Prüfungen durchläuft und den in diesen Anhängen enthaltenen einschlägigen Anforderungen entspricht. Ist die selbstständige technische Einheit mit einer Reservestromversorgung ausgerüstet, muss sie die Anforderungen von Anhang X erfüllen und dem darin beschriebenen Prüfverfahren unterzogen werden."

4. Anhang I wird gemäß Anhang I der vorliegenden Verordnung geändert.

5. Anhang II wird gemäß Anhang II der vorliegenden Verordnung geändert.

6. Anhang III wird gemäß Anhang III der vorliegenden Verordnung geändert.

7. Anhang IV wird gemäß Anhang IV der vorliegenden Verordnung geändert.

8. Anhang VII wird gemäß Anhang V der vorliegenden Verordnung geändert.

9. Anhang VIII wird gemäß Anhang VI der vorliegenden Verordnung geändert.

10. Anhang VII der vorliegenden Verordnung wird als Anhang X angefügt.

Artikel 3

Übergangsbestimmungen

(1) Ab dem 1. Januar 2026 versagen die nationalen Behörden die Erteilung neuer Typgenehmigungen oder Erweiterungen bestehender Genehmigungen für Fahrzeuge, Systeme, Bauteile oder selbstständige technische Einheiten, wenn diese den technischen Spezifikationen von CEN/TS 17184:2022 und CEN/TS 17240:2018 oder den Normen EN 17184:2024 und EN 17240:2024 nicht entsprechen und wenn ein Hersteller dies beantragt.

(2) Ab dem 1. Januar 2027 versagen die nationalen Behörden die Erteilung neuer Typgenehmigungen für Fahrzeuge, Systeme, Bauteile oder selbstständige technische Einheiten, wenn diese den Normen EN 17184:2024 und EN 17240:2024 nicht entsprechen.

(3) Mit Wirkung vom 1. Januar 2027 betrachten die nationalen Behörden bei Neufahrzeugen, die nach dem 31. März 2018 gemäß der Verordnung (EU) 2015/758 genehmigt wurden und die nicht den technischen Spezifikationen von CEN/TS 17184:2022 und CEN/TS 17240:2018 oder den Normen EN 17184:2024 und EN 17240:2024 entsprechen, die Übereinstimmungsbescheinigungen als nicht mehr gültig für die Zwecke des Artikels 48 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2018/858.

(4) Mit Wirkung vom 1. Januar 2028 betrachten die nationalen Behörden bei Neufahrzeugen, die nach dem 31. März 2018 gemäß der Verordnung (EU) 2015/758 genehmigt wurden und die nicht den Normen EN 17184:2024 und EN 17240:2024 entsprechen, die Übereinstimmungsbescheinigungen als nicht mehr gültig für die Zwecke des Artikels 48 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2018/858.

(5) Mit Wirkung vom 1. Januar 2028 versagen die nationalen Behörden die Erteilung neuer Typgenehmigungen für Fahrzeuge, Systeme oder selbstständige technische Einheiten, wenn diese nicht den technischen Anforderungen entsprechen, die eine regelmäßige technische Überwachung im Einklang mit Anhang VII der Delegierten Verordnung (EU) 2017/79 in der durch die vorliegende Verordnung geänderten Fassung ermöglichen.

(6) Mit Wirkung vom 1. Januar 2027 versagen die nationalen Behörden die Erteilung neuer Typgenehmigungen für Fahrzeuge, Systeme oder selbstständige technische Einheiten, wenn diese die Anforderungen an die Leistung der Reservestromversorgung gemäß Anhang X der Delegierten Verordnung (EU) 2017/79 nicht erfüllen.

Artikel 4

Inkrafttreten und Geltung

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Artikel 1 Absätze 2 und 3 gelten mit Wirkung vom 1. Januar 2027.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 23. Juli 2025

Für die Kommission
Die Präsidentin
Ursula VON DER LEYEN

ANHANG I

Anhang I der Delegierten Verordnung (EU) 2017/79 wird wie folgt geändert:

1. Absatz 1.1.4 erhält folgende Fassung:

„1.1.4. Positionsbestimmung: Das eCall-System oder die repräsentative Anordnung ist in der Lage, den aktuellen Standpunkt des Fahrzeugs genau zu bestimmen, darunter zwei rezente Fahrzeugstandpunkte vor der Erstellung der Daten für den MSD.“

2. In Absatz 2.2.4 wird folgender Satz angefügt:

„Eine solche Abstimmung ist im Prüfbericht zu dokumentieren.“

3. Absatz 2.4.2 erhält folgende Fassung:

„2.4.2. Die Leistungsanforderungen werden überprüft, indem ein Test-eCall unter Nutzung der Stromversorgung, die der gravierenden Verzögerung ausgesetzt ist, durchgeführt wird.“

4. In Absatz 2.4.3 erhält der einleitende Satz folgende Fassung:

„2.4.3. „Vor Durchführung des Test-eCalls muss sichergestellt werden, dass“

5. Absatz 2.4.3 Buchstabe c erhält folgende Fassung:

„c) eines der unter Absatz 2.7 definierten Verbindungsverfahren gemäß einer Vereinbarung zwischen dem technischen Dienst und dem Hersteller für alle Test-eCalls verwendet wird;“

6. Absatz 2.4.4 erhält folgende Fassung:

„2.4.4. Ausführen eines Test-eCalls durch Senden eines Auslösesignals gemäß den Anweisungen des Herstellers.“

7. Absatz 2.4.5 Buchstabe c erhält folgende Fassung:

„c) Sicherstellen, dass der MSD einen genauen aktuellen Standort enthielt. Dies wird entsprechend dem unter Absatz 2.5 festgelegten Verfahren für die Prüfung der Standortbestimmung anhand eines Prüfprotokolls überprüft, das zeigt, dass die Abweichung zwischen dem Standort des bordeigenen Systems (IVS-Standort) und dem tatsächlichen Standort, d_IVS, weniger als 150 Meter beträgt, und dass durch das zur Kennzeichnung als vertrauenswürdig an den PSAP-Prüfpunkt übermittelte Bit die Meldung „Standortangabe vertrauenswürdig“ signalisiert wird.

d) Sicherstellen, ob der MSD die beiden rezenten Standorte vor der Generierung der Daten für den MSD enthielt. Die Überprüfung hat anhand einer Aufzeichnung des PSAP-Prüfpunkts zu erfolgen, die zeigt, dass dieser die Signale ‚recentVehicleLocationN1‘ und ‚recentVehicleLocationN2‘ empfangen hat.“

8. Absatz 2.4.6 erhält folgende Fassung:

„2.4.6. Beenden des Test-eCalls unter Nutzung des entsprechenden PSAP-Prüfpunkt-Befehls (z. B. auflegen).“

9. Die Absätze 2.7.1.1 und 2.7.1.2 erhalten folgende Fassung:

„2.7.1.1. Es muss sichergestellt werden, dass ein Notruf, der von dem auf dem 112-Notruf basierenden System abgegeben wird, auf dem Luftweg mithilfe eines nichtöffentlichen (d. h. simulierten) Mobilfunknetzes durchgeführt und an den spezifischen PSAP-Prüfpunkt weitergeleitet wird.

2.7.1.2. Während der Prüfverfahren ist der spezifische PSAP-Prüfpunkt ein PSAP-Simulator unter Aufsicht des technischen Dienstes, der den geltenden EN-Normen entspricht und gemäß EN 16454 und EN 17240 zertifiziert wurde. Er ist mit einer Audio-Schnittstelle ausgestattet, um Prüfungen der Sprachkommunikation zu ermöglichen.“

10. Die Absätze 2.7.2.1, 2.7.2.2 und 2.7.2.3 erhalten folgende Fassung:

„2.7.2.1. Es muss sichergestellt werden, dass ein regulärer Anruf an eine lange Nummer von dem auf dem 112-Notruf basierenden System (anstelle eines Notrufs) abgegeben und auf dem Luftweg über ein öffentliches Mobilfunknetz an den spezifischen PSAP-Prüfpunkt weitergeleitet wird.

Ist dieses Verfahren technisch nicht umsetzbar, kann stattdessen auf einen Notruf zurückgegriffen werden, der von dem auf dem 112-Notruf basierenden bordeigenen eCall-System über ein öffentliches Mobilfunknetz in der paketvermittelten Domäne abgegeben wird, sofern der Hersteller oder der technische Dienst mit dem echten PSAP einverstanden ist oder wenn eine technische Lösung eingerichtet wurde, um den eCall zu einem speziellen PSAP-Prüfpunkt zu leiten.

2.7.2.2. Während der Prüfverfahren ist der spezifische PSAP-Prüfpunkt ein PSAP-Simulator unter Aufsicht des technischen Dienstes, der den geltenden EN-Normen entspricht und gemäß EN 16454 und EN 17240 zertifiziert wurde. Er ist mit einer Audio-Schnittstelle ausgestattet, um Prüfungen der Sprachkommunikation zu ermöglichen.

2.7.2.3. Gegebenenfalls wird sichergestellt, dass ein regulärer Anruf, der von dem TPS-System abgegeben wird, auf dem Luftweg mithilfe eines öffentlichen Mobilfunknetzes durchgeführt und an den spezifischen TPSP-Prüfpunkt weitergeleitet wird.“

11. Die Absätze 2.7.3.1, 2.7.3.2 und 2.7.3.3 erhalten folgende Fassung:

„2.7.3.1. Es muss sichergestellt werden, dass ein von einem auf dem 112-Notruf basierenden System abgegebener Notruf nur über eine leitungsgebundene Verbindung mit einem spezifischen Netzsimulator durchgeführt (unter Umgehung aller Mobilfunkantennen) und an den spezifischen PSAP-Prüfpunkt weitergeleitet wird.

2.7.3.2. Während der Prüfverfahren ist der spezifische PSAP-Prüfpunkt ein PSAP-Simulator unter Aufsicht des technischen Dienstes, der den geltenden EN-Normen entspricht und gemäß EN 16454 und EN 17240 zertifiziert wurde. Er ist mit einer Audio-Schnittstelle ausgestattet, um Prüfungen der Sprachkommunikation zu ermöglichen.

2.7.3.3. Gegebenenfalls ist sicherzustellen, dass ein von dem TPS-System abgegebener regulärer Anruf nur über eine leitungsgebundene Verbindung mit einem spezifischen Netzsimulator durchgeführt (unter Umgehung aller Mobilfunkantennen) und an den spezifischen TPSP-Prüfpunkt weitergeleitet wird.“

12. Absatz 2.8.1 erhält folgende Fassung:

„Diese Verfahren gelten für die Zwecke der Typgenehmigung eines Bauteils für ein auf dem 112-Notruf basierendes bordeigenes eCall-System gemäß Artikel 6 dieser Verordnung.“

13. Absatz 2.8.2.2 erhält folgende Fassung:

„2.8.2.2. Die Leistungsanforderungen werden durch Absetzen eines Test-eCalls gemäß den Absätzen 2.4.3 bis 2.4.6 überprüft.“

14. Die Absätze 2.8.2.3, 2.8.2.4, 2.8.2.5 und 2.8.2.6 werden gestrichen.

ANHANG II

Anhang II der Delegierten Verordnung (EU) 2017/79 wird wie folgt geändert:

1. Absatz 1.1.6 erhält folgende Fassung:

„1.1.6. Positionsbestimmung: Das eCall-System ist in der Lage, den aktuellen Standpunkt des Fahrzeugs genau zu bestimmen, darunter zwei rezente Fahrzeugstandpunkte vor der Erstellung der Daten für den MSD.“

2. In Absatz 2.3.3 erhält Buchstabe c folgende Fassung:

„c) eines der in Anhang I Absatz 2.7 definierten Verbindungsverfahren gemäß einer Vereinbarung zwischen dem technischen Dienst und dem Hersteller für alle Test-eCalls verwendet wird;“

3. Absatz 2.4 erhält folgende Fassung:

„2.4. **Verfahren für die Prüfung der Stromversorgung**

Das unter den Absätzen 2.4.1 bis 2.4.6 beschriebene Prüfverfahren ist anzuwenden, wenn Anhang X anwendbar ist und eine der folgenden Bedingungen erfüllt ist:

a) die selbstständige technische eCall-Einheit wurde nicht der Prüfung nach Anhang X unterzogen,

b) die selbstständige technische eCall-Einheit wurde der Prüfung nach Anhang X unterzogen, aber die Reservestromversorgung im Fahrzeug wird mit anderen Geräten gemeinsam genutzt.

2.4.1. Auslösen eines manuellen Test-eCalls, wenn der automatische eCall beendet wurde.

2.4.2. Vorlesen eines beliebigen Textes für eine Dauer von mindestens 5 Minuten am PSAP-Prüfpunkt. Alternativ kann bei diesem Schritt das in Anhang III Absatz 2.6.2 genannte Prüfverfahren durchgeführt werden, sofern die Dauer von 5 Minuten nicht überschritten wird.

2.4.3. Beenden des eCalls unter Nutzung des entsprechenden PSAP-Prüfpunkt-Befehls (z. B. auflegen).

2.4.4. Nach Beendigung des Anrufs 56 Minuten warten.

2.4.5. Einleiten eines Anrufs vom PSAP-Prüfpunkt zum bordeigenen eCall-System.

2.4.6. Wird der Anruf automatisch angenommen, am PSAP-Prüfpunkt mindestens 5 Minuten lang einen beliebigen Text vorgelesen, andernfalls ist die Prüfung abgeschlossen.“

4. Absatz 2.7 wird gestrichen.

5. Folgender Absatz 3 wird angefügt:

„3. **Prüfverfahren**

3.1. Überprüfung des minimalen Datensatzes (MSD)

3.1.1. Überprüfung der folgenden Punkte bei mindestens einem der Test-eCalls:

a) Sicherstellen, dass durch den vollständigen Aufprall automatisch ein eCall ausgelöst wurde. Dies ist anhand einer Aufzeichnung des PSAP-Prüfpunkts zu überprüfen, die zeigt, dass dieser nach dem Aufprall einen eCall empfangen hat und dass der MSD-Kontrollanzeiger auf ‚automatisch ausgelöster eCall‘ stand.

b) Sicherstellen, dass die eCall-Zustandsanzeige im Anschluss an die automatische oder manuelle Auslösung eine eCall-Sequenz anzeigte. Dies ist anhand einer Aufzeichnung zu überprüfen, die belegt, dass eine Anzeigesequenz von allen in der Dokumentation des Herstellers genannten Sensoren (optisch und/oder akustisch) ausgeführt wurde.

c) Sicherstellen, dass der PSAP-Prüfpunkt einen MSD erhalten hat. Dies ist anhand einer Aufzeichnung des PSAP-Prüfpunkts zu überprüfen, die belegt, dass ein von dem Fahrzeug im Anschluss an die automatische Auslösung gesendeter MSD empfangen und erfolgreich dekodiert wurde.

d) Sicherstellen, dass der MSD genaue fahrzeugspezifische Daten enthielt. Dies ist anhand einer Aufzeichnung des spezifischen PSAP-Prüfpunkts zu überprüfen, die belegt, dass die in den Feldern betreffend den Fahrzeugtyp, die Fahrzeugidentifizierungsnummer (VIN) und die Art des Fahrzeugantriebs enthaltenen Informationen nicht von den im Typgenehmigungsantrag angegebenen Informationen abweichen.

e) Sicherstellen, dass der MSD einen genauen aktuellen Standort enthielt. Dies wird entsprechend dem in Anhang I Absatz 2.5 festgelegten Verfahren für die Prüfung der Standortbestimmung anhand eines Prüfprotokolls überprüft, das zeigt, dass die Abweichung zwischen dem IVS-Standort und dem tatsächlichen Standort, d_IVS, weniger als 150 Meter beträgt, und dass durch das zur Kennzeichnung als vertrauenswürdig an den PSAP-Prüfpunkt übermittelte Bit die Meldung ‚Standortangabe vertrauenswürdig' signalisiert wird. Sind am Ort der Aufprallprüfung keine GNSS-Signale verfügbar, so kann das Fahrzeug an einen geeigneten Ort gebracht werden, bevor der Test-eCall durchgeführt wird.

f) Überprüfen, ob der MSD die beiden rezenten Standorte vor der Erstellung der Daten für den MSD enthielt. Die Überprüfung hat anhand einer Aufzeichnung des PSAP-Prüfpunkts zu erfolgen, die zeigt, dass dieser die Signale ‚recentVehicleLocationN1' und ‚recentVehicleLocationN2' empfangen hat.

g) Sicherstellen, dass der MSD einen aktuellen Zeitstempel enthielt. Dies wird anhand einer Testaufzeichnung überprüft, die zeigt, dass der in dem vom PSAP-Prüfpunkt empfangenen MSD enthaltene Zeitstempel nicht mehr als 60 Sekunden von der genauen aufgezeichneten Zeit der Auslösung abweicht.

3.2. Konnte der automatische Test-eCall aufgrund von Faktoren außerhalb des Fahrzeugs nicht erfolgreich durchgeführt werden, ist es zulässig, die automatische Auslösung nach dem Aufprall anhand der internen Aufzeichnungsfunktion des bordeigenen Systems zu überprüfen. Diese Aufzeichnung muss in der Lage sein, empfangene Auslösesignale in einem nichtflüchtigen Speicher zu speichern. Der Prüfingenieur hat Zugang zu den im bordeigenen System gespeicherten Daten und überprüft, dass keine Aufzeichnung eines automatischen Auslösesignals vor dem Aufprall gespeichert wird und dass eine Aufzeichnung eines automatischen Auslösesignals nach dem Aufprall gespeichert wird.

3.3. Wurde der Test-eCall durchgeführt, als das Fahrzeug mit einer Stromversorgung außerhalb des Fahrzeugs verbunden war (in Fällen, in denen die Aufprallprüfung durchgeführt wurde, ohne dass die Standardstromversorgung des Fahrzeugs eingebaut war), ist zu überprüfen, dass das bordeigene elektrische System, das das bordeigene eCall-System versorgt, intakt blieb. Dies ist durch den Bericht eines Prüfingenieurs zu überprüfen, der bestätigt, dass eine erfolgreiche Prüfung der Integrität des bordeigenen elektrischen Systems einschließlich der bordeigenen Scheinstromversorgung (Sichtprüfung auf mechanische Schäden an der Montagehalterung der Stromversorgung oder deren Befestigungskonstruktion) und der Verbindungen über deren Endpunkte durchgeführt wurde.

3.4. Überprüfung der Stromversorgungsprüfung

3.4.1. Die Anforderung gilt als erfüllt, wenn das bordeigene eCall-System für den vorgeschriebenen Zeitraum gemäß Anhang X Absatz 2 kommunizieren kann. Andernfalls gilt die Prüfung als nicht bestanden."

ANHANG III

Anhang III der Delegierten Verordnung (EU) 2017/79 wird wie folgt geändert:

1. Absatz 1.1.2 wird gestrichen.

2. Absatz 2.1 erhält folgende Fassung:

„2.1. Zweck des Verfahrens zur Prüfung der Aufprallfestigkeit von Audioausrüstungen

Zweck dieser Prüfung ist es, sicherzustellen, dass Lautsprecher und Mikrofone erfolgreich eingeschaltet werden und dass die Audioausrüstung weiter funktionstüchtig ist, nachdem das Fahrzeug der Frontal- oder Seitenaufprallprüfung unterzogen wurde."

3. Absatz 2.3.1 erhält folgende Fassung:

„2.3.1. Die anhaltende Funktionsfähigkeit der Audioausrüstung wird überprüft, indem nach der Aufprallprüfung ein Test-eCall abgesetzt wird, wobei der Sprechverbindungskanal zwischen dem Fahrzeug und dem PSAP-Prüfpunkt benutzt wird."

4. Die Absätze 2.5 und 2.5.1 erhalten folgende Fassung:

„2.5. **Prüfbedingungen**

2.5.1. Vor Durchführung des Test-eCalls muss sichergestellt werden, dass

a) eines der in Anhang I Absatz 2.7 festgelegten Verbindungsverfahren gemäß einer Vereinbarung zwischen dem technischen Dienst und dem Hersteller für alle Test-eCalls verwendet wird;

b) der spezifische PSAP-Prüfpunkt für den Empfang eines eCalls zur Verfügung steht, der von dem auf dem 112-Notruf basierenden bordeigenen eCall-System abgesetzt wird, oder das bordeigene eCall-System registriert ist, sodass ein Anruf vom PSAP-Prüfpunkt aus abgesetzt werden kann;

c) ein falscher eCall an ein echtes PSAP über das aktive Netzwerk nicht durchgeführt werden kann;

d) gegebenenfalls das TPS-System deaktiviert ist oder automatisch auf das auf dem 112-Notruf basierende System umschaltet;

e) die Zündung oder der Hauptkontrollschalter des Fahrzeugs aktiviert ist;

f) eine externe Quelle für die Stromversorgung kann verwendet werden, wenn die Leistung (Haupt- und Reservekapazität) nach dem Prüfverfahren gemäß Anhang II nicht mehr verfügbar ist."

5. Die Absätze 2.6 und 2.6.1 erhalten folgende Fassung:

„2.6. **Prüfverfahren**

2.6.1. Durchführen eines Test-eCalls durch manuelles Auslösen über die Benutzerschnittstelle des Fahrzeugs und warten, bis Lautsprecher und Mikrofone angeschlossen und für eine Sprechverbindung bereit sind, oder Durchführen eines Anrufs vom PSAP-Prüfpunkt an das bordeigene eCall-System."

6. Die Absätze 2.6.3 und 2.6.4 erhalten folgende Fassung:

„2.6.3. Beenden des Test-eCalls unter Nutzung des entsprechenden PSAP-Prüfpunkt-Befehls (z. B. auflegen).

2.6.4. Können die Anforderungen aufgrund von Beeinträchtigungen, die durch die PSAP-Prüfstelle oder das Übertragungsmedium entstanden sind, nicht erfüllt werden, so kann der Test-eCall wiederholt werden, erforderlichenfalls in einer angepassten Prüfanordnung."

7. In der Anlage erhält Absatz 3.1 Buchstabe c folgende Fassung:

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

ANHANG IV

Anhang IV der Delegierten Verordnung (EU) 2017/79 wird wie folgt geändert:

1. In Absatz 1 wird nach Absatz 1.1 folgender Absatz 1.1.1 eingefügt:

„1.1.1. Im Falle eines optionalen TPS-eCall-Systems gelten die in Abschnitt 9.8 der Norm EN 16454:2023 festgelegten Prüfungen im Zusammenhang mit dem TPS-eCall auch nach dem 31. Dezember 2025 für die Konformitätserklärung des bordeigenen eCall-Systems."

2. Absatz 2.3 erhält folgende Fassung:

„2.3. Durch einen manuell ausgelösten Test-eCall wird überprüft, ob das auf dem 112-Notruf basierende System deaktiviert ist, während das TPS-System aktiv ist."

3. Die Absätze 2.3.1 bis 2.3.4 erhalten folgende Fassung:

„2.3.1. Vor Durchführung des Test-eCalls muss sichergestellt werden, dass

a) eines der in Anhang I Absatz 2.7 festgelegten Verbindungsverfahren gemäß einer Vereinbarung zwischen dem technischen Dienst und dem Hersteller für alle Test-eCalls verwendet wird;

b) der spezielle PSAP-Prüfpunkt für den Empfang eines von dem auf dem 112-Notruf basierenden System ausgelösten eCalls zur Verfügung steht;

c) der spezielle PSAP-Prüfpunkt für den Empfang eines von dem auf dem TPS-System ausgelösten eCalls zur Verfügung steht;

d) ein falscher eCall an ein echtes PSAP über das aktive Netzwerk nicht durchgeführt werden kann und

e) die Zündung oder der Hauptkontrollschalter des Fahrzeugs aktiviert ist.

2.3.2. Durchführung eines Test-eCalls durch manuelle Auslösung des TPS-Systems.

2.3.3. Sicherstellen:

a) dass beim TPSP-Prüfpunkt ein eCall durch eine erfolgreiche Sprechverbindung mit dem TPSP-Prüfpunkt eingegangen ist;

b) dass am TPSP-Testpunkt ordnungsgemäß Daten empfangen wurden, darunter zumindest der MSD, und

c) dass nicht versucht wurde, einen eCall abzusetzen oder kein eCall beim PSAP-Prüfpunkt eingegangen ist, durch eine Aufzeichnung des PSAP-Prüfpunkts, die belegt, dass dort kein eCall eingegangen ist.

2.3.4. Beenden des eCalls unter Nutzung des entsprechenden TPSP-Prüfpunkt-Befehls (z. B. auflegen)."

4. Absatz 2.4 erhält folgende Fassung:

„2.4. Das Notfallverfahren und die Aktivierung des auf dem 112-Notruf basierenden Systems für den Fall, dass das TPS-System nicht funktioniert, werden durch einen manuell ausgelösten Test-eCall überprüft."

5. Die Absätze 2.4.1 bis 2.4.5 erhalten folgende Fassung:

„2.4.1. Änderung des TPS-Systems, um ein Versagen zu simulieren, ausgewählt nach Ermessen des technischen Dienstes, was zu einem Notfallverfahren auf der Grundlage der vom Hersteller bereitgestellten Dokumentation führen soll. Diese Auswahl ist im Prüfbericht zu dokumentieren.

2.4.2. Vor Durchführung des Test-eCalls muss sichergestellt werden, dass

a) eines der in Anhang I Absatz 2.7 definierten Verbindungsverfahren gemäß einer Vereinbarung zwischen dem technischen Dienst und dem Hersteller für alle Test-eCalls verwendet wird;

b) der spezielle PSAP-Prüfpunkt für den Empfang eines von dem auf dem 112-Notruf basierenden System ausgelösten eCalls zur Verfügung steht;

c) ein falscher eCall an ein echtes PSAP über das aktive Netzwerk nicht durchgeführt werden kann und

d) die Zündung oder der Hauptkontrollschalter des Fahrzeugs aktiviert ist.

2.4.3. Durchführung eines Test-eCalls durch manuelle Auslösung des TPS-Systems.

2.4.4. Sicherstellen:

a) dass beim PSAP-Prüfpunkt ein eCall durch eine erfolgreiche Sprechverbindung mit dem PSAP-Prüfpunkt eingegangen ist und

b) dass der PSAP-Prüfpunkt einen MSD empfangen hat. Dies wird überprüft anhand einer Aufzeichnung des PSAP-Prüfpunkts, die zeigt, dass ein MSD, der von dem eCall-System im Anschluss an die Auslösung gesendet wurde, empfangen und erfolgreich dekodiert wurde.

2.4.5. „Beenden des Test-eCalls unter Nutzung des entsprechenden PSAP-Prüfpunkt-Befehls (z. B. auflegen).“

6. Absatz 2.5 wird gestrichen.

ANHANG V

Anhang VII der Delegierten Verordnung (EU) 2017/79 wird wie folgt geändert:

1. Absatz 1.3.1 erhält folgende Fassung:

„1.3.1. Der Hersteller stellt dem technischen Dienst und der Typgenehmigungsbehörde Unterlagen gemäß der Tabelle zur Verfügung, die für jeden Punkt das zu dessen Überprüfung angewandte technische Prinzip angibt."

2. In der Tabelle erhält die dritte Zeile (zweiter Punkt) folgende Fassung:

„Mobilfunkantenne ist angeschlossen"	

3. In der Tabelle erhält die fünfte Zeile (vierter Punkt) folgende Fassung:

„GNSS-Antenne ist angeschlossen"	

4. Absatz 2.1.1 erhält folgende Fassung:

„2.1.1. Folgende Prüfung wird — separat für jeden der in der Tabelle aufgeführten Punkte — an dem Fahrzeug mit eingebautem bordeigenem eCall-System gemäß Artikel 5, an der selbstständigen technischen eCall-Einheit gemäß Artikel 7 oder dem Bauteil, das für die Zwecke der Prüfung Teil eines vollständigen Systems wird, gemäß Artikel 6 durchgeführt."

5. Absatz 2.1.2 erhält folgende Fassung:

„2.1.2. Simulieren einer Störung des eCall-Systems durch Einführen eines kritischen Versagens, die von der Selbsttestfunktion überwacht werden, nach den technischen Unterlagen des Herstellers. Der Hersteller legt eine Liste der Prüfungen und eine Beschreibung, wie diese ausgelöst werden, vor."

6. In Absatz 2.1.5 wird folgender Satz angefügt:

„Bei Versagen, die vom technischen Dienst nicht simuliert oder eingeführt werden können, müssen die Hersteller dem technischen Dienst eine Dokumentation vorlegen, in der das Prüfverfahren und die Prüfergebnisse beschrieben sind."

7. Absatz 3.1 erhält folgende Fassung:

„3.1. Stellt der Hersteller einen Antrag auf Überprüfung oder Erweiterung einer geltenden Typgenehmigung zum Zwecke der Aufnahme einer alternativen GNSS-Antenne, eines elektronischen Steuergeräts, einer Mobilfunknetzantenne und/oder eines Bauteils für die Stromversorgung, so ist keine erneute Prüfung von Bauteilen des auf dem 112-Notruf basierenden bordeigenen eCall-Systems erforderlich. um den Anforderungen dieses Anhangs zu entsprechen, vorausgesetzt, diese typgenehmigten Bauteile weisen mindestens die gleichen Funktionsmerkmale auf und fallen gemäß Artikel 6 Absatz 3 unter diesen Anhang."

8. Folgender Absatz 4 wird angefügt:

„4. **Technische Anforderungen zur Ermöglichung der regelmäßigen technischen Überwachung**

4.1. *Zweck*

Zweck ist es, folgende Merkmale des eCall-Systems zu überprüfen:

a) seinen ordnungsgemäßen Betriebszustand durch eine optische Überprüfung des Status des Fehlerwarnsignals nach der Aktivierung des Hauptkontrollschalters des Fahrzeugs und einer Prüfung von Glühbirnen. Wenn das Fehlerwarnsignal nur in einem gemeinsamen Bereich angezeigt wird (der Bereich, in dem zwei oder mehr Informationsfunktionen bzw. -symbole angezeigt werden können, dies jedoch nicht gleichzeitig), muss vor der Überprüfung des Zustands des Fehlerwarnsignals geprüft werden, ob der gemeinsame Bereich funktionsfähig ist;

b) die Fehlerfreiheit des minimalen Datensatzes (durch Erstellen und Auslesen des aktuellen MSD), das korrekte Funktionieren und den einwandfreien Zustand der eCall-Bauteile und der Reservebatterie (falls zutreffend) durch die Verwendung einer elektronischen Fahrzeugschnittstelle;

c) die Integrität der Software durch externe Überprüfung von Versionsinformationen, Hashwerten und Systemkonfigurationen anhand von Referenzdaten;

d) die korrekte Funktionsfähigkeit der Sprechverbindung durch Audio-Echo- und Lautsprechertests über die Fahrzeugschnittstelle.

4.2. **Anforderungen**

4.2.1. Das auf dem 112-Notruf basierende bordeigene eCall-System muss in der Lage sein, die Informationen für die Durchführung der Prüfverfahren gemäß Anhang I Abschnitt 3 Nummer 7.13 der Richtlinie 2014/45/EU über die elektronische Fahrzeugschnittstelle bereitzustellen.

4.2.2. Der Hersteller stellt die technischen Informationen zur Verfügung, die die Anweisungen für das Auslesen der Informationen oder die Durchführung der Prüfungen zu allen in Anhang I Abschnitt 3 Nummer 7.13 der Richtlinie 2014/45/EU genannten Punkten enthalten.

4.3. **Prüfverfahren**

4.3.1. Es ist zu überprüfen, ob die Informationen zu allen in Anhang I Abschnitt 3 Nummer 7.13 der Richtlinie 2014/45/EU genannten Punkten vom eCall-System über die elektronische Fahrzeugschnittstelle gemäß den Anweisungen des Herstellers ausgelesen werden können.

4.3.2. Es ist zu überprüfen, ob eine Echo- und Lautsprecherprüfung durchgeführt werden kann, um die korrekte Funktionsfähigkeit der Sprechverbindung über die Fahrzeugschnittstelle zu prüfen.“

ANHANG VI

Anhang VIII der Delegierten Verordnung (EU) 2017/79 wird wie folgt geändert:

1. Teil I wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2.1 erhält folgende Fassung:

„2.1. Das auf dem 112-Notruf basierende bordeigene eCall-System oder die selbstständige technische eCall-Einheit steht für eine Kommunikation mit dem PSAP nicht zur Verfügung oder reagiert zumindest nicht automatisch, wenn der PSAP-Prüfpunkt die Kommunikation nach Ablauf des eCall-Zeitgebers T9 (1 Stunde) einleitet."

b) Absatz 2.2 wird gestrichen;

c) In Abschnitt 3 erhält der Titel folgende Fassung:

„3. **Prüfbedingungen**"

d) Die Absätze 3.2 und 3.2.1 werden gestrichen;

e) Absatz 3.2.2 erhält folgende Fassung:

„3.2. Vor Durchführung des Test-eCalls muss sichergestellt werden, dass

a) eines der in Anhang I Absatz 2.7 festgelegten Verbindungsverfahren gemäß einer Vereinbarung zwischen dem technischen Dienst und dem Hersteller für alle Test-eCalls verwendet wird;

b) der spezielle PSAP-Prüfpunkt für den Empfang eines von dem auf dem 112-Notruf basierenden System ausgelösten eCalls zur Verfügung steht;

c) die Zündung oder der Hauptkontrollschalter des Fahrzeugs aktiviert ist;

d) alle TPS- oder Mehrwertsysteme deaktiviert sind."

f) Die Absätze 3.2.3 und 3.2.4 werden gestrichen;

g) In Absatz 4 erhält der Titel folgende Fassung:

„4. **Prüfverfahren**"

h) Die Absätze 4.1 und 4.2 erhalten folgende Fassung:

„4.1. Durchführung eines Test-eCalls durch manuelle Auslösung des Systems.

4.2. Sicherstellen, dass ein Notruf beim PSAP-Prüfpunkt eingegangen ist, durch eine Aufzeichnung des PSAP-Prüfpunkts, die belegt, dass dort ein Notruf eingegangen ist oder durch eine erfolgreiche Sprechverbindung mit dem PSAP-Prüfpunkt."

i) In Abschnitt 4 werden folgende Absätze 4.3, 4.4 und 4.5 angefügt:

„4.3. Beenden des eCalls unter Nutzung des entsprechenden PSAP-Prüfpunkt-Befehls (z. B. auflegen).

4.4. Das auf dem 112-Notruf basierende bordeigene eCall-System eingeschaltet lassen und mindestens 63 Minuten warten (1 Stunde + 5 % Toleranz gemäß EN 16454 und EN 17240).

4.5. Über den PSAP-Prüfpunkt versuchen, eine Verbindung zu dem auf dem 112-Notruf basierenden bordeigenen eCall-System herzustellen."

j) Folgender Abschnitt 5 wird angefügt:

„5. **Bewertung**

5.1. Die Anforderung gilt als erfüllt, wenn das auf dem 112-Notruf basierende bordeigene eCall-System weder für eine Kommunikation mit dem PSAP zur Verfügung steht noch automatisch auf den Anruf reagiert, wenn der PSAP-Prüfpunkt nach Ablauf des eCall-Zeitgebers T9 (1 Stunde) versucht, die Verbindung herzustellen.

5.2. Die Herstellung der Verbindung mit dem auf dem 112-Notruf basierenden bordeigenen eCall-System oder die automatische Beantwortung des Anrufs, wenn der PSAP-Prüfpunkt die Verbindung einleitet, gilt als Fehler."

2. Teil II wird wie folgt geändert:

a) In Abschnitt 3 wird folgender Absatz 3.3 angefügt:

„3.3. Vor Durchführung des Test-eCalls muss sichergestellt werden, dass

a) eines der in Anhang I Absatz 2.7 definierten Verbindungsverfahren gemäß einer Vereinbarung zwischen dem technischen Dienst und dem Hersteller für alle Test-eCalls verwendet wird;

b) der spezielle PSAP-Prüfpunkt für den Empfang eines von dem auf dem 112-Notruf basierenden System ausgelösten eCalls zur Verfügung steht;

c) die Zündung oder der Hauptkontrollschalter des Fahrzeugs aktiviert ist; und

d) alle TPS- oder Mehrwertsysteme deaktiviert sind."

b) In Abschnitt 4 erhalten die Absätze 4.1 und 4.2 folgende Fassung:

„4.1. Durchführung eines eCalls durch manuelle Auslösung des Systems.

4.2. Sicherstellen, dass ein Notruf beim PSAP-Prüfpunkt eingegangen ist, durch eine Aufzeichnung des PSAP-Prüfpunkts, die belegt, dass dort ein Notruf eingegangen ist oder durch eine erfolgreiche Sprechverbindung mit dem PSAP-Prüfpunkt."

c) In Abschnitt 4 werden folgende Absätze 4.3 und 4.4 angefügt:

„4.3. Beenden des eCalls unter Nutzung des entsprechenden PSAP-Prüfpunkt-Befehls (z. B. auflegen).

4.4. 13 Stunden nach Absetzen eines eCalls erhält der Prüfer des technischen Dienstes erleichterten Zugang zu der Stelle, an der die eCall-Protokolldateien im bordeigenen System gespeichert werden. Dies beinhaltet die Möglichkeit, aus dem bordeigenen System alle Protokolldateien herunterzuladen, damit der Prüfer diese ansehen kann."

3. Teil III wird wie folgt geändert:

a) Absatz 3.1 erhält folgende Fassung:

„3.1. Der technische Dienst erhält erleichterten Zugang zu dem Teil des Systems, in dem die Fahrzeugstandortdaten in dem bordeigenen System gespeichert werden."

b) In Abschnitt 3 wird folgender Absatz 3.3 angefügt:

„3.3. Vor Durchführung des Test-eCalls muss sichergestellt werden, dass

a) eines der in Anhang I Absatz 2.7 definierten Verbindungsverfahren gemäß einer Vereinbarung zwischen dem technischen Dienst und dem Hersteller für alle Test-eCalls verwendet wird;

b) der spezielle PSAP-Prüfpunkt für den Empfang eines von dem auf dem 112-Notruf basierenden System ausgelösten eCalls zur Verfügung steht;

c) die Zündung oder der Hauptkontrollschalter des Fahrzeugs aktiviert ist; und

d) alle TPS- oder Mehrwertsysteme deaktiviert sind."

c) Absatz 4.1 erhält folgende Fassung:

„4.1. Durchführung eines eCalls durch manuelle Auslösung des Systems."

d) In Abschnitt 4 werden folgende Absätze 4.2, 4.3 und 4.4 angefügt:

„4.2. Sicherstellen, dass ein Notruf beim PSAP-Prüfpunkt eingegangen ist, durch eine Aufzeichnung des PSAP-Prüfpunkts, die belegt, dass dort ein Notruf eingegangen ist oder durch eine erfolgreiche Sprechverbindung mit dem PSAP-Prüfpunkt.

4.3. Beenden des eCalls unter Nutzung des entsprechenden PSAP-Prüfpunkt-Befehls (z. B. auflegen).

4.4. Der Prüfer des technischen Dienstes erhält erleichterten Zugang zu der Stelle, an der die Fahrzeugstandortdaten im internen Speicher des bordeigenen Systems aufbewahrt werden. Dies beinhaltet die Möglichkeit, aus dem bordeigenen System alle gespeicherten Standorte herunterzuladen, damit der Prüfer diese ansehen kann."

4. Teil IV wird wie folgt geändert:

a) In Abschnitt 3 erhält der Titel folgende Fassung:

„3. **Prüfbedingungen**“

b) Absatz 3.2 erhält folgende Fassung:

„3.2. Das TPS-System wird für die Dauer des eCalls ausgeschaltet.“

c) Absatz 3.2.1 erhält folgende Fassung:

„3.2.1. Vor Durchführung des Test-eCalls muss sichergestellt werden, dass

a) eines der in Anhang I Absatz 2.7 definierten Verbindungsverfahren gemäß einer Vereinbarung zwischen dem technischen Dienst und dem Hersteller für alle Test-eCalls verwendet wird;

b) der spezielle PSAP-Prüfpunkt für den Empfang eines von dem auf dem 112-Notruf basierenden System ausgelösten eCalls zur Verfügung steht;

c) die Zündung oder der Hauptkontrollschalter des Fahrzeugs aktiviert ist; und

d) alle TPS- oder Mehrwertsysteme deaktiviert sind.“

d) Absatz 3.4 wird gestrichen;

e) Folgende Abschnitte 4 und 5 werden angefügt:

„4. **Prüfverfahren**

4.1. Durchführung eines Test-eCalls durch manuelle Auslösung des Systems.

4.2. Sicherstellen, dass ein Notruf beim PSAP-Prüfpunkt eingegangen ist, durch eine Aufzeichnung des PSAP-Prüfpunkts, die belegt, dass dort ein Notruf eingegangen ist oder durch eine erfolgreiche Sprechverbindung mit dem PSAP-Prüfpunkt.

4.3. Beenden des eCalls unter Nutzung des entsprechenden PSAP-Prüfpunkt-Befehls (z. B. auflegen).

4.4. Scheitert der Notrufversuch des auf dem 112-Notruf basierenden Systems während der Prüfung, so kann das Prüfverfahren wiederholt werden.

4.5. Der Prüfer des technischen Dienstes erhält erleichterten Zugang zu der Stelle, an der die eCall-Protokolldateien in dem bordeigenen System gespeichert werden. Dies beinhaltet die Möglichkeit, aus dem bordeigenen System alle Protokolldateien herunterzuladen, damit der Prüfer diese ansehen kann.

4.6. Das Nichtvorhandensein einer Protokolldatei im TPS-System wird überprüft durch den Zugang zu dem Teil des Systems, in dem eCall-Protokolldateien gespeichert werden.

5. **Bewertung**

5.1. Die Anforderung gilt als erfüllt, wenn keine Protokolldateien im Speicher des bordeigenen TPS-Systems vorhanden sind.

5.2. Das Vorhandensein einer Protokolldatei im TPS-System in Bezug auf einen eCall, der über das auf dem 112-Notruf basierende System abgesetzt wurde, stellt einen Fehler dar.“

ANHANG VII

In der Delegierten Verordnung (EU) 2017/79 wird folgender Anhang X angefügt:

„*ANHANG X*

Prüfverfahren zur Überprüfung der Leistung der Reservestromversorgung

1. **Zweck**

Mit dieser Prüfung soll sichergestellt werden, dass das bordeigene eCall-System oder die selbstständige technische eCall-Einheit in der Lage ist, in dem unter Absatz 2 genannten Zeitraum zu kommunizieren.

2. **Anforderungen**

Das eCall-System oder die selbstständige technische eCall-Einheit muss im Sprechverbindungsmodus mindestens 5 Minuten betriebsbereit sein, gefolgt von 60 Minuten im Rückrufmodus (Leerlaufmodus, im Netz registriert), gefolgt von einem weiteren Zeitraum von mindestens 5 Minuten im Sprechverbindungsmodus.

3. **Prüfbedingungen**

Die folgende Überprüfung ist an einer selbstständigen technischen eCall-Einheit durchzuführen, die der Prüfung der gravierenden Verzögerung gemäß Anhang I unterzogen wurde.

Enthält die selbstständige technische eCall-Einheit nicht die Mikrofone und die Lautsprecher für das eCall-System, so ist der Prüfaufbau um repräsentative Mikrofone und Lautsprecher zu ergänzen, um die Prüfung nach diesem Anhang durchzuführen.

3.1. **Prüfverfahren**

3.1.1. Durchführung eines eCalls durch manuelle Auslösung des Systems.

3.1.2. Sicherstellen, dass ein Notruf beim PSAP-Prüfpunkt eingegangen ist, durch eine Aufzeichnung des PSAP-Prüfpunkts, die belegt, dass dort ein Notruf eingegangen ist oder durch eine erfolgreiche Sprechverbindung mit dem PSAP-Prüfpunkt.

3.1.3. Abschalten der Hauptstromversorgung.

3.1.4. Vorlesen eines beliebigen Textes für eine Dauer von mindestens 5 Minuten am PSAP-Prüfpunkt.

3.1.5. Beenden des eCalls unter Nutzung des entsprechenden PSAP-Prüfpunkt-Befehls (z. B. auflegen).

3.1.6. Nach Beendigung des Anrufs 56 Minuten warten.

3.1.7. Einleiten eines Anrufs vom PSAP-Prüfpunkt zum bordeigenen eCall-System.

3.1.8. Wird der Anruf automatisch angenommen, am PSAP-Prüfpunkt mindestens 5 Minuten lang einen beliebigen Text vorlesen, andernfalls ist die Prüfung abgeschlossen.

3.2. **Bewertung**

3.2.1. Die Anforderung gilt als erfüllt, wenn die selbstständige technische eCall-Einheit für den vorgeschriebenen Zeitraum kommunizieren kann, wie unter Absatz 2 festgelegt.

3.2.2. Die Unfähigkeit des auf dem 112-Notruf basierenden bordeigenen eCall-Systems, in dem unter Absatz 2 festgelegten Zeitraum zu kommunizieren, stellt einen Fehler dar.“