Euroopa Liidu
Teataja

ET
L-seeria

2025/1871

28.10.2025

KOMISJONI DELEGEERITUD MÄÄRUS (EL) 2025/1871,

23. juuli 2025,

millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) 2015/758 eCall-süsteemiga seotud standardite osas ning delegeeritud määrust (EL) 2017/79 hädaabinumbril 112 põhinevate sõidukisiseste eCall-süsteemidega varustatud mootorsõidukite tüübikinnituse tehniliste nõuete ja katsemenetluste osas

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2015. aasta määrust (EL) 2015/758, mis käsitleb hädaabinumbri 112 teenusel põhineva sõidukisisese eCall-süsteemi kasutuselevõtmisega seotud tüübikinnituse nõudeid ning millega muudetakse direktiivi 2007/46/EÜ, ([1]) eriti selle artikli 5 lõikeid 8 ja 9 ning artikli 6 lõiget 12,

ning arvestades järgmist:

(1) Määruse (EL) 2015/758 kohaselt peavad kõik uut tüüpi M_1- ja N_1-kategooria sõidukid olema varustatud hädaabinumbril 112 põhineva sõidukisisese eCall-süsteemiga.

(2) Komisjoni teatises säästva ja aruka liikuvuse strateegia ([2]) kohta on välja toodud vajadus kohandada eCall-süsteemi õigusraamistik uutele sidetehnoloogiatele.

(3) Määrus (EL) 2015/758 sisaldab loetelu Euroopa standarditest ja tehnilistest kirjeldustest, millel põhinevad eCall-süsteemide ja nendega varustatud sõidukite tüübikinnituse tehnilised nõuded.

(4) Euroopa Standardikomitee (CEN) on vastu võtnud uued standardid EN 17184:2024 ja EN 17240:2024, mis järgnevad vastavalt tehnilistele kirjeldustele CEN/TS 17184:2022 ja CEN/TS 17240:2018. Lisaks sellele sisaldab standardi EN 16072:2025 uus versioon asjakohaseid muudatusi eCall-süsteemi jaoks. Seepärast tuleks ajakohastada määruse (EL) 2015/758 artikli 5 lõikes 8 esitatud viiteid vastavatele tehnilistele kirjeldustele ja standarditele.

(5) Komisjoni delegeeritud määrusega (EL) 2017/79 ([3]) on kehtestatud hädaabinumbril 112 põhinevate sõidukisiseste eCall-süsteemide ja nendega varustatud mootorsõidukite tüübikinnituse üksikasjalikud tehnilised nõuded ja katsemenetlused. Need tehnilised nõuded ja katsemenetlused tuleks läbi vaadata, et tagada tehnoloogiline neutraalsus ja võimaldada tehnoloogiast sõltumatut katsemeetodite rakendamist.

(6) Sõidukisisese eCall-süsteemi enesekontrolli tõhususe tagamiseks on vaja ette näha, et rikkerežiime katsetatakse eraldi.

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

([2]) Komisjoni teatis Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele „Säästva ja aruka liikuvuse strateegia – Euroopa transpordivaldkonna edasise arengu suunad“ (COM(2020) 789 final, 9.12.2020).

([3]) Komisjoni 12. septembri 2016. aasta delegeeritud määrus (EL) 2017/79, millega kehtestatakse mootorsõidukite ELi tüübikinnituse üksikasjalikud tehnilised nõuded ja katsemenetlused seoses hädaabinumbri 112 teenusel põhinevate sõidukisiseste eCall-süsteemidega, hädaabinumbri 112 teenusel põhinevate sõidukisiseste eCall-süsteemide eraldi seadmestike ja osadega ning täiendatakse ja muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) 2015/758 erandite ja kohaldatavate standardite osas (ELT L 12, 17.1.2017, lk 44, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2017/79/oj).

(7) Selleks et tagada sõidukisisese eCall-süsteemi valmisolek korraliseks tehnoülevaatuseks vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivile 2014/45/EL, ([4]) on vaja sätestada tüübikinnitusel järgitavad tehnilised erinõuded, et hõlbustada tehnoülevaatust mootorsõidukite kogu olelusringi jooksul.

(8) Selleks et sõidukisisese eCall-süsteemi jälgitavuse puudumise kontrollimine toimuks üheselt mõistetavalt, on vaja täpsustada eeldatav käitumine pärast eCall-hädaabiteate edastamist.

(9) Selleks et katsemenetluste ülesehitus oleks kõigis delegeeritud määruse (EL) 2017/79 lisades järjepidev, tuleks kõnealustes lisades selgelt eristada katsetingimusi, katsemeetodeid ja hindamist.

(10) On vaja kehtestada sätted, mis võimaldavad laiendada enne 1. jaanuari 2027 antud tüübikinnitusi hädaabinumbril 112 põhinevatele sõidukisisestele eCall-süsteemidele, mis töötavad ahelkommuteeritud sidevõrkude kaudu, et tagada nende jätkuv eesmärgipärasus pärast üleminekut pakettkommuteeritud kommunikatsioonitehnoloogiale.

(11) Selleks et tagada hädaabinumbril 112 põhineva sõidukisisese eCall-süsteemi jätkuv toimimine juhul, kui sõiduki põhitoiteallikas on lahti ühendatud, on vaja ette näha katsemenetlused varutoiteallika (kui see on paigaldatud) ja sõiduki lisatoiteallika jaoks, mida võidakse kasutada pärast sõidukiga toimunud liiklusõnnetust.

(12) Seepärast tuleks määrust (EL) 2015/758 ja delegeeritud määrust (EL) 2017/79 vastavalt muuta.

(13) Selleks et anda liikmesriikidele, riikide ametiasutustele ja tootjatele piisavalt üleminekuaega muudatuste rakendamiseks, tuleks standardite EN 17184:2024 ja EN 17240:2024 kohustuslik kohaldamine lükata edasi 1. jaanuarile 2027. Lisaks sellele on vaja kehtestada üleminekusätted hädaabinumbril 112 põhineva sõidukisisese eCall-süsteemi varutoiteallika ja sõiduki lisatoiteallikaga seotud uute nõuete rakendamiseks ning selliste süsteemidega uut tüüpi sõidukite korralise tehnoülevaatuse valmiduse kohta,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Määruse (EL) 2015/758 muutmine

Määruse (EL) 2015/758 artikli 5 lõike 8 teise lõigu punkte a–c muudetakse järgmiselt:

1) punktis a asendatakse tekst „EN 16072:2022“ tekstiga „EN 16072:2025“;

2) punktis b asendatakse tekst „CEN/TS 17184:2022“ tekstiga „EN 17184:2024“;

3) punktis c asendatakse tekst „CEN/TS 17240:2018“ tekstiga „EN 17240:2024“.

Artikkel 2

Delegeeritud määruse (EL) 2017/79 muutmine

Delegeeritud määrust (EL) 2017/79 muudetakse järgmiselt:

1) artiklisse 4 lisatakse punkt 12:

„12) „proovi-hädaabikõne“ – katsetamise eesmärgil tehtav automaatne hädaabikõne, mida saab selgelt eristada tegelikust automaatsest hädaabikõnest või mis ei jõua häirekeskusesse.“;

([4]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 3. aprilli 2014. aasta direktiiv 2014/45/EL, milles käsitletakse mootorsõidukite ja nende haagiste korralist tehnoülevaatust ja millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2009/40/EÜ (ELT L 127, 29.4.2014, lk 51, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj).

2) artiklisse 5 lisatakse lõige 4:

„4. Selleks et laiendada lõike 1 kohaselt enne 1. jaanuari 2027 antud ELi tüübikinnitust, võib tehniline teenistus jätta hädaabinumbril 112 põhineva sõidukisisese eCall-süsteemi II lisa kohasest täismahus kokkupõrkekatsest ja järgnevast III lisas sätestatud heliseadmete katsest välja. Hädaabinumbril 112 põhineva muudetud sõidukisisese eCall-süsteemi muudatused võrreldes algselt kinnitatud süsteemiga dokumenteeritakse ja tootja selgitab neid tehnilisele teenistusele ja tüübikinnitusasutusele:

a) kui sideosa muudetakse hädaabinumbril 112 põhineva sõidukisisese eCall-süsteemi teisi komponente mõjutamata ja sõiduki kokkupõrkekatse tehakse muul eesmärgil, kaasatakse hädaabinumbril 112 põhinev sõidukisisene eCall-süsteem katsesse ning tehakse II lisas sätestatud täismahus kokkupõrkekatse ja sellele järgnev III lisas kirjeldatud heliseadmete katse;

b) kui hädaabinumbril 112 põhineva sõidukisisese eCall-süsteemi sideosa muutmine mõjutab süsteemi teisi komponente, tehakse II lisas sätestatud täismahus kokkupõrkekatse ja sellele järgnev III lisas sätestatud heliseadmete katse.“;

3) artikli 7 lõige 1 asendatakse järgmisega:

„1. Hädaabinumbril 112 põhineva sõidukisisese eCall-süsteemi eraldi seadmestikule antakse ELi tüübikinnitus juhul, kui eraldi seadmestik on läbinud I, IV, VI, VII ja VIII lisas sätestatud katsed ning vastab neis lisades sätestatud asjaomastele nõuetele. Kui eraldi seadmestikule on paigaldatud varutoiteallikas, peab see vastama X lisas sätestatud nõuetele ja katsemenetlusele.“;

4) I lisa muudetakse vastavalt käesoleva määruse I lisale;

5) II lisa muudetakse vastavalt käesoleva määruse II lisale;

6) III lisa muudetakse vastavalt käesoleva määruse III lisale;

7) IV lisa muudetakse vastavalt käesoleva määruse IV lisale;

8) VII lisa muudetakse vastavalt käesoleva määruse V lisale;

9) VIII lisa muudetakse vastavalt käesoleva määruse VI isale;

10) käesoleva määruse VII lisa lisatakse X lisana.

Artikkel 3

Üleminekusätted

1) Alates 1. jaanuarist 2026 keelduvad riiklikud ametiasutused tootja taotluse korral andmast uusi tüübikinnitusi või laiendamast olemasolevaid tüübikinnitusi sõidukitele, süsteemidele, osadele või eraldi seadmestikele, kui need ei vasta standardites CEN/TS 17184:2022 ja CEN/TS 17240:2018 sätestatud tehnilistele kirjeldustele või standarditele EN 17184:2024 ja EN 17240:2024.

2) Alates 1. jaanuarist 2027 keelduvad riiklikud ametiasutused andmast uusi tüübikinnitusi sõidukitele, süsteemidele, osadele või eraldi seadmestikele, kui need ei vasta standarditele EN 17184:2024 ja EN 17240:2024.

3) Alates 1. jaanuarist 2027 loevad riiklikud ametiasutused määruse (EL) 2018/858 artikli 48 lõike 1 kohaldamisel kehtetuks vastavustunnistused uutele sõidukitele, mis on saanud tüübikinnitused määruse (EL) 2015/758 kohaselt pärast 31. märtsi 2018 ja mis ei vasta standardites CEN/TS 17184:2022 ja CEN/TS 17240:2018 sätestatud tehnilistele kirjeldustele või standarditele EN 17184:2024 ja EN 17240:2024.

4) Alates 1. jaanuarist 2028 loevad riiklikud ametiasutused määruse (EL) 2018/858 artikli 48 lõike 1 kohaldamisel kehtetuks vastavustunnistused uutele sõidukitele, mis on saanud tüübikinnitused määruse (EL) 2015/758 kohaselt pärast 31. märtsi 2018 ja mis ei vasta standarditele EN 17184:2024 ja EN 17240:2024.

5) Alates 1. jaanuarist 2028 keelduvad riiklikud ametiasutused andmast uusi tüübikinnitusi sõidukitele, süsteemidele või eraldi seadmestikele, kui need ei vasta tehnilistele nõuetele, mis võimaldavad korralist tehnoülevaatust vastavalt käesoleva määrusega muudetud delegeeritud määruse (EL) 2017/79 VII lisale.

6) Alates 1. jaanuarist 2027 keelduvad riiklikud ametiasutused andmast uusi tüübikinnitusi sõidukitele, süsteemidele või eraldi seadmestikele, kui need ei vasta delegeeritud määruse (EL) 2017/79 X lisa kohastele varutoiteallika toimivusnõuetele.

Artikkel 4

Jõustumine ja kohaldamine

Käesolev määrus jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Artikli 1 lõikeid 2 ja 3 kohaldatakse alates 1. jaanuarist 2027.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 23. juuli 2025

Komisjoni nimel
president
Ursula VON DER LEYEN

I LISA

Delegeeritud määruse (EL) 2017/79 I lisa muudetakse järgmiselt:

1) punkt 1.1.4 asendatakse järgmisega:

„1.1.4. Asukoha määramine: eCall-süsteem või standardkomplekt peab suutma täpselt määrata sõiduki ajakohase asukoha, sealhulgas kaks viimast sõiduki asukohta enne miinimumteabe koostamist.“;

2) punkti 2.2.4 lisatakse järgmine lause:

„Iga selline kokkulepe dokumenteeritakse katsearuandes.“;

3) punkt 2.4.2 asendatakse järgmisega:

„2.4.2. Toimivusnõuete kontrollimiseks tehakse proovi-hädaabikõne, kasutades raske aeglustuse läbinud toiteallikat.“;

4) punkti 2.4.3 sissejuhatav lause asendatakse järgmisega:

„2.4.3. Enne proovi-hädaabikõne tegemist tagada, et:“;

5) punkti 2.4.3 alapunkt c asendatakse järgmisega:

„c) proovi-hädaabikõne tegemiseks kasutatakse mõnda punktis 2.7 sätestatud ühendusprotseduuri, mille tehniline teenistus ja tootja on kokku leppinud;“;

6) punkt 2.4.4 asendatakse järgmisega:

„2.4.4. Teha proovi-hädaabikõne, rakendades algatussüsteemi vastavalt tootja juhistele.“;

7) punkti 2.4.5 alapunkt c asendatakse järgmisega:

„c) Kontrollida, kas miinimumteave sisaldas täpset ajakohast asukohta. Seda tuleb kontrollida punktis 2.5 kirjeldatud positsioneerimiskatse menetluse abil, mille katsekirje peab näitama, et erinevus sõidukisisese süsteemi määratud asukoha ja sõidukisisese süsteemi tegeliku asukoha d_IVS vahel on vähem kui 150 meetrit ning häirekeskuse katsepunkti edastatud kontrollbitt näitab, et asukoht on usaldusväärne.

d) Kontrollida, kas miinimumteave sisaldas kahte viimast asukohta enne miinimumteabe koostamist. Seda kontrollitakse häirekeskuse katsepunkti logikirje järgi, kus peab olema näha, et asukohaandmed „recentVehicleLocationN1“ ja „recentVehicleLocationN2“ on vastu võetud.“;

8) punkt 2.4.6 asendatakse järgmisega:

„2.4.6. Lõpetada proovi-hädaabikõne häirekeskuse katsepunkti vastava käsuga (nt kõne katkestamine).“;

9) punktid 2.7.1.1 ja 2.7.1.2 asendatakse järgmisega:

„2.7.1.1. Tagada, et hädaabinumbril 112 põhineva süsteemi algatatud hädaabikõne edastatakse raadioside abil mitteavaliku (st simuleeritud) mobiilsidevõrgu kaudu ja suunatakse spetsiaalsesse häirekeskuse katsepunkti.

2.7.1.2. Katsemenetlustes kasutatav spetsiaalne häirekeskuse katsepunkt on tehnilise teenistuse kontrolli all olev häirekeskuse simulaator, mis vastab kehtivatele EN standarditele ning on EN 16454 ja EN 17240 kohaselt sertifitseeritud. See peab olema varustatud heliliidesega, mis võimaldab teostada häälside katseid.“;

10) punktid 2.7.2.1, 2.7.2.2 ja 2.7.2.3 asendatakse järgmisega:

„2.7.2.1. Tagada, et hädaabinumbril 112 põhinev sõidukisisene eCall-süsteem algatab pikale numbrile tavalise kõne (hädaabikõne asemel) ning et see edastatakse avaliku mobiilsidevõrgu kaudu ja suunatakse spetsiaalsesse häirekeskuse katsepunkti.

Kui see menetlus ei ole tehniliselt võimalik, võib selle asemel kasutada hädaabikõnet, mille hädaabinumbril 112 põhinev sõidukisisene eCall-süsteem algatab avaliku mobiilsidevõrgu kaudu pakettkommuteeritud domeenis, kui tootja või tehniline teenistus on selle päris häirekeskusega kokku leppinud või kui on loodud tehniline lahendus hädaabikõne suunamiseks spetsiaalsesse häirekeskuse katsepunkti.

2.7.2.2. Katsemenetlustes kasutatav spetsiaalne häirekeskuse katsepunkt on tehnilise teenistuse kontrolli all olev häirekeskuse simulaator, mis vastab kehtivatele EN standarditele ning on EN 16454 ja EN 17240 kohaselt sertifitseeritud. See peab olema varustatud heliliidesega, mis võimaldab teostada häälside katseid.

2.7.2.3. Vajadusel tagada, et KIT-süsteemi algatatud tavaline kõne edastatakse raadioside abil avaliku mobiilsidevõrgu kaudu ja suunatakse häirekeskuse katsepunkti.“;

11) punktid 2.7.3.1, 2.7.3.2 ja 2.7.3.3 asendatakse järgmisega:

„2.7.3.1. Tagada, et hädaabinumbril 112 põhineva süsteemi algatatud hädaabikõne edastatakse juhtmega ühenduse kaudu (mobiilsideantennist mööda minnes) spetsiaalsesse võrgusimulaatorisse ning suunatakse spetsiaalsesse häirekeskuse katsepunkti.

2.7.3.2. Katsemenetlustes kasutatav spetsiaalne häirekeskuse katsepunkt on tehnilise teenistuse kontrolli all olev häirekeskuse simulaator, mis vastab kehtivatele EN standarditele ning on EN 16454 ja EN 17240 kohaselt sertifitseeritud. See peab olema varustatud heliliidesega, mis võimaldab teostada häälside katseid.

2.7.3.3. Vajadusel tagada, et KIT-süsteemi algatatud tavaline kõne edastatakse juhtmega ühenduse kaudu (mobiilsideantennist mööda minnes) spetsiaalsesse võrgusimulaatorisse ning suunatakse spetsiaalsesse häirekeskuse katsepunkti.“;

12) punkt 2.8.1 asendatakse järgmisega:

„2.8.1. Neid menetlusi kohaldatakse hädaabinumbril 112 põhineva sõidukisisese eCall-süsteemi osale ELi tüübikinnituse andmisel vastavalt määruse artiklile 6.“;

13) punkt 2.8.2.2 asendatakse järgmisega:

„2.8.2.2. Toimivusnõuete vastavuse kontrollimiseks tehakse proovi-hädaabikõne vastavalt punktidele 2.4.3–2.4.6.“;

14) punktid 2.8.2.3, 2.8.2.4, 2.8.2.5 ja 2.8.2.6 jäetakse välja.

II LISA

Delegeeritud määruse (EL) 2017/79 II lisa muudetakse järgmiselt:

1) punkt 1.1.6 asendatakse järgmisega:

„1.1.6. Asukoha määramine: eCall-süsteem peab suutma täpselt määrata sõiduki ajakohase asukoha, sealhulgas kaks viimast sõiduki asukohta enne miinimumteabe koostamist.“;

2) punkti 2.3.3 alapunkt c asendatakse järgmisega:

„c) proovi-hädaabikõne tegemiseks kasutatakse mõnda I lisa punktis 2.7 sätestatud ühendusprotseduuri, mille tehniline teenistus ja tootja on kokku leppinud;“;

3) punkt 2.4 asendatakse järgmisega:

„2.4. **Toiteallika katsemenetlus**

Punktides 2.4.1–2.4.6 kirjeldatud katsemenetlust kohaldatakse juhul, kui kohaldatakse X lisa ja täidetud on üks järgmistest tingimustest:

a) eCall-süsteemi eraldi seadmestikule ei tehtud X lisas sätestatud katset;

b) eCall-süsteemi eraldi seadmestikule tehti X lisas sätestatud katse, kuid sõiduki varutoiteallikat jagatakse teiste seadmetega.

2.4.1. Automaatse hädaabikõne lõpetamise korral teha käsitsi algatatav proovi-hädaabikõne.

2.4.2. Lugeda häirekeskuse katsepunktis vähemalt 5 minutit valjult mis tahes teksti. Teise võimalusena võib selles etapis kasutada III lisa punktis 2.6.2 osutatud katsemeetodit, kui ei ületata 5 minutilist kestust.

2.4.3. Lõpetada automaatne hädaabikõne häirekeskuse katsepunkti vastava käsuga (nt kõne katkestamine).

2.4.4. Oodata pärast kõne lõppu 56 minutit.

2.4.5. Algatada häirekeskuse katsepunktist kõne sõidukisisesesse eCall-süsteemi.

2.4.6. Kui kõne võetakse automaatselt vastu, lugeda häirekeskuse katsepunktis vähemalt 5 minutit valjult mis tahes teksti, vastasel juhul katse lõpetatakse.“;

4) punkt 2.7 jäetakse välja;

5) lisatakse punkt 3:

„3. **Kontrollimenetlus**

3.1. Miinimumteabe kontrollimine

3.1.1. Kontrollida vähemalt ühe proovi-hädaabikõne puhul kõiki järgmisi tingimusi:

a) kontrollida, kas täismahus kokkupõrkesündmus algatas automaatse hädaabikõne. Seda kontrollitakse häirekeskuse katsepunkti logikirje järgi, kus peab olema näha, et eCall-süsteemist on pärast kokkupõrget saabunud automaatne hädaabikõne ja miinimumteabes on kontrolltähis „automaatselt algatatud hädaabikõne“;

b) kontrollida, kas eCall-süsteemi olekuindikaator näitas pärast automaatset või käsitsi algatamist, et on algatatud automaatne hädaabikõne. Seda kontrollitakse kirje järgi, mis näitab, et toimus teavitus kõikide tootja dokumentatsioonis märgitud tajukanalite kaudu (visuaalne ja/või helisignaal);

c) kontrollida, kas miinimumteave on jõudnud häirekeskuse katsepunkti. Seda kontrollitakse häirekeskuse katsepunkti logikirje järgi, kus peab olema näha, et sõidukist pärast automaatset algatamist saadetud miinimumteave on saabunud ja edukalt lahti kodeeritud;

d) kontrollida, kas miinimumteave sisaldas täpseid konkreetse sõiduki andmeid. Seda kontrollitakse spetsiaalse häirekeskuse katsepunkti logikirje järgi, kus peab olema näha, et sõidukitüübi, sõiduki identimiskoodi (VIN) ja kütusemahutite või -salvestite liigi väljadel edastatud teave vastab tüübikinnitustaotluses esitatud andmetele;

e) kontrollida, kas miinimumteave sisaldas täpset ajakohast asukohta. Seda tuleb kontrollida I lisa punktis 2.5 kirjeldatud positsioneerimiskatse menetluse abil, mille katsekirje peab näitama, et erinevus sõidukisisese süsteemi määratud asukoha ja sõidukisisese süsteemi tegeliku asukoha d_IVS vahel on vähem kui 150 meetrit ning häirekeskuse katsepunkti edastatud kontrollbitt näitab, et asukoht on usaldusväärne. Kui kokkupõrkekatse asukohas GNSS-signaalid puuduvad, võib sõiduki enne proovi-hädaabikõne tegemist sobivasse kohta ümber paigutada;

f) kontrollida, kas miinimumteave sisaldas kahte viimast asukohta enne miinimumteabe koostamist. Seda kontrollitakse häirekeskuse katsepunkti logikirje järgi, kus peab olema näha, et asukohaandmed „recentVehicleLocationN1“ ja „recentVehicleLocationN2“ on vastu võetud;

g) kontrollida, kas miinimumteave sisaldas ajakohast ajatemplit. Seda kontrollitakse häirekeskuse katsepunkti logikirje järgi, kus peab olema näha, et häirekeskuse katsepunkti saabunud miinimumteabe ajatempel ei erine registreeritud tegelikust algatussüsteemi aktiveerimise ajast rohkem kui 60 sekundi võrra.

3.2. Kui automaatset proovi-hädaabikõnet polnud võimalik teha sõidukiväliste asjaolude tõttu, on lubatud kontrollida automaatalgatust pärast kokkupõrget sõidukisisese süsteemi logifunktsiooni abil. Logi peab suutma salvestada kõik saabunud algatamissignaalid püsimällu. Katseinseneril peab olema juurdepääs sõidukisisesesse süsteemi salvestatud andmetele ning ta peab kontrollima, et enne kokkupõrkesündmust poleks algatussignaali kirjet salvestatud ning pärast kokkupõrkesündmust oleks salvestatud algatussignaali kirje.

3.3. Kui sõiduk oli proovi-hädaabikõne tegemise ajal ühendatud sõidukivälise toiteallikaga (juhtudel, kus kokkupõrkekatse teostatakse sõidukiga, millele pole sõiduki tavatoiteallikat paigaldatud), kontrollida, kas sõidukisisest eCall-süsteemi elektriga varustav sõidukisisene süsteem on terveks jäänud. Seda kinnitab katseinsener kirjega, mis tõendab sõidukisisese elektrisüsteemi, sh sõidukisisese toiteallika mulaaži ja selle toiteklemmidel olevate ühenduste terveksjäämist (visuaalne vaatlus näitab, et toiteallika kinnitusklambril ega konstruktsioonil pole mehhaanilisi vigastusi).

3.4. Toiteallika katse kontrollimine

3.4.1. Nõue loetakse täidetuks, kui sõidukisisene eCall-süsteem suudab sidet pidada X lisa punktis 2 sätestatud aja vältel. Vastasel juhul loetakse katse ebaõnnestunuks.“

III LISA

Delegeeritud määruse (EL) 2017/79 III lisa muudetakse järgmiselt:

1) punkt 1.1.2 jäetakse välja;

2) punkt 2.1 asendatakse järgmisega:

„2.1. Heliseadmete kokkupõrkele vastupidavuse katsemenetlus

Selle katse eesmärk on kontrollida, kas kõlar(id) ja mikrofon(id) on edukalt ühendatud ning heliseadmed toimivad ka pärast sõiduki läbitud laupkokkupõrkekatset või külgkokkupõrkekatset.“;

3) punkt 2.3.1 asendatakse järgmisega:

„2.3.1. Heliseadmete jätkuva toimivuse kontrollimiseks tehakse pärast kokkupõrkekatset proovi-hädaabikõne, kasutades sõiduki ja häirekeskuse katsepunkti vahelist häälsidekanalit.“;

4) punktid 2.5 ja 2.5.1 asendatakse järgmisega:

„2.5. **Katsetingimused**

2.5.1. Enne proovi-hädaabikõne tegemist tagada, et:

a) proovi-hädaabikõne tegemiseks kasutatakse mõnda I lisa punktis 2.7 sätestatud ühendusprotseduuri, mille tehniline teenistus ja tootja on kokku leppinud;

b) hädaabinumbril 112 põhinevast sõidukisisesest eCall-süsteemist algatatud hädaabikõne vastuvõtmiseks on olemas spetsiaalne häirekeskuse katsepunkt või sõidukisisene eCall-süsteem on registreeritud, nii et kõnet saab alustada häirekeskuse katsepunktist;

c) simuleeritud automaatne hädaabikõne ei jõua päris võrgu kaudu päris häirekeskusse;

d) KIT-süsteem, kui see on olemas, on desaktiveeritud või lülitub automaatselt ümber hädaabinumbril 112 põhinevale süsteemile;

e) sõiduki süüde või pealüliti on sisse lülitatud;

f) kasutada võib välist toiteallikat, kui toiteallikas (põhi- ja varutoiteallikas) ei ole pärast II lisas sätestatud katsemenetlust enam kättesaadav.“;

5) punktid 2.6 ja 2.6.1 asendatakse järgmisega:

„2.6. **Katsemeetod**

2.6.1. Teha proovi-hädaabikõne, rakendades algatussüsteemi sõidukisiseses kasutajaliideses käsitsi, ning oodata, kuni kõlar(id) ja mikrofon(id) on ühendatud ja valmis häälsideks, või teha kõne häirekeskuse katsepunktist sõidukisisesesse eCall-süsteemi.“;

6) punktid 2.6.3 ja 2.6.4 asendatakse järgmisega:

„2.6.3. Lõpetada proovi-hädaabikõne häirekeskuse katsepunkti vastava käsuga (nt kõne katkestamine).

2.6.4. Kui tingimusi pole võimalik täita häirekeskuse katsepunkti või edastusvahendiga seotud takistuste tõttu, võib proovi-hädaabikõnet vajadusel korrata vastavalt kohandatud katsetingimustes.“;

7) liite punkti 3.1 alapunkt c asendatakse järgmisega:

„c) Zij kunnen de besluiten nemen.

De meeste mensen hadden het wel door.“

IV LISA

Delegeeritud määruse (EL) 2017/79 IV lisa muudetakse järgmiselt:

1) punkti 1 punkti 1.1 järele lisatakse punkt 1.1.1:

„1.1.1. Täiendava, kolmanda isiku teenuseid kasutava eCall-süsteemi puhul kohaldatakse standardi EN 16454:2023 punktis 9.8 sätestatud kolmanda isiku teenuseid kasutava eCall-süsteemiga seotud katseid sõidukisisese eCall-süsteemi vastavusdeklaratsiooni jaoks ka pärast 31. detsembrit 2025.“;

2) punkt 2.3 asendatakse järgmisega:

„2.3. Et kontrollida, kas hädaabinumbril 112 põhinev süsteem on desaktiveeritud, kui KIT-süsteem on aktiveeritud, tehakse käsitsi algatatav proovi-hädaabikõne.“;

3) punktid 2.3.1–2.3.4 asendatakse järgmisega:

„2.3.1. Enne proovi-hädaabikõne tegemist tagada, et:

a) proovi-hädaabikõne tegemiseks kasutatakse mõnda I lisa punktis 2.7 sätestatud ühendusprotseduuri, mille tehniline teenistus ja tootja on kokku leppinud;

b) spetsiaalne häirekeskuse katsepunkt on valmis hädaabinumbril 112 põhineva süsteemi automaatset hädaabikõnet vastu võtma;

c) spetsiaalne häirekeskuse katsepunkt on valmis KIT-süsteemi algatatud hädaabikõnet vastu võtma;

d) simuleeritud automaatne hädaabikõne ei jõua päris võrgu kaudu päris häirekeskusse ja

e) sõiduki süüde või pealüliti on sisse lülitatud.

2.3.2. Teha proovi-hädaabikõne, käivitades KIT-süsteemi käsitsi.

2.3.3. Kontrollida, kas:

a) automaatne hädaabikõne jõudis häirekeskuse katsepunkti häirekeskuse katsepunktiga edukalt loodud häälühenduse abil;

b) andmed, sealhulgas vähemalt miinimumteave, võeti häirekeskuse katsepunktis nõuetekohaselt vastu ja

c) ei üritatud teha ega tehtud automaatset hädaabikõnet häirekeskuse katsepunkti ning häirekeskuse katsepunktis pole kirjet, mis näitaks automaatse hädaabikõne vastuvõtmist.

2.3.4. Lõpetada hädaabikõne häirekeskuse katsepunkti vastava käsuga (nt kõne katkestamine).“;

4) punkt 2.4 asendatakse järgmisega:

„2.4. Tagavaraprotseduuri ja hädaabinumbril 112 põhineva süsteemi aktiveerimist juhul, kui KIT-süsteem ei toimi, kontrollitakse käsitsi käivitatava proovi-hädaabikõne abil.“;

5) punktid 2.4.1–2.4.5 asendatakse järgmisega:

„2.4.1. Muuta KIT-süsteemi selliselt, et see simuleeriks tehnilise teenistuse äranägemisel valitud tõrget, mille tulemusena peab käivituma tootja dokumentides kirjeldatud tagavaraprotseduur. Selline valik dokumenteeritakse katsearuandes.

2.4.2. Enne proovi-hädaabikõne tegemist tagada, et:

a) proovi-hädaabikõne tegemiseks kasutatakse mõnda I lisa punktis 2.7 sätestatud ühendusprotseduuri, mille tehniline teenistus ja tootja on kokku leppinud;

b) spetsiaalne häirekeskuse katsepunkt on valmis hädaabinumbril 112 põhineva süsteemi automaatset hädaabikõnet vastu võtma;

c) simuleeritud automaatne hädaabikõne ei jõua päris võrgu kaudu päris häirekeskusse ja

d) sõiduki süüde või pealüliti on sisse lülitatud.

2.4.3. Teha proovi-hädaabikõne, käivitades KIT-süsteemi käsitsi.

2.4.4. Kontrollida, kas:

a) automaatne hädaabikõne jõudis häirekeskuse katsepunkti häirekeskuse katsepunktiga edukalt loodud häälühenduse abil ja

b) miinimumteave on jõudnud häirekeskuse katsepunkti. Seda kontrollitakse häirekeskuse katsepunkti logikirje järgi, kus peab olema näha, et eCall-süsteemist pärast selle käivitamist saadetud miinimumteave on saabunud ja edukalt lahti kodeeritud.

2.4.5. Lõpetada proovi-hädaabikõne häirekeskuse katsepunkti vastava käsuga (nt kõne katkestamine).“;

6) punkt 2.5 jäetakse välja.

V LISA

Delegeeritud määruse (EL) 2017/79 VII lisa muudetakse järgmiselt:

1) punkt 1.3.1 asendatakse järgmisega:

„1.3.1. Tootja peab esitama tehnilisele teenistusele ja tüübikinnitusasutusele tabeli kohased dokumendid, mis peavad sisaldama iga näitaja kohta selle jälgimiseks kasutatava tehnilise lahenduse kirjeldust.“;

2) tabeli kolmas rida (teine näitaja) asendatakse järgmisega:

„Mobiilsideantenn on ühendatud“	

3) tabeli viies rida (neljas näitaja) asendatakse järgmisega:

„GNSSi antenn on ühendatud“	

4) punkt 2.1.1 asendatakse järgmisega:

„2.1.1. Alljärgnev kontrollkatse tehakse (iga tabelis loetletud näitaja kohta eraldi) sõidukile, millele on paigaldatud sõidukisisene eCall-süsteem vastavalt artiklile 5, artikli 7 kohasele eraldi seadmestikule või (soovi korral) artikli 6 kohasele osale, mida katsetatakse osana terviksüsteemist.“;

5) punkt 2.1.2 asendatakse järgmisega:

„2.1.2. Simuleerida automaatse hädaabikõne süsteemi riket, tekitades kriitilise tõrke, mida jälgitakse tootja esitatud tehnilise dokumentatsiooni kohaselt enesekontrollifunktsiooni abil. Tootja esitab kontrollide loetelu ja nende käivitamise kirjelduse.“;

6) punkti 2.1.5 lisatakse järgmine lause:

„Tõrgete puhul, mida tehniline teenistus ei saa simuleerida ega sisestada, esitavad tootjad tehnilisele teenistusele katsemenetlust ja katsetulemusi kirjeldava dokumentatsiooni.“;

7) punkt 3.1 asendatakse järgmisega:

„3.1. Kui tootja esitab taotluse olemasoleva tüübikinnituse läbivaatamiseks või pikendamiseks, et võtta kasutusele alternatiivne GNSS-antenn, elektrooniline juhtplokk, mobiilsideantenn ja/või toiteallikas, ei pea hädaabinumbril 112 põhineva sõidukisisese eCall-süsteemi osi lisa nõuete täitmise kontrollimiseks uuesti katsetama, juhul kui muudetud tüübikinnituse osadel on vähemalt samaväärsed funktsionaalsed omadused ning nad kuuluvad käesoleva lisa alla vastavalt artikli 6 lõikele 3.“;

8) lisatakse punkt 4:

„4. **Korralist tehnoülevaatust võimaldavad tehnilised nõuded**

4.1. *Eesmärk*

Eesmärk on kontrollida eCall-süsteemi järgmisi omadusi:

a) selle õige tööseisund, mida kontrollitakse tõrkehoiatussignaali vaatlusega pärast sõiduki pealüliti aktiveerimist ja lambipirni kontrollimist. Kui tõrkehoiatusmärguanne kuvatakse ainult ühisalal (ala, kus võib kuvada kaht või enamat teabefunktsiooni või tähist, kuid mitte samaaegselt), tuleb enne tõrkehoiatusmärguande oleku kontrollimist esmalt kindlaks teha, kas ühisala on töökorras;

b) miinimumteabe õige täpsus (kehtiva miinimumteabe genereerimise ja lugemise teel), eCall-süsteemi komponentide ja varuaku (kui see on asjakohane) õige toimimine ja seisukord, kasutades sõiduki elektroonilist liidest;

c) tarkvara terviklikkus versiooniteabe, räsiväärtuste ja süsteemi konfiguratsioonide välise kontrollimise teel võrdlusandmete abil;

d) häälside õige toimimine, tehes sõiduki liidese abil heli kaja- ja kõlarikatse.

4.2. **Nõuded**

4.2.1. Hädaabinumbril 112 põhinev sõidukisisene eCall-süsteem peab suutma anda sõiduki elektroonilise liidese kaudu teavet direktiivi 2014/45/EL I lisa 3. jao punktis 7.13 kirjeldatud katsemeetodite rakendamiseks.

4.2.2. Tootja teeb kättesaadavaks tehnilise teabe, mis sisaldab juhiseid teabe lugemiseks või kontrollide tegemiseks seoses kõigi direktiivi 2014/45/EL I lisa 3. jao punktis 7.13 täpsustatud aspektidega.

4.3. **Katsemenetlus**

4.3.1. Kontrollitakse, kas eCall-süsteemist saab sõiduki elektroonilise liidese abil tootja juhiste kohaselt vaadata kõigi direktiivi 2014/45/EL I lisa 3. jao punktis 7.13 nimetatud aspektidega seotud teavet.

4.3.2. Kontrollitakse, kas on võimalik teha kaja- ja kõlarikatse, et kontrollida sõiduki liidese kaudu toimuva häälside nõuetekohast toimimist.“

VI LISA

Delegeeritud määruse (EL) 2017/79 VIII lisa muudetakse järgmiselt:

1) I osa muudetakse järgmiselt:

a) punkt 2.1 asendatakse järgmisega:

„2.1. Hädaabinumbril 112 põhinev sõidukisisene eCall-süsteem või eraldi seadmestik ei ole häirekeskusega sidepidamiseks kättesaadav või vähemalt ei vasta sellele automaatselt, kui häirekeskus algatab side pärast eCall-taimeri T9 aja lõppu (1 tund).“;

b) punkt 2.2 jäetakse välja;

c) 3. jao pealkiri asendatakse järgmisega:

„3. **Katsetingimused**“;

d) punktid 3.2 ja 3.2.1 jäetakse välja;

e) punkt 3.2.2 asendatakse järgmisega:

„3.2. Enne katse tegemist tagada, et:

a) proovi-hädaabikõne tegemiseks kasutatakse mõnda I lisa punktis 2.7 sätestatud ühendusprotseduuri, mille tehniline teenistus ja tootja on kokku leppinud;

b) spetsiaalne häirekeskuse katsepunkt on valmis hädaabinumbril 112 põhineva süsteemi automaatset hädaabikõnet vastu võtma;

c) sõiduki süüde või pealüliti on sisse lülitatud;

d) KIT-süsteem või lisateenuste süsteem, kui see on olemas, on välja lülitatud.“;

f) punktid 3.2.3 ja 3.2.4 jäetakse välja;

g) 4. jao pealkiri asendatakse järgmisega:

„4. **Katsemeetod**“;

h) punktid 4.1 ja 4.2 asendatakse järgmisega:

„4.1. Teha proovi-hädaabikõne, käivitades süsteemi käsitsi.

4.2. Kontrollida, kas kõne jõudis häirekeskuse katsepunkti ja häirekeskuse katsepunktis on selle kohta kirje, mis näitab kõne vastuvõtmist või edukat häälühendust häirekeskuse katsepunktiga.“;

i) 4. jakku lisatakse punktid 4.3, 4.4 ja 4.5:

„4.3. Lõpetada automaatne hädaabikõne häirekeskuse katsepunkti vastava käsuga (nt kõne katkestamine).

4.4. Jätta hädaabinumbril 112 põhinev sõidukisisene eCall-süsteem sisselülitatuks ja oodata vähemalt 63 minutit (1 tund + 5 % vastavalt standarditele EN 16454 ja EN 17240).

4.5. Püüda võtta häirekeskuse katsepunkti kaudu ühendust hädaabinumbril 112 põhineva sõidukisisese eCall-süsteemiga.“;

j) lisatakse 5. jagu:

„5. **Hindamine**

5.1. Nõue loetakse täidetuks, kui hädaabinumbril 112 põhinev sõidukisisene eCall-süsteem ei ole häirekeskusega sidepidamiseks kättesaadav ega reageeri automaatselt kõnele, kui häirekeskuse katsepunkt püüab pärast eCall-taimeri T9 aja lõppu (1 tund) ühendust võtta.

5.2. Kui häirekeskuse katsepunkt algatab side ja hädaabinumbril 112 põhinev sõidukisisene eCall-süsteem loob häirekeskusega ühenduse või vastab automaatselt kõnele, on nõue täitmata.“;

2) II osa muudetakse järgmiselt:

a) 3. jakku lisatakse punkt 3.3:

„3.3. Enne katse tegemist tagada, et:

a) proovi-hädaabikõne tegemiseks kasutatakse mõnda I lisa punktis 2.7 sätestatud ühendusprotseduuri, mille tehniline teenistus ja tootja on kokku leppinud;

b) spetsiaalne häirekeskuse katsepunkt on valmis hädaabinumbril 112 põhineva süsteemi automaatset hädaabikõnet vastu võtma;

c) sõiduki süüde või pealüliti on sisse lülitatud; ja

d) KIT-süsteem või lisateenuste süsteem, kui see on olemas, on välja lülitatud.“;

b) 4. jao punktid 4.1 ja 4.2 asendatakse järgmisega:

„4.1. Tehakse automaatne hädaabikõne, käivitades süsteemi käsitsi.

4.2. Kontrollitakse, kas kõne jõudis häirekeskuse katsepunkti ja häirekeskuse katsepunktis on selle kohta kirje, mis näitab kõne vastuvõtmist või edukat häälühendust häirekeskuse katsepunktiga.“;

c) 4. jakku lisatakse punktid 4.3 ja 4.4:

„4.3. Lõpetatakse automaatne hädaabikõne häirekeskuse katsepunkti vastava käsuga (nt kõne katkestamine).

4.4. 13 tundi pärast automaatse hädaabikõne tegemist võimaldatakse tehnilise teenistuse katsetajale juurdepääs sõidukisisese süsteemi sellele osale, kus säilitatakse automaatsete hädaabikõnede logifaile. Seejuures peab katsetajal olema võimalik logifaile sõidukisisesest süsteemist alla laadida, et nendega tutvuda.“;

3) III osa muudetakse järgmiselt:

a) punkt 3.1 asendatakse järgmisega:

„3.1. Tehnilisele teenistusele võimaldatakse juurdepääs sõidukisisese süsteemi sisemälu osale, kus säilitatakse sõiduki asukohaandmeid.“;

b) 3. jakku lisatakse punkt 3.3:

„3.3. Enne katse tegemist tagada, et:

a) proovi-hädaabikõne tegemiseks kasutatakse mõnda I lisa punktis 2.7 sätestatud ühendusprotseduuri, mille tehniline teenistus ja tootja on kokku leppinud;

b) spetsiaalne häirekeskuse katsepunkt on valmis hädaabinumbril 112 põhineva süsteemi automaatset hädaabikõnet vastu võtma;

c) sõiduki süüde või pealüliti on sisse lülitatud; ja

d) KIT-süsteem või lisateenuste süsteem, kui see on olemas, on välja lülitatud.“;

c) punkt 4.1 asendatakse järgmisega:

„4.1. Teha automaatne hädaabikõne, käivitades süsteemi käsitsi.“;

d) 4. jakku lisatakse punktid 4.2, 4.3 ja 4.4:

„4.2. Kontrollida, kas kõne jõudis häirekeskuse katsepunkti ja häirekeskuse katsepunktis on selle kohta kirje, mis näitab kõne vastuvõtmist või edukat häälühendust häirekeskuse katsepunktiga.

4.3. Lõpetatakse automaatne hädaabikõne häirekeskuse katsepunkti vastava käsuga (nt kõne katkestamine).

4.4. Tehnilise teenistuse katsetajale võimaldatakse juurdepääs sõidukisisese süsteemi sisemälu osale, kus säilitatakse sõiduki asukohaandmeid. Seejuures peab katsetajal olema võimalik salvestatud asukohti sõidukisisesest süsteemist alla laadida, et nendega tutvuda.“;

4) IV osa muudetakse järgmiselt:

a) 3. jao pealkiri asendatakse järgmisega:

„3. **Katsetingimused**“;

b) punkt 3.2 asendatakse järgmisega:

„3.2. Automaatse hädaabikõne ajaks lülitatakse KIT-süsteem välja.“;

c) punkt 3.2.1 asendatakse järgmisega:

„3.2.1. Enne katse tegemist tagada, et:

a) proovi-hädaabikõne tegemiseks kasutatakse mõnda I lisa punktis 2.7 sätestatud ühendusprotseduuri, mille tehniline teenistus ja tootja on kokku leppinud;

b) spetsiaalne häirekeskuse katsepunkt on valmis hädaabinumbril 112 põhineva süsteemi automaatset hädaabikõnet vastu võtma;

c) sõiduki süüde või pealüliti on sisse lülitatud; ja

d) KIT-süsteem või lisateenuste süsteem, kui see on olemas, on välja lülitatud.“;

d) punkt 3.4 jäetakse välja;

e) lisatakse 4. ja 5. jagu:

„4. **Katsemeetod**

4.1. Teha proovi-hädaabikõne, käivitades süsteemi käsitsi.

4.2. Kontrollida, kas kõne jõudis häirekeskuse katsepunkti ja häirekeskuse katsepunktis on selle kohta kirje, mis näitab kõne vastuvõtmist või edukat häälühendust häirekeskuse katsepunktiga.

4.3. Lõpetada automaatne hädaabikõne häirekeskuse katsepunkti vastava käsuga (nt kõne katkestamine).

4.4. Kui hädaabinumbril 112 põhineval süsteemil ebaõnnestub katses kõne algatamine, võib katsemenetlust korrata.

4.5. Tehnilise teenistuse katsetajale võimaldatakse juurdepääs sõidukisisese süsteemi osale, kus säilitatakse automaatsete hädaabikõnede logifaile. Seejuures peab katsetajal olema võimalik logifaile sõidukisisesest süsteemist alla laadida, et nendega tutvuda.

4.6. Logifaili puudumist KIT-süsteemis kontrollitakse juurdepääsu kaudu sõidukisisese süsteemi sellele osale, kus säilitatakse automaatsete hädaabikõnede logifaile.

5. **Hindamine**

5.1. Nõue loetakse täidetuks, kui sõidukisisese KIT-süsteemi mälus ei ole logifaile.

5.2. Kui KIT-süsteemis on olemas hädaabinumbril 112 põhineva süsteemi kaudu tehtud automaatse hädaabikõnega seotud logifail, on see nõue täitmata.“

VII LISA

Delegeeritud määrusele (EL) 2017/79 lisatakse X lisa:

„X LISA

Varutoiteallika toimimise kontrollimise katsemenetlus

1. **Eesmärk**

Selle katse eesmärk on kontrollida, kas sõidukisisene eCall-süsteem või eCall-süsteemi eraldi seadmestik suudab pidada sidet punktis 2 sätestatud aja vältel.

2. **Nõuded**

eCall-süsteem või eCall-süsteemi eraldi seadmestik peab suutma töötada vähemalt 5 minutit häälsiderežiimis, millele järgneb 60 minutit tagasihelistamisrežiimis (jõuderežiim, võrguühendusega), millele järgneb veel üks vähemalt 5-minutiline ajavahemik häälsiderežiimis.

3. **Katsetingimused**

Järgmine kontrollkatse tehakse eCall-süsteemi eraldi seadmestikuga, millele on tehtud üliraske aeglustuskatse vastavalt I lisale.

Kui eCall-süsteemi eraldi seadmestikku ei kuulu eCall-süsteemi mikrofon(id) ja kõlar(id), lisatakse käesoleva lisa kohase katse tegemiseks standardne (standardsed) mikrofon(id) ja kõlar(id).

3.1. **Katsemeetod**

3.1.1. Teha automaatne hädaabikõne, käivitades süsteemi käsitsi.

3.1.2. Kontrollida, kas kõne jõudis häirekeskuse katsepunkti ja häirekeskuse katsepunktis on selle kohta kirje, mis näitab kõne vastuvõtmist või edukat häälühendust häirekeskuse katsepunktiga.

3.1.3. Ühendada põhitoiteallikas lahti.

3.1.4. Lugeda häirekeskuse katsepunktis vähemalt 5 minutit valjult mis tahes teksti.

3.1.5. Lõpetada automaatne hädaabikõne häirekeskuse katsepunkti vastava käsuga (nt kõne katkestamine).

3.1.6. Oodata pärast kõne lõppu 56 minutit.

3.1.7. Algatada häirekeskuse katsepunktist kõne sõidukisisesesse eCall-süsteemi.

3.1.8. Kui kõne võetakse automaatselt vastu, lugeda häirekeskuse katsepunktis vähemalt 5 minutit valjult mis tahes teksti, vastasel juhul katse lõpetatakse.

3.2. **Hindamine**

3.2.1. Nõue loetakse täidetuks, kui eCall-süsteemi eraldi seadmestik suudab sidet pidada punktis 2 sätestatud aja vältel.

3.2.2. Kui hädaabinumbril 112 põhinev sõidukisisene eCall-süsteem ei suuda punktis 2 nimetatud aja vältel sidet pidada, on nõue täitmata.“