Journal officiel
de l'Union européenne

FR
Série L

2025/1871

28.10.2025

RÈGLEMENT DÉLÉGUÉ (UE) 2025/1871 DE LA COMMISSION

du 23 juillet 2025

modifiant le règlement (UE) 2015/758 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les normes relatives au système eCall et modifiant le règlement délégué (UE) 2017/79 en ce qui concerne les exigences techniques et les procédures d'essai pour la réception des véhicules équipés de systèmes eCall embarqués fondés sur le service 112

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le règlement (UE) 2015/758 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2015 concernant les exigences en matière de réception par type pour le déploiement du système eCall embarqué fondé sur le service 112 et modifiant la directive 2007/46/CE ([1]), et notamment son article 5, paragraphes 8 et 9, et son article 6, paragraphe 12,

considérant ce qui suit:

(1) Le règlement (UE) 2015/758 exige que tous les nouveaux types de véhicules des catégories M_1 et N_1 soient équipés d'un système eCall embarqué fondé sur le numéro 112.

(2) La communication de la Commission concernant une stratégie de mobilité durable et intelligente ([2]) souligne la nécessité d'adapter le cadre juridique du système eCall aux nouvelles technologies de télécommunication.

(3) Le règlement (UE) 2015/758 établit une liste de normes européennes et de spécifications techniques sur lesquelles se fondent les exigences techniques pour la réception des systèmes eCall et des véhicules équipés de ces systèmes.

(4) Le Comité européen de normalisation (CEN) a adopté les nouvelles normes EN 17184:2024 et EN 17240:2024, lesquelles succèdent respectivement aux spécifications techniques CEN/TS 17184:2022 et CEN/TS 17240:2018. En outre, la nouvelle version de la norme EN 16072:2025 contient des modifications qui concernent eCall. En conséquence, il convient de mettre à jour les références aux spécifications techniques et aux normes correspondantes figurant à l'article 5, paragraphe 8, du règlement (UE) 2015/758.

(5) Le règlement délégué (UE) 2017/79 de la Commission ([3]) établit des exigences techniques détaillées et des procédures d'essai pour la réception des systèmes eCall embarqués fondés sur le service 112 et des véhicules à moteur équipés de tels systèmes. Ces prescriptions techniques et procédures d'essai devraient être révisées afin de garantir la neutralité technologique et de permettre une mise en œuvre des méthodes d'essai qui soit non dogmatique sur le plan technologique.

(6) Afin d'assurer l'efficacité de l'autodiagnostic du système eCall embarqué, il est nécessaire de disposer que les modes de défaillance doivent être testés séparément.

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

([2]) Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions, Stratégie de mobilité durable et intelligente — mettre les transports européens sur la voie de l'avenir [COM(2020) 789 final du 9.12.2020].

([3]) Règlement délégué (UE) 2017/79 de la Commission du 12 septembre 2016 fixant les exigences techniques détaillées et les essais pour la réception CE par type de véhicules en ce qui concerne leurs systèmes eCall embarqués fondés sur le numéro 112 et pour la réception CE par type des composants et entités techniques des systèmes eCall embarqués fondés sur le numéro 112 et complétant et modifiant le règlement (UE) 2015/758 du Parlement européen et du Conseil eu égard aux exemptions et aux normes applicables (JO L 12 du 17.1.2017, p. 44, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2017/79/oj).

(7) Afin de garantir que le système eCall embarqué est prêt à être soumis au contrôle technique périodique prévu par la directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil ([4]), des exigences techniques spécifiques à respecter lors de la réception par type doivent être prévues afin de faciliter le contrôle technique tout au long du cycle de vie des véhicules à moteur.

(8) Pour que la vérification du manque de traçabilité du système eCall embarqué puisse être effectuée sans ambiguïté, il est nécessaire de préciser le comportement attendu après l'émission de l'appel eCall.

(9) Afin de maintenir une structure cohérente des procédures d'essai dans toutes les annexes du règlement délégué (UE) 2017/79, il convient que ces annexes fassent clairement la distinction entre les conditions d'essai, les méthodes d'essai et l'évaluation.

(10) Il est nécessaire d'établir des dispositions permettant d'étendre les réceptions accordées avant le 1er janvier 2027 aux systèmes eCall embarqués fondés sur le service 112 fonctionnant sur des réseaux de communication à commutation de circuits, pour garantir qu'ils continuent à remplir leur fonction après le passage à la technologie de communication à commutation de paquets.

(11) Afin de garantir que le système eCall embarqué fondé sur le service 112 reste opérationnel si l'alimentation électrique principale du véhicule est déconnectée, il convient de prévoir des procédures d'essai pour l'alimentation électrique de secours (si elle est présente) et l'alimentation électrique secondaire du véhicule, qui pourraient être utilisées après un accident de la circulation.

(12) Il y a dès lors lieu de modifier le règlement (UE) 2015/758 et le règlement délégué (UE) 2017/79 en conséquence,

(13) Afin de laisser aux États membres, aux autorités nationales et aux fabricants suffisamment de temps pour mettre en œuvre les modifications, l'application obligatoire des normes EN 17184:2024 et EN 17240:2024 devrait être reportée au 1er janvier 2027. Il est en outre nécessaire de prévoir des dispositions transitoires pour la mise en œuvre des nouvelles exigences relatives à l'alimentation électrique de secours et à l'alimentation électrique secondaire des véhicules équipés du système eCall embarqué fondé sur le service 112 et relatives à la préparation au contrôle technique périodique des nouveaux types de véhicules équipés de tels systèmes,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Modifications du règlement (UE) 2015/758

À l'article 5, paragraphe 8, deuxième alinéa, du règlement (UE) 2015/758, les points a) à c) sont modifiés comme suit:

1) Au point a), «EN 16072:2022» est remplacé par «EN 16072:2025».

2) Au point b), «CEN/TS 17184:2022» est remplacé par «EN 17184:2024».

3) Au point c), «CEN/TS 17240:2018» est remplacé par «EN 17240:2024».

Article 2

Modifications du règlement délégué (UE) 2017/79

Le règlement délégué (UE) 2017/79 est modifié comme suit:

1) À l'article 4, le point 12) suivant est ajouté:

«12) "appel eCall d'essai": un appel eCall réalisé à des fins d'essai, qui peut être clairement distingué d'un véritable appel eCall ou qui n'atteint pas le centre de réception des appels d'urgence (PSAP).».

([4]) Directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques, et abrogeant la directive 2009/40/CE (JO L 127 du 29.4.2014, p. 51, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj).

2) À l'article 5, le paragraphe 4 suivant est ajouté:

«4. Aux fins de l'extension de la réception CE par type accordée conformément au paragraphe 1 avant le 1er janvier 2027, le service technique peut exempter le système eCall embarqué fondé sur le service 112 de l'essai de collision à échelle réelle tel que spécifié à l'annexe II et de l'essai ultérieur de l'équipement audio tel que spécifié à l'annexe III. Les modifications apportées au système eCall embarqué fondé sur le service 112 par rapport au système initialement réceptionné doivent être documentées et expliquées par le fabricant au service technique et à l'autorité compétente en matière de réception par type:

a) lorsque la partie "communication" est modifiée sans incidence sur d'autres composants du système eCall embarqué fondé sur le service 112 et qu'un essai de choc du véhicule est effectué à d'autres fins, ledit système est inclus et l'essai de collision à échelle réelle tel que spécifié à l'annexe II et l'essai ultérieur de l'équipement audio tel que spécifié à l'annexe III sont effectués;

b) lorsque la modification de la partie "communication" d'un système eCall embarqué fondé sur le service 112 a une incidence sur ses autres parties, l'essai de collision à échelle réelle tel que spécifié à l'annexe II et l'essai ultérieur de l'équipement audio tel que spécifié à l'annexe III sont effectués.».

3) À l'article 7, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. Pour obtenir leur réception CE par type, les entités techniques de systèmes eCall embarqués fondés sur le service 112 doivent subir avec succès les essais définis aux annexes I, IV, VI, VII et VIII et respecter les exigences pertinentes fixées dans ces annexes. Si l'entité technique est équipée d'une source d'alimentation électrique de secours, elle doit satisfaire aux exigences et être soumise à la procédure d'essai définie à l'annexe X.».

4) L'annexe I est modifiée conformément à l'annexe I du présent règlement.

5) L'annexe II est modifiée conformément à l'annexe II du présent règlement.

6) L'annexe III est modifiée conformément à l'annexe III du présent règlement.

7) L'annexe IV est modifiée conformément à l'annexe IV du présent règlement.

8) L'annexe VII est modifiée conformément à l'annexe V du présent règlement.

9) L'annexe VIII est modifiée conformément à l'annexe VI du présent règlement.

10) Le texte figurant à l'annexe VII du présent règlement est ajouté en tant qu'annexe X.

Article 3

Dispositions transitoires

1. À compter du 1er janvier 2026, les autorités nationales refusent d'accorder de nouvelles réceptions par type ou des extensions de réceptions existantes pour des véhicules, systèmes, composants ou entités techniques distinctes lorsque ceux-ci ne sont pas conformes aux spécifications techniques établies dans les normes CEN/TS 17184:2022 et CEN/TS 17240:2018 ou aux normes EN 17184:2024 et EN 17240:2024, si un fabricant en fait la demande.

2. À compter du 1er janvier 2027, les autorités nationales refusent d'accorder de nouvelles réceptions par type pour des véhicules, systèmes, composants ou entités techniques distinctes lorsque ceux-ci ne sont pas conformes aux normes EN 17184:2024 et EN 17240:2024.

3. À compter du 1er janvier 2027, dans le cas de véhicules neufs réceptionnés après le 31 mars 2018 conformément au règlement (UE) 2015/758 qui ne sont pas conformes aux spécifications techniques établies dans les normes CEN/TS 17184:2022 et CEN/TS 17240:2018 ou aux normes EN 17184:2024 et EN 17240:2024, les autorités nationales considèrent que les certificats de conformité ne sont plus valides aux fins de l'article 48, paragraphe 1, du règlement (UE) 2018/858.

4. À compter du 1er janvier 2028, dans le cas de véhicules neufs réceptionnés après le 31 mars 2018 conformément au règlement (UE) 2015/758 qui ne sont pas conformes aux normes EN 17184:2024 et EN 17240:2024, les autorités nationales considèrent que les certificats de conformité ne sont plus valides aux fins de l'article 48, paragraphe 1, du règlement (UE) 2018/858.

5. À compter du 1er janvier 2028, les autorités nationales refusent d'accorder de nouvelles réceptions par type pour des véhicules, systèmes ou entités techniques distinctes lorsque ceux-ci ne sont pas conformes aux exigences techniques visant à permettre le contrôle technique périodique fixées à l'annexe VII du règlement délégué (UE) 2017/79 tel que modifié par le présent règlement.

6. À compter du 1er janvier 2027, les autorités nationales refusent d'accorder de nouvelles réceptions par type pour des véhicules, systèmes ou entités techniques distinctes lorsque ceux-ci ne sont pas conformes aux exigences relatives aux performances de l'alimentation électrique de secours fixées à l'annexe X du règlement délégué (UE) 2017/79.

Article 4

Entrée en vigueur et mise en application

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Les dispositions de l'article 1er, paragraphes 2 et 3, sont applicables à compter du 1er janvier 2027.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 23 juillet 2025.

Par la Commission
La présidente
Ursula VON DER LEYEN

ANNEXE I

L'annexe I du règlement délégué (UE) 2017/79 est modifiée comme suit:

1) Le point 1.1.4 est remplacé par le texte suivant:

«1.1.4. Détermination de la position: le système eCall ou l'ensemble représentatif est en mesure de déterminer avec précision la position actuelle du véhicule, y compris deux positions récentes du véhicule avant la production des données pour le MSD.».

2) Au point 2.2.4, la phrase suivante est ajoutée:

«Tout accord en ce sens doit être documenté dans le rapport d'essai.».

3) Le point 2.4.2 est remplacé par le texte suivant:

«2.4.2. Le respect des exigences relatives aux performances est vérifié par la réalisation d'un appel eCall d'essai en utilisant la source d'alimentation électrique soumise à la décélération brutale.».

4) Au point 2.4.3, la partie introductive est remplacée par le texte suivant:

«2.4.3. Avant de passer l'appel eCall d'essai, vérifiez que:».

5) Le point 2.4.3, c), est remplacé par le texte suivant:

«c) l'une des procédures de connexion définies au point 2.7, établies d'un commun accord entre le service technique et le fabricant, est appliquée pour tout appel eCall d'essai;».

6) Le point 2.4.4 est remplacé par le texte suivant:

«2.4.4. Effectuez un appel eCall d'essai en envoyant un signal de déclenchement conformément aux instructions du fabricant.».

7) Le point 2.4.5, c), est remplacé par le texte suivant:

«c) vérifiez que le MSD contient une position exacte et à jour. Ce point est vérifié selon la procédure d'essai du positionnement du véhicule spécifiée au point 2.5 par un enregistrement d'essai indiquant que la déviation entre la localisation IVS et la localisation réelle, d_IVS, est inférieure à 150 mètres et que le bit de confiance transmis au point d'essai PSAP indique que "la position est fiable";

d) vérifiez que le MSD contient les deux dernières positions avant la production des données pour le MSD. Cet aspect est vérifié par un enregistrement du point d'essai PSAP indiquant que celui-ci a reçu les informations correspondant à "recentVehicleLocationN1" et à "recentVehicleLocationN2".».

8) Le point 2.4.6 est remplacé par le texte suivant:

«2.4.6. Mettez fin à l'appel eCall d'essai en utilisant la commande adéquate du point d'essai PSAP (par exemple, raccrocher).».

9) Les points 2.7.1.1 et 2.7.1.2 sont remplacés par le texte suivant:

«2.7.1.1. On veillera à ce qu'un appel d'urgence émis par le système fondé sur le service 112 soit passé par voie aérienne par l'intermédiaire d'un réseau mobile non public (c'est-à-dire simulé) et dirigé vers le point d'essai PSAP dédié.

2.7.1.2. Le point d'essai PSAP dédié pendant les procédures d'essai doit être un simulateur de PSAP placé sous le contrôle du service technique, conforme aux normes EN en vigueur et certifié conformément aux normes EN 16454 et EN 17240. Il doit être équipé d'une interface audio permettant des essais de communication vocale.».

10) Les points 2.7.2.1, 2.7.2.2 et 2.7.2.3 sont remplacés par le texte suivant:

«2.7.2.1. On veillera à ce qu'un appel normal vers un numéro long soit émis par le système eCall embarqué fondé sur le service 112 (plutôt qu'un appel d'urgence) et soit passé par voie aérienne par l'intermédiaire d'un réseau mobile public et dirigé vers le point d'essai PSAP dédié.

Au cas où cette procédure ne serait pas possible du point de vue technique, un appel d'urgence émis par le système eCall embarqué fondé sur le service 112 via un réseau mobile public dans le domaine à commutation de paquets peut être utilisé à la place, si le fabricant ou le service technique a conclu un accord en ce sens avec le PSAP réel ou si une solution technique a été mise en place pour acheminer l'eCall vers un point d'essai PSAP dédié.

2.7.2.2. Le point d'essai PSAP dédié pendant les procédures d'essai doit être un simulateur de PSAP placé sous le contrôle du service technique, conforme aux normes EN en vigueur et certifié conformément aux normes EN 16454 et EN 17240. Il doit être équipé d'une interface audio permettant des essais de communication vocale.

2.7.2.3. Le cas échéant, on veillera à ce qu'un appel normal émis par le système TPS soit passé par voie aérienne par l'intermédiaire d'un réseau mobile public et dirigé vers le point d'essai TPSP.».

11) Les points 2.7.3.1, 2.7.3.2 et 2.7.3.3 sont remplacés par le texte suivant:

«2.7.3.1. On veillera à ce qu'un appel d'urgence émis par le système fondé sur le service 112 soit passé uniquement par voie filaire par l'intermédiaire d'un simulateur de réseau dédié (en contournant toute antenne de réseau mobile) et dirigé vers le point d'essai PSAP dédié.

2.7.3.2. Le point d'essai PSAP dédié pendant les procédures d'essai doit être un simulateur de PSAP placé sous le contrôle du service technique, conforme aux normes EN en vigueur et certifié conformément aux normes EN 16454 et EN 17240. Il doit être équipé d'une interface audio permettant des essais de communication vocale.

2.7.3.3. Le cas échéant, on veillera à ce qu'un appel normal émis par le système TPS soit passé par voie filaire par l'intermédiaire d'un simulateur de réseau dédié (en contournant toute antenne de réseau mobile) et dirigé vers le point d'essai TPSP dédié.».

12) Le point 2.8.1 est remplacé par le texte suivant:

«2.8.1. Ces procédures s'appliquent aux fins de la réception par type d'un composant de système eCall embarqué fondé sur le service 112, conformément à l'article 6 du présent règlement.».

13) Le point 2.8.2.2 est remplacé par le texte suivant:

«2.8.2.2. Le respect des exigences relatives aux performances est vérifié par la réalisation d'un appel eCall d'essai conformément aux points 2.4.3 à 2.4.6.».

14) Les points 2.8.2.3, 2.8.2.4, 2.8.2.5 et 2.8.2.6 sont supprimés.

ANNEXE II

L'annexe II du règlement délégué (UE) 2017/79 est modifiée comme suit:

1) Le point 1.1.6 est remplacé par le texte suivant:

«1.1.6. Détermination de la position: le système eCall est en mesure de déterminer avec précision la position actuelle du véhicule, y compris deux positions récentes du véhicule avant la production des données pour le MSD.».

2) Au point 2.3.3, le point c) est remplacé par le texte suivant:

«c) l'une des procédures de connexion, définies au point 2.7 de l'annexe I, établies d'un commun accord entre le service technique et le fabricant, sera appliquée pour tout appel eCall d'essai;».

3) Le point 2.4 est remplacé par le texte suivant:

«2.4. **Procédure d'essai de l'alimentation électrique**

La procédure d'essai décrite aux points 2.4.1 à 2.4.6 s'applique lorsque l'annexe X est applicable et que l'une des conditions suivantes est remplie:

a) l'entité technique eCall n'a pas été soumise à l'essai prévu à l'annexe X;

b) l'entité technique eCall a fait l'objet de l'essai prévu à l'annexe X, mais l'alimentation électrique de secours dans le véhicule est partagée avec d'autres dispositifs.

2.4.1. Si l'appel eCall automatique a pris fin, déclenchez manuellement un appel eCall d'essai.

2.4.2. Lisez à voix haute un texte quelconque pendant au moins 5 minutes au point d'essai PSAP. Si la durée de 5 minutes n'est pas dépassée, une autre possibilité consiste à appliquer lors de cette étape la méthode d'essai visée au point 2.6.2 de l'annexe III.

2.4.3. Mettez fin à l'appel eCall en utilisant la commande adéquate du point d'essai PSAP (par exemple, raccrocher).

2.4.4. Attendez 56 minutes après la fin de l'appel.

2.4.5. Lancez un appel du point d'essai PSAP vers le système eCall embarqué.

2.4.6. Si l'appel est automatiquement accepté, lisez à voix haute un texte quelconque pendant au moins 5 minutes au point d'essai PSAP, sinon l'essai est terminé.».

4) Le point 2.7 est supprimé.

5) Le point 3 suivant est ajouté:

«3. **Procédure de vérification**

3.1. Vérification de l'ensemble minimal de données (MSD)

3.1.1. Vérifiez chacun des points suivants pour au moins un des appels eCall d'essai:

a) vérifiez que la collision à échelle réelle a déclenché automatiquement un eCall. Cet aspect est vérifié par un enregistrement du point d'essai PSAP indiquant que ce dernier a reçu un appel eCall après la collision et que l'indicateur de contrôle MSD était réglé sur "eCall envoyé automatiquement";

b) vérifiez que l'indicateur d'état eCall a indiqué une séquence eCall à la suite d'un déclenchement automatique ou manuel. Cet aspect est vérifié par un enregistrement montrant qu'une séquence d'indication a été réalisée sur tous les canaux des capteurs indiqués dans la documentation du fabricant (signaux visuels et/ou sonores);

c) vérifiez que le point d'essai PSAP a reçu un MSD. Cet aspect est vérifié par un enregistrement du point d'essai PSAP indiquant qu'un MSD émis depuis le véhicule à la suite du déclenchement automatique a été reçu et décodé avec succès;

d) vérifiez que les données propres au véhicule contenues dans le MSD sont exactes. Cet aspect est vérifié par un enregistrement du point d'essai PSAP dédié montrant que les informations transmises dans les champs relatifs au type de véhicule, au numéro d'identification du véhicule (VIN) et au type de stockage pour la propulsion du véhicule sont identiques aux informations indiquées dans la demande de réception par type;

e) vérifiez que le MSD contient une position exacte et à jour. Ce point est vérifié selon la procédure d'essai du positionnement du véhicule définie au point 2.5 de l'annexe I par un enregistrement d'essai indiquant que la déviation entre la localisation IVS et la localisation réelle, d_IVS, est inférieure à 150 mètres et que le bit de confiance transmis au point d'essai PSAP indique que "la position est fiable". Si aucun signal GNNS n'est disponible à l'endroit où est effectué l'essai de collision, le véhicule peut être déplacé vers un endroit adéquat avant que ne soit passé l'appel eCall d'essai;

f) vérifiez que le MSD contient les deux dernières positions avant la production des données pour le MSD. Cet aspect est vérifié par un enregistrement du point d'essai PSAP indiquant que ce dernier a reçu les informations correspondant à "recentVehicleLocationN1" et à "recentVehicleLocationN2";

g) vérifiez que le MSD contient un horodatage à jour. Cet aspect est vérifié au moyen d'un enregistrement d'essai indiquant que l'horodatage contenu dans le MSD reçu par le point d'essai PSAP ne s'écarte pas de plus de 60 secondes de l'heure exacte enregistrée de l'activation du déclencheur.

3.2. Si l'appel eCall d'essai automatique n'a pas pu être réalisé en raison de facteurs extérieurs au véhicule, il est autorisé de vérifier le déclenchement automatique à la suite de la collision par l'intermédiaire de la fonction interne d'enregistrement des opérations du système embarqué. Ce registre doit être en mesure de stocker les signaux de déclenchement reçus dans une mémoire permanente. L'ingénieur d'essai a accès aux données stockées dans le système embarqué et vérifie qu'aucun enregistrement de signal de déclenchement automatique n'est stocké avant la collision et qu'un enregistrement de signal de déclenchement automatique est stocké après la collision.

3.3. Si l'appel eCall d'essai a été effectué alors que le véhicule était branché sur une alimentation électrique extérieure au véhicule (dans les cas où l'essai de collision a été réalisé sans que l'alimentation électrique standard du véhicule ait été installée), vérifiez que le système électrique embarqué alimentant le système eCall embarqué est resté intact. Cet aspect est vérifié par un enregistrement de l'ingénieur d'essai confirmant la vérification réussie de l'intégrité du système électrique embarqué, y compris la source factice d'alimentation électrique embarquée (contrôle visuel des dommages mécaniques à l'étrier de montage ou à la structure de montage de la source d'alimentation) et les connexions passant par ses terminaux.

3.4. Vérification de l'essai d'alimentation électrique

3.4.1 L'exigence est considérée comme respectée si le système eCall embarqué est capable de communiquer pour la période requise spécifiée au point 2 de l'annexe X. Sinon, l'essai est réputé avoir échoué.».

ANNEXE III

L'annexe III du règlement délégué (UE) 2017/79 est modifiée comme suit:

1) Le point 1.1.2 est supprimé.

2) Le point 2.1 est remplacé par le texte suivant:

«2.1. Finalité de la procédure d'essai de la résistance des équipements audio aux impacts

Cet essai a pour objet de vérifier que le ou les haut-parleurs et le ou les microphones sont correctement branchés et que l'équipement audio continue de fonctionner après que le véhicule a subi l'essai de collision frontale ou latérale.».

3) Le point 2.3.1 est remplacé par le texte suivant:

«2.3.1. On vérifiera que l'équipement audio continue de fonctionner en effectuant un appel eCall d'essai après l'essai de collision et en utilisant le canal de communication vocale entre le véhicule et le point d'essai PSAP.».

4) Les points 2.5 et 2.5.1 sont remplacés par le texte suivant:

«2.5. **Conditions d'essai**

2.5.1. Avant de passer l'appel eCall d'essai, vérifiez:

a) que l'une des procédures de connexion spécifiées au point 2.7 de l'annexe I, établies d'un commun accord entre le service technique et le fabricant, sera appliquée pour tout appel eCall d'essai;

b) que le point d'essai PSAP dédié est disponible pour recevoir un appel électronique émis par le système eCall embarqué fondé sur le service 112 ou que le système embarqué eCall est enregistré de sorte qu'un appel peut être lancé à partir du point d'essai PSAP;

c) qu'il est impossible de passer un appel eCall factice vers un PSAP réel en passant par le réseau actif;

d) que, le cas échéant, le système TPS est désactivé ou bascule automatiquement vers le système fondé sur le service 112;

e) que le commutateur de contact ou général du véhicule est activé;

f) qu'une source d'alimentation électrique externe peut être utilisée au cas où la capacité d'alimentation électrique (principale et de secours) n'est plus disponible à la suite de la procédure d'essai prévue à l'annexe II.».

5) Les points 2.6 et 2.6.1 sont remplacés par le texte suivant:

«2.6. **Méthode d'essai**

«2.6.1. Effectuez un appel eCall d'essai en appliquant un signal de déclenchement manuel via l'interface utilisateur du véhicule et attendez que le ou les haut-parleurs et le ou les microphones soient branchés et prêts pour la communication vocale, ou effectuez un appel du point d'essai PSAP au système eCall embarqué.».»

6) Les points 2.6.3 et 2.6.4 sont remplacés par le texte suivant:

«2.6.3. Mettez fin à l'appel eCall d'essai en utilisant la commande adéquate du point d'essai PSAP (par exemple, raccrocher).

2.6.4. En cas d'impossibilité de répondre aux exigences en raison d'obstacles générés par le point d'essai PSAP ou le moyen de transmission, il est possible de répéter l'appel eCall d'essai, dans une configuration d'essai adaptée si nécessaire.».

7) Le point 3.1, c), de l'appendice est remplacé par le texte suivant:

«c) Zij kunnen de besluiten nemen.

De meeste mensen hadden het wel door.».

ANNEXE IV

L'annexe IV du règlement délégué (UE) 2017/79 est modifiée comme suit:

1) Au point 1, le point 1.1.1 suivant est inséré après le point 1.1:

«1.1.1. Dans le cas d'un système TPS eCall optionnel, les essais relatifs au système TPS eCall définis à la section 9.8 de la norme EN 16454:2023 restent applicables pour la déclaration de conformité du système eCall embarqué après le 31 décembre 2025.».

2) Le point 2.3 est remplacé par le texte suivant:

«2.3. La désactivation du système fondé sur le service 112 tant que le système TPS est actif est vérifiée par un appel eCall d'essai déclenché manuellement.».

3) Les points 2.3.1 à 2.3.4 sont remplacés par le texte suivant:

«2.3.1. Avant de passer l'appel eCall d'essai, vérifiez:

a) que l'une des procédures de connexion spécifiées au point 2.7 de l'annexe I, établies d'un commun accord entre le service technique et le fabricant, sera appliquée pour tout appel eCall d'essai;

b) que le point d'essai PSAP dédié est disponible pour recevoir un appel eCall émis par le système fondé sur le service 112;

c) que le point d'essai TPSP dédié est disponible pour recevoir un appel eCall émis par le système TPS;

d) qu'il est impossible de passer un appel eCall factice vers un PSAP réel en passant par le réseau actif; et

e) que le commutateur de contact ou général du véhicule est activé.

2.3.2. Effectuez un appel eCall d'essai en appliquant un signal de déclenchement manuel du système TPS.

2.3.3. Vérifiez:

a) qu'un appel eCall a été établi avec le point d'essai TPSP par une connexion vocale avec celui-ci;

b) que les données, dont au moins le MSD, ont été reçues correctement au point d'essai TPSP; et

c) qu'aucun eCall n'a été tenté ni établi avec le point d'essai PSAP par un enregistrement du point d'essai PSAP indiquant que ce dernier n'a pas reçu d'appel eCall.

2.3.4. Mettez fin à l'appel eCall en utilisant la commande adéquate du point d'essai TPSP (par exemple, raccrocher).».

4) Le point 2.4 est remplacé par le texte suivant:

«2.4. Si le système TPS ne fonctionne pas, la procédure de fonctionnement dégradé et l'activation du système fondé sur le service 112 sont vérifiées par un appel eCall d'essai déclenché manuellement.».

5) Les points 2.4.1 à 2.4.5 sont remplacés par le texte suivant:

«2.4.1. Modifiez le système TPS de manière à simuler une défaillance, sélectionnée à la discrétion du service technique et devant entraîner une procédure de fonctionnement dégradé selon la documentation fournie par le fabricant. Ce choix doit être documenté dans le rapport d'essai.

2.4.2. Avant de passer l'appel eCall d'essai, vérifiez:

a) que l'une des procédures de connexion définies au point 2.7 de l'annexe I, établies d'un commun accord entre le service technique et le fabricant, sera appliquée pour tout appel eCall d'essai;

b) que le point d'essai PSAP dédié est disponible pour recevoir un appel eCall émis par le système fondé sur le service 112;

c) qu'il est impossible de passer un appel eCall factice vers un PSAP réel en passant par le réseau actif; et

d) que le commutateur de contact ou général du véhicule est activé.

2.4.3. Effectuez un appel eCall d'essai en appliquant un signal de déclenchement manuel du système TPS.

2.4.4. Vérifiez:

a) qu'un appel eCall a été établi avec le point d'essai PSAP par une connexion vocale réussie avec celui-ci; et

b) que le point d'essai PSAP a reçu un MSD. Cet aspect est vérifié par un enregistrement du point d'essai PSAP indiquant qu'un MSD émis par le système eCall à la suite du déclenchement a été reçu et décodé avec succès.

2.4.5. Mettez fin à l'appel eCall d'essai en utilisant la commande adéquate du point d'essai PSAP (par exemple, raccrocher).».

6) Le point 2.5 est supprimé.

ANNEXE V

L'annexe VII du règlement délégué (UE) 2017/79 est modifiée comme suit:

1) Le point 1.3.1 est remplacé par le texte suivant:

«1.3.1. Le fabricant fournit au service technique et à l'autorité de réception par type une documentation conforme au tableau ci-dessous et contenant, pour chaque élément, le principe technique appliqué pour le contrôler.».

2) Dans le tableau, la troisième ligne (deuxième élément) est remplacée par le texte suivant:

«L'antenne de connexion au réseau mobile est branchée.»	

3) Dans le tableau, la cinquième ligne (quatrième élément) est remplacée par le texte suivant:

«L'antenne de connexion au GNSS est branchée.»	

4) Le point 2.1.1 est remplacé par le texte suivant:

«2.1.1. L'essai suivant est effectué, séparément pour chacun des éléments énumérés dans le tableau, sur le véhicule équipé d'un système eCall embarqué conformément à l'article 5, sur l'entité technique conformément à l'article 7, ou sur le composant intégré à un système complet aux fins de l'essai conformément à l'article 6.».

5) Le point 2.1.2 est remplacé par le texte suivant:

«2.1.2. Simulez un dysfonctionnement du système eCall en provoquant une défaillance critique contrôlée par la fonction d'autodiagnostic conformément à la documentation technique fournie par le fabricant. Le fabricant fournit une liste des contrôles et une description de la manière de les déclencher.».

6) Au point 2.1.5, la phrase suivante est ajoutée:

«Pour les défaillances qui ne peuvent pas être simulées ou injectées par le service technique, les fabricants doivent fournir au service technique une documentation décrivant la procédure d'essai et les résultats des essais.».

7) Le point 3.1 est remplacé par le texte suivant:

«3.1. Lorsque le fabricant introduit une demande de révision ou d'extension d'une réception par type existante aux fins d'inclure une autre antenne GNSS, une autre unité de contrôle électronique, une autre antenne d'accès aux réseaux mobiles et/ou d'autres composants d'alimentation électrique, il n'est pas nécessaire de tester à nouveau les composants du système eCall embarqué fondé sur le service 112 pour répondre aux exigences de la présente annexe, pour autant que ces composants bénéficient d'une réception par type présentant des caractéristiques fonctionnelles au moins équivalentes et qu'ils soient couverts par la présente annexe conformément à l'article 6, paragraphe 3.».

8) Le point 4 suivant est ajouté:

«4. **Exigences techniques visant à permettre le contrôle technique périodique**

4.1. *Objectif*

L'objectif est de vérifier les caractéristiques suivantes du système eCall:

a) son état de fonctionnement correct, par observation visuelle de l'état du signal d'avertissement de défaillance après activation du commutateur général du véhicule et contrôle des ampoules. Si le signal d'avertissement de défaillance est uniquement affiché dans un espace commun (la zone où plusieurs fonctions ou symboles d'information peuvent être affichés, mais pas simultanément), il convient d'abord de s'assurer que l'espace commun fonctionne correctement avant de vérifier l'état du signal d'avertissement de défaillance;

b) l'exactitude de l'ensemble minimal de données (créé et lu sur le moment), le bon fonctionnement et le bon état des composants eCall et de la batterie de secours eCall (le cas échéant), par l'utilisation d'une interface électronique avec le véhicule;

c) l'intégrité du logiciel, par vérification externe des informations relatives à la version utilisée, des valeurs de hachage et des configurations du système par rapport aux données de référence;

d) le bon fonctionnement de la communication vocale, en effectuant un essai d'écho audio et de haut-parleur à l'aide de l'interface du véhicule.

4.2. **Exigences**

4.2.1. Le système eCall embarqué fondé sur le service 112 est en mesure de fournir les informations nécessaires à la mise en œuvre des méthodes d'essai spécifiées à la section 3, point 7.13, de l'annexe I de la directive 2014/45/UE au moyen de l'interface électronique du véhicule.

4.2.2. Le fabricant met à disposition les informations techniques qui contiennent les instructions pour la lecture des informations ou la réalisation des contrôles relatifs à chaque élément spécifié à la section 3, point 7.13, de l'annexe I de la directive 2014/45/UE.

4.3. **Procédure d'essai**

4.3.1. Il convient de vérifier que les informations relatives à chaque élément spécifié à la section 3, point 7.13, de l'annexe I de la directive 2014/45/UE peuvent être lues à partir du système eCall au moyen de l'interface électronique du véhicule conformément aux instructions du fabricant.

4.3.2. Il convient de vérifier qu'un essai d'écho et de haut-parleur peut être effectué pour vérifier le bon fonctionnement de la communication vocale par l'intermédiaire de l'interface du véhicule.».

ANNEXE VI

L'annexe VIII du règlement délégué (UE) 2017/79 est modifiée comme suit:

1) La partie I est modifiée comme suit:

a) le point 2.1 est remplacé par le texte suivant:

«2.1. Le système eCall embarqué fondé sur le service 112 ou l'entité technique embarquée ne peut pas communiquer avec le PSAP ou, à tout le moins, ne répond pas automatiquement si le PSAP lance la communication après l'expiration du minuteur eCall T9 (1 heure).»;

b) le point 2.2 est supprimé;

c) à la section 3, l'intitulé est remplacé par le texte suivant:

«3. **Conditions d'essai**»;

d) les points 3.2 et 3.2.1 sont supprimés;

e) le point 3.2.2 est remplacé par le texte suivant:

«3.2. Avant d'effectuer l'essai, assurez-vous:

a) que l'une des procédures de connexion spécifiées au point 2.7 de l'annexe I, établies d'un commun accord entre le service technique et le fabricant, sera appliquée pour tout appel eCall d'essai;

b) que le point d'essai PSAP dédié est disponible pour recevoir un appel eCall émis par le système fondé sur le service 112;

c) que le commutateur de contact ou général du véhicule est activé;

d) que tout TPS ou système de service à valeur ajoutée est désactivé.»;

f) les points 3.2.3 et 3.2.4 sont supprimés;

g) à la section 4, le titre est remplacé par le texte suivant:

«4. **Méthode d'essai**»;

h) les points 4.1 et 4.2 sont remplacés par le texte suivant:

«4.1. Effectuez un appel eCall d'essai en appliquant un signal de déclenchement manuel du système.

4.2. Vérifiez qu'un appel a été établi avec le point d'essai PSAP par un enregistrement du point d'essai PSAP indiquant qu'il a bien reçu un appel ou par une connexion vocale réussie avec le point d'essai PSAP.»;

i) à la section 4, les points 4.3, 4.4 et 4.5 suivants sont ajoutés:

«4.3. Mettez fin à l'appel eCall en utilisant la commande adéquate du point d'essai PSAP (par exemple, raccrocher).

4.4. Laissez l'IVS eCall fondé sur le service 112 activé et attendez au moins 63 min (1 heure + 5 % de marge, conformément aux normes EN 16454 et EN 17240).

4.5. Essayez d'établir une connexion avec l'IVS du système eCall fondé sur le service 112 par l'intermédiaire du point d'essai PSAP.»;

j) la section 5 suivante est ajoutée:

«5. **Évaluation**

5.1. L'exigence est considérée comme satisfaite si le système eCall embarqué fondé sur le service 112 ne peut pas communiquer avec le PSAP et ne répond pas automatiquement à l'appel lorsque le point d'essai PSAP tente de se connecter après l'expiration du minuteur eCall T9 (1 heure).

5.2. L'établissement d'une connexion avec l'IVS du système eCall fondé sur le service 112 ou la réponse automatique à l'appel lorsque le point d'essai PSAP lance la communication constitue un échec.».

2) La partie II est modifiée comme suit:

a) à la section 3, le point 3.3 suivant est ajouté:

«3.3. Avant d'effectuer l'essai, assurez-vous:

a) que l'une des procédures de connexion définies au point 2.7 de l'annexe I, établies d'un commun accord entre le service technique et le fabricant, sera appliquée pour tout appel eCall d'essai;

b) que le point d'essai PSAP dédié est disponible pour recevoir un appel eCall émis par le système fondé sur le service 112;

c) que le commutateur de contact ou général du véhicule est activé; et

d) que tout TPS ou système de service à valeur ajoutée est désactivé.»;

b) à la section 4, les points 4.1 et 4.2 sont remplacés par le texte suivant:

«4.1. Effectuez un appel eCall en appliquant un signal de déclenchement manuel du système.

4.2. Vérifiez qu'un appel a été établi avec le point d'essai PSAP par un enregistrement du point d'essai PSAP indiquant qu'il a bien reçu un appel ou par une connexion vocale réussie avec le point d'essai PSAP.»;

c) à la section 4, les points 4.3 et 4.4 suivants sont ajoutés:

«4.3. Mettez fin à l'appel eCall en utilisant la commande adéquate du point d'essai PSAP (par exemple, raccrocher).

4.4. Treize heures après l'appel eCall, le testeur du service technique reçoit une aide pour accéder à la partie du système où les fichiers journaux d'eCall sont stockés dans l'IVS. Cela suppose la possibilité de télécharger tout fichier journal depuis l'IVS afin de permettre sa consultation par le testeur.».

3) La partie III est modifiée comme suit:

a) le point 3.1 est remplacé par le texte suivant:

«3.1. Le service technique bénéficie d'une aide pour accéder à la partie du système où les données de localisation du véhicule sont stockées dans la mémoire interne de l'IVS.»;

b) à la section 3, le point 3.3 suivant est ajouté:

«3.3. Avant d'effectuer l'essai, assurez-vous:

a) que l'une des procédures de connexion définies au point 2.7 de l'annexe I, établies d'un commun accord entre le service technique et le fabricant, sera appliquée pour tout appel eCall d'essai;

b) que le point d'essai PSAP dédié est disponible pour recevoir un appel eCall émis par le système fondé sur le service 112;

c) que le commutateur de contact ou général du véhicule est activé; et

d) que tout TPS ou système de service à valeur ajoutée est désactivé.»;

c) le point 4.1 est remplacé par le texte suivant:

«4.1. Effectuez un appel eCall en appliquant un signal de déclenchement manuel du système.»;

d) à la section 4, les points 4.2, 4.3 et 4.4 suivants sont ajoutés:

«4.2. Vérifiez qu'un appel a été établi avec le point d'essai PSAP par un enregistrement du point d'essai PSAP indiquant qu'il a bien reçu un appel ou par une connexion vocale réussie avec le point d'essai PSAP.

4.3. Mettez fin à l'appel eCall en utilisant la commande adéquate du point d'essai PSAP (par exemple, raccrocher).

4.4. Le testeur du service technique bénéficie d'une aide pour accéder à la partie du système où les données de localisation du véhicule sont stockées dans la mémoire interne de l'IVS. Cela suppose la possibilité de télécharger les positions enregistrées depuis l'IVS afin de permettre leur consultation par le testeur.».

4) La partie IV est modifiée comme suit:

a) à la section 3, le titre est remplacé par le texte suivant:

«3. **Conditions de l'essai**»;

b) le point 3.2 est remplacé par le texte suivant:

«3.2. Le système TPS est désactivé pendant la durée de l'appel eCall.»;

c) le point 3.2.1 est remplacé par le texte suivant:

«3.2.1. Avant d'effectuer l'essai, assurez-vous:

a) que l'une des procédures de connexion définies au point 2.7 de l'annexe I, établies d'un commun accord entre le service technique et le fabricant, sera appliquée pour tout appel eCall d'essai;

b) que le point d'essai PSAP dédié est disponible pour recevoir un appel eCall émis par le système fondé sur le service 112;

c) que le commutateur de contact ou général du véhicule est activé; et

d) que tout TPS ou système de service à valeur ajoutée est désactivé.»;

d) le point 3.4 est supprimé;

e) les sections 4 et 5 suivantes sont ajoutées:

«4. **Méthode d'essai**

4.1. Effectuez un appel eCall d'essai en appliquant un signal de déclenchement manuel du système.

4.2. Vérifiez qu'un appel a été établi avec le point d'essai PSAP par un enregistrement du point d'essai PSAP indiquant qu'il a bien reçu un appel ou par une connexion vocale réussie avec le point d'essai PSAP.

4.3. Mettez fin à l'appel eCall en utilisant la commande adéquate du point d'essai PSAP (par exemple, raccrocher).

4.4. Si la tentative d'appel du système fondé sur le service 112 échoue pendant l'essai, la procédure d'essai peut être répétée.

4.5. Le testeur du service technique bénéficie d'une aide pour accéder à la partie du système où les fichiers journaux des appels eCall sont stockés dans l'IVS. Cela suppose la possibilité de télécharger tout fichier journal depuis l'IVS afin de permettre sa consultation par le testeur.

4.6. L'absence de fichier journal dans le système TPS est vérifiée en accédant à la partie du système où sont stockés les fichiers journaux des appels eCall.

5. **Évaluation**

5.1. L'exigence est considérée comme respectée si aucun fichier journal n'est présent dans la mémoire système embarquée du système TPS.

5.2. La présence dans le système TPS d'un fichier journal relatif à un appel eCall passé par le système fondé sur le service 112 constitue un échec.».

ANNEXE VII

À l'annexe du règlement délégué (UE) 2017/79, l'annexe X suivante est ajoutée:

«*ANNEXE X*

Procédure d'essai visant à vérifier la performance de l'alimentation électrique de secours

1. **Objectif**

L'objectif de cet essai est de s'assurer que le système eCall embarqué ou l'entité technique eCall embarquée est capable de communiquer pendant la période spécifiée au point 2.

2. **Exigences**

Le système eCall ou l'entité technique eCall est opérationnel(le) pendant au moins 5 minutes en mode communication vocale, puis pendant 60 minutes en mode rappel (mode inactif, enregistré sur le réseau), puis pendant une autre période d'au moins 5 minutes en mode communication vocale.

3. **Conditions d'essai**

L'essai de vérification suivant est effectué sur une entité technique eCall qui a été soumise à l'essai de décélération brutale conformément à l'annexe I.

Si l'entité technique eCall n'inclut pas le ou les microphones et haut-parleurs pour le système eCall, le ou les microphones et le ou les haut-parleurs représentatifs sont ajoutés à la configuration d'essai afin d'exécuter l'essai prévu à la présente annexe.

3.1. **Méthode d'essai**

3.1.1. Effectuez un appel eCall en appliquant un signal de déclenchement manuel du système.

3.1.2. Vérifiez qu'un appel a été établi avec le point d'essai PSAP par un enregistrement du point d'essai PSAP indiquant qu'il a bien reçu l'appel ou par une connexion vocale réussie avec le point d'essai PSAP.

3.1.3. Déconnectez la source d'énergie principale.

3.1.4. Lisez à voix haute un texte quelconque pendant au moins 5 minutes au point d'essai PSAP.

3.1.5. Mettez fin à l'appel eCall en utilisant la commande adéquate du point d'essai PSAP (par exemple, raccrocher).

3.1.6. Attendez 56 minutes après la fin de l'appel.

3.1.7. Lancez un appel du point d'essai PSAP vers le système eCall embarqué.

3.1.8. Si l'appel est automatiquement accepté, lisez à voix haute un texte quelconque pendant au moins 5 minutes au point d'essai PSAP, sinon l'essai est terminé.

3.2. **Évaluation**

3.2.1. L'exigence est considérée comme respectée si l'entité technique eCall est capable de communiquer pour la période requise spécifiée au point 2.

3.2.2. L'incapacité du système eCall embarqué fondé sur le service 112 à communiquer pendant la période visée au point 2 constitue une défaillance..»