2025/1871

2025.10.28.

A BIZOTTSÁG (EU) 2025/1871 FELHATALMAZÁSON ALAPULÓ RENDELETE

(2025. július 23.)

az (EU) 2015/758 európai parlamenti és tanácsi rendeletnek az e-segélyhívással kapcsolatos szabványok tekintetében történő módosításáról, valamint az (EU) 2017/79 felhatalmazáson alapuló rendeletnek a 112-es hívószámú fedélzeti e-segélyhívó rendszerrel felszerelt gépjárművek jóváhagyására vonatkozó műszaki követelmények és vizsgálati eljárások tekintetében történő módosításáról

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel a 112-es egységes európai segélyhívó szolgáltatáson alapuló fedélzeti e-segélyhívó rendszer kiépítésével összefüggő típus-jóváhagyási követelményekről és a 2007/46/EK irányelv módosításáról szóló, 2015. április 29-i (EU) 2015/758 európai parlamenti és tanácsi rendeletre ([1]) és különösen annak 5. cikke (8) és (9) bekezdésére, valamint 6. cikke (12) bekezdésére,

mivel:

(1) Az (EU) 2015/758 rendelet előírja, hogy az M_1 és N_1 kategóriájú járművek valamennyi új típusát fel kell szerelni 112-es hívószámú fedélzeti e-segélyhívó rendszerrel.

(2) A fenntartható és intelligens mobilitási stratégiáról szóló bizottsági közlemény ([2]) megállapítja, hogy az e-segélyhívásra vonatkozó jogi keretet hozzá kell igazítani az új távközlési technológiákhoz.

(3) Az (EU) 2015/758 rendelet tartalmazza azon európai szabványok és műszaki előírások listáját, amelyeken az e-segélyhívó rendszerek és az ilyen rendszerekkel felszerelt járművek jóváhagyására vonatkozó műszaki követelmények alapulnak.

(4) Az Európai Szabványügyi Bizottság (CEN) elfogadta az új EN 17184:2024 és EN 17240:2024 szabványokat, amelyek a CEN/TS 17184:2022 illetve a CEN/TS 17240:2018 műszaki előírások helyébe léptek. Emellett az EN 16072:2025 szabvány új változata az e-segélyhívásra vonatkozó releváns változtatásokat tartalmaz. Ennek megfelelően az (EU) 2015/758 rendelet 5. cikkének (8) bekezdésében szereplő, vonatkozó műszaki előírásokra és szabványokra való hivatkozásokat aktualizálni kell.

(5) Az (EU) 2017/79 felhatalmazáson alapuló bizottsági rendelet ([3]) részletes műszaki követelményeket és vizsgálati eljárásokat állapít meg a 112-es hívószámú fedélzeti e-segélyhívó rendszerek és az ilyen rendszerekkel felszerelt gépjárművek jóváhagyására vonatkozóan. Ezeket a műszaki követelményeket és vizsgálati eljárásokat felül kell vizsgálni a technológiasemlegesség biztosítása és a vizsgálati módszerek technológiától független alkalmazásának lehetővé tétele érdekében.

(6) A fedélzeti e-segélyhívó rendszer eredményes önellenőrzése érdekében elő kell írni, hogy a hibamódokat külön-külön vizsgálják.

([1]) HL L 123., 2015.5.19., 77. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/758/oj.

([2]) A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának – Fenntartható és intelligens mobilitási stratégia – az európai közlekedés időtálló pályára állítása, COM(2020) 789 final, 2020.12.9.

([3]) A Bizottság (EU) 2017/79 felhatalmazáson alapuló rendelete (2016. szeptember 12.) a 112-es hívószámú fedélzeti e-segélyhívó rendszer vonatkozásában a gépjárművek, valamint a 112-es hívószámú fedélzeti e-segélyhívó alkatrészek és önálló műszaki egységek EK-típusjóváhagyására vonatkozó részletes műszaki követelmények és vizsgálati eljárások meghatározásáról, valamint a mentességek és az alkalmazandó szabványok tekintetében az (EU) 2015/758 európai parlamenti és tanácsi rendelet kiegészítéséről és módosításáról (HL L 12., 2017.1.17., 44. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2017/79/oj).

(7) Annak biztosítására, hogy a fedélzeti e-segélyhívó rendszer készen álljon a 2014/45/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv ([4]) szerinti időszakos műszaki vizsgálatokra, meg kell határozni a típusjóváhagyáskor teljesítendő konkrét műszaki követelményeket, hogy a gépjárművek teljes életciklusa során megkönnyítsék a műszaki vizsgálatot.

(8) Annak egyértelmű ellenőrzése érdekében, hogy a fedélzeti e-segélyhívó rendszer nem követhető nyomon, meg kell határozni az e-segélyhívás kibocsátását követően elvárt reakciót.

(9) Annak biztosítására, hogy a vizsgálati eljárások struktúrája az (EU) 2017/79 felhatalmazáson alapuló rendelet mellékleteiben egységes legyen, a mellékletekben egyértelműen meg kell különböztetni a vizsgálati feltételeket, a vizsgálati módszereket és az értékelést.

(10) Meg kell határozni olyan rendelkezéseket, amelyek lehetővé teszik a 2027. január 1. előtt megadott jóváhagyások kiterjesztését a vonalkapcsolt hírközlő hálózatokon működő, 112-es hívószámú fedélzeti e-segélyhívó rendszerekre, hogy azok a csomagkapcsolt kommunikációs technológiára való áttérés után is megfeleljenek a céljuknak.

(11) Annak biztosítására, hogy a 112-es hívószámú fedélzeti e-segélyhívó rendszer akkor is működőképes maradjon, ha a jármű fő áramforrásának csatlakozása megszakad, meg kell határozni a járművel történt közúti balesetet követően használható tartalék áramforrásra (ha van ilyen beszerelve) és másodlagos járműáramforrásra vonatkozó vizsgálati eljárásokat.

(12) Az (EU) 2015/758 rendeletet és az (EU) 2017/79 felhatalmazáson alapuló rendeletet ezért ennek megfelelően módosítani kell.

(13) Annak érdekében, hogy elegendő átállási idő álljon a tagállamok, a nemzeti hatóságok és a gyártók rendelkezésére a változtatások végrehajtásához, az EN 17184:2024 és az EN 17240:2024 szabvány kötelező alkalmazását 2027. január 1-jére kell halasztani. Ezen túlmenően átmeneti rendelkezéseket kell megállapítani a 112-es hívószámú fedélzeti e-segélyhívó rendszer tartalék áramforrásával és másodlagos járműáramforrásával, valamint az ilyen rendszerekkel felszerelt új járműtípusok időszakos műszaki vizsgálatára való felkészültséggel kapcsolatos új követelmények végrehajtására vonatkozóan,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

Az (EU) 2015/758 rendelet módosításai

Az (EU) 2015/758 rendelet 5. cikke (8) bekezdése második albekezdésének a)–c) pontja a következőképpen módosul:

1. Az a) pontban az „EN 16072:2022” szövegrész helyébe az „EN 16072:2025” szövegrész lép.

2. A b) pontban a „CEN/TS 17184:2022” szövegrész helyébe az „EN 17184:2024” szövegrész lép.

3. A c) pontban a „CEN/TS 17240:2018” szövegrész helyébe az „EN 17240:2024” szövegrész lép.

2. cikk

Az (EU) 2017/79 felhatalmazáson alapuló rendelet módosítása

Az (EU) 2017/79 felhatalmazáson alapuló rendelet a következőképpen módosul:

1. A 4. cikk a következő 12. ponttal egészül ki:

„12. »teszt-e-segélyhívás«: olyan, tesztelési célú e-segélyhívás, amely egyértelműen megkülönböztethető a valódi e-segélyhívástól, vagy amely nem éri el a közbiztonsági válaszpontot (KBVP).”

([4]) Az Európai Parlament és a Tanács 2014/45/EU irányelve (2014. április 3.) a gépjárművek és pótkocsijaik időszakos műszaki vizsgálatáról és a 2009/40/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 127., 2014.4.29., 51. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj).

2. Az 5. cikk a következő (4) bekezdéssel egészül ki:

„(4) A 2027. január 1. előtt az (1) bekezdéssel összhangban megadott EK-típusjóváhagyás meghosszabbítása céljából a műszaki szolgálat mentesítheti a 112-es hívószámú fedélzeti e-segélyhívó rendszert a II. mellékletben meghatározott teljeskörű ütközéses vizsgálat, valamint az audioberendezés ezt követő, a III. mellékletben meghatározott vizsgálata alól. A módosított 112-es hívószámú fedélzeti e-segélyhívó rendszernek az eredetileg jóváhagyott rendszerhez képest történt változtatásait a gyártónak dokumentálnia és indokolnia kell a műszaki szolgálat és a típusjóváhagyást végző hatóság számára:

a) Amennyiben a kommunikációs összetevőt úgy módosítják, hogy az nincs hatással a 112-es hívószámú fedélzeti e-segélyhívó rendszer egyéb alkotóelemeire, és más célból elvégzik a jármű ütközéses vizsgálatát, a 112-es hívószámú fedélzeti e-segélyhívó rendszert is be kell vonni a vizsgálatba, és el kell végezni a II. mellékletben meghatározott teljeskörű ütközéses vizsgálatot, valamint az audioberendezés ezt követő, a III. mellékletben meghatározott vizsgálatát.

b) Amennyiben a 112-es hívószámú fedélzeti e-segélyhívó rendszer kommunikációs összetevőjének módosítása hatással van a rendszer többi részére, el kell végezni a II. mellékletben meghatározott teljeskörű ütközéses vizsgálatot, valamint az audioberendezés ezt követő, a III. mellékletben meghatározott vizsgálatát.”

3. A 7. cikk (1) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„(1) A 112-es hívószámú fedélzeti e-segélyhívó önálló műszaki egységek EK-típusjóváhagyásához az önálló műszaki egységeknek sikeresen kell teljesíteniük az I., IV., VI., VII. és VIII. mellékletben meghatározott vizsgálatokon, és meg kell felelniük az ezekben a mellékletekben meghatározott releváns követelményeknek. Amennyiben az önálló műszaki egység tartalék áramforrással van felszerelve, meg kell felelnie a X. mellékletben meghatározott követelményeknek, és alá kell vetni az abban előírt vizsgálati eljárásnak.”

4. Az I. melléklet az e rendelet I. mellékletében foglaltaknak megfelelően módosul.

5. A II. melléklet e rendelet II. mellékletének megfelelően módosul.

6. A III. melléklet e rendelet III. mellékletének megfelelően módosul.

7. A IV. melléklet e rendelet IV. mellékletének megfelelően módosul.

8. A VII. melléklet e rendelet V. mellékletének megfelelően módosul.

9. A VIII. melléklet e rendelet VI. mellékletének megfelelően módosul.

10. E rendelet VII. mellékletének szövegét X. mellékletként be kell illeszteni a rendeletbe.

3. cikk

Átmeneti rendelkezések

(1) 2026. január 1-jei hatállyal a nemzeti hatóságok elutasítják az új típusjóváhagyások megadását vagy a meglévő jóváhagyások kiterjesztését olyan járművek, rendszerek, alkotóelemek vagy önálló műszaki egységek tekintetében, amelyek nem felelnek meg a CEN/TS 17184:2022 és a CEN/TS 17240:2018 szabványban meghatározott műszaki előírásoknak vagy az EN 17184:2024 és az EN 17240:2024 szabványoknak, ha a gyártó az utóbbit kéri.

(2) 2027. január 1-jei hatállyal a nemzeti hatóságok elutasítják az új típusjóváhagyások megadását olyan járművek, rendszerek, alkotóelemek vagy önálló műszaki egységek tekintetében, amelyek nem felelnek meg az EN 17184:2024 és az EN 17240:2024 szabványoknak.

(3) 2027. január 1-jei hatállyal az (EU) 2015/758 rendelettel összhangban 2018. március 31. után jóváhagyott azon új járművek esetében, amelyek nem felelnek meg a CEN/TS 17184:2022 és a CEN/TS 17240:2018 szabványban meghatározott műszaki előírásoknak vagy az EN 17184:2024 és az EN 17240:2024 szabványoknak, a nemzeti hatóságok az (EU) 2018/858 rendelet 48. cikke (1) bekezdésének alkalmazásában érvénytelennek tekintik a megfelelőségi nyilatkozatokat.

(4) 2028. január 1-jei hatállyal az (EU) 2015/758 rendelettel összhangban 2018. március 31. után jóváhagyott azon új járművek esetében, amelyek nem felelnek meg az EN 17184:2024 és az EN 17240:2024 szabványoknak, a nemzeti hatóságok az (EU) 2018/858 rendelet 48. cikke (1) bekezdésének alkalmazásában érvénytelennek tekintik a megfelelőségi nyilatkozatokat.

(5) 2028. január 1-jei hatállyal a nemzeti hatóságoknak el kell utasítaniuk az új típusjóváhagyások megadását olyan járművek, rendszerek vagy önálló műszaki egységek tekintetében, amelyek nem felelnek meg az e rendelettel módosított (EU) 2017/79 felhatalmazáson alapuló rendelet VII. melléklete szerinti, időszakos műszaki vizsgálatokat lehetővé tévő műszaki követelményeknek.

(6) 2027. január 1-jei hatállyal a nemzeti hatóságok elutasítják az új típusjóváhagyások megadását olyan járművek, rendszerek vagy önálló műszaki egységek tekintetében, amelyek nem felelnek meg az (EU) 2017/79 felhatalmazáson alapuló rendelet X. melléklete szerinti, a tartalék áramforrás teljesítményére vonatkozó követelményeknek.

4. cikk

Hatálybalépés és alkalmazás

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

Az 1. cikk (2) és (3) bekezdését 2027. január 1-jétől kell alkalmazni.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, 2025. július 23-án.

a Bizottság részéről
az elnök
Ursula VON DER LEYEN

I. MELLÉKLET

Az (EU) 2017/79 felhatalmazáson alapuló rendelet I. melléklete a következőképpen módosul:

1. Az 1.1.4. pont helyébe a következő szöveg lép:

„1.1.4. Helymeghatározás: Az e-segélyhívó rendszer vagy az alkatrészek reprezentatív együttese képes pontosan meghatározni a jármű aktuális helyzetét, beleértve a jármű két utolsó helyzetét a minimálisan előírt adatokhoz szükséges adatok előállítása előtt.”

2. A 2.2.4. pont a következő mondattal egészül ki:

„A műszaki szolgálat egyetértését a vizsgálati jelentésben dokumentálni kell.”

3. A 2.4.2. pont helyébe a következő szöveg lép:

„2.4.2. A teljesítményre vonatkozó követelményeket teszt-e-segélyhívással ellenőrzik a nagymértékű lassulásnak kitett áramforrás használatával.”

4. A 2.4.3. pontban a bevezető mondat helyébe a következő szöveg lép:

„2.4.3. A teszt-e-segélyhívás előtt gondoskodjon az alábbiakról:”.

5. A 2.4.3. pont c) alpontjának a helyébe a következő szöveg lép:

„c) a műszaki szolgálat és a gyártó közötti megállapodásnak megfelelően a 2.7. pontban meghatározott egyik csatlakozási eljárást fogják alkalmazni a teszt-e-segélyhívásoknál;”.

6. A 2.4.4. pont helyébe a következő szöveg lép:

„2.4.4. Hajtson végre teszt-e-segélyhívást a gyártó utasításainak megfelelő aktiválással.”

7. A 2.4.5. pont c) alpontjának a helyébe a következő szöveg lép:

„c) Ellenőrizze, hogy a minimálisan előírt adatok a pontos, aktuális helyszínt tartalmazzák. Ennek ellenőrzésére a 2.5. pontban ismertetett, a helymeghatározásra vonatkozó vizsgálati eljárásnak megfelelően kerül sor egy tesztbejegyzéssel, amely tanúsítja, hogy a fedélzeti rendszer helyzete és a valós helyzet közötti eltérés (d_IVS) kevesebb mint 150 méter, és a KBVP vizsgálati pontnak továbbított magabiztossági bit szerint »a pozíció megbízható«.

d) Ellenőrizze, hogy a minimálisan előírt adatok tartalmazzák a jármű két utolsó helyzetét a minimálisan előírt adatokhoz szükséges adatok előállítása előtt. Ez a KBVP vizsgálati pont bejegyzése alapján kerül ellenőrzésre, amely tanúsítja, hogy vette a »recentVehicleLocationN1« és a »recentVehicleLocationN2« adatot.”

8. A 2.4.6. pont helyébe a következő szöveg lép:

„2.4.6. Szakítsa meg a teszt-e-segélyhívást a KBVP vizsgálati pont megfelelő parancsával (például tegye le).”

9. A 2.7.1.1. és a 2.7.1.2. pont helyébe a következő szöveg lép:

„2.7.1.1. Biztosítani kell, hogy a 112-es hívószámú rendszer által kibocsátott segélyhívásra az éterben, nem nyilvános (azaz szimulált) mobilhálózaton kerül sor, és azt a kijelölt KBVP vizsgálati pontra irányítják.

2.7.1.2. A kijelölt KBVP vizsgálati pont a vizsgálati eljárások során egy, a műszaki szolgálat által irányított KBVP szimulátor, amely megfelel a vonatkozó EN szabványoknak, továbbá az EN 16454 és az EN 17240 szabványnak megfelelő tanúsítással rendelkezik. Audiointerfésszel van felszerelve, ami lehetővé teszi a hangkommunikációs vizsgálatokat.”

10. A 2.7.2.1., a 2.7.2.2. és a 2.7.2.3. pont helyébe a következő szöveg lép:

„2.7.2.1. Biztosítani kell, hogy a 112-es hívószámú fedélzeti e-segélyhívó rendszer (segélyhívás helyett) egy hosszú számot hívó normál hívást kezdeményez, amelyre az éterben, nyilvános mobilhálózaton kerül sor, és amelyet a kijelölt KBVP vizsgálati pontra irányítanak.

Abban az esetben, ha ez az eljárás műszakilag nem lehetséges, helyette a 112-es hívószámú fedélzeti e-segélyhívó rendszer által nyilvános mobilhálózaton, csomagkapcsolt tartományban kibocsátott segélyhívás is használható, amennyiben a gyártó vagy a műszaki szolgálat a valós KBVP-vel megállapodott erről, vagy ha az e-segélyhívást a kijelölt KBVP vizsgálati pontra irányító műszaki megoldást alakítottak ki.

2.7.2.2. A kijelölt KBVP vizsgálati pont a vizsgálati eljárások során egy, a műszaki szolgálat által irányított KBVP szimulátor, amely megfelel a vonatkozó EN szabványoknak, továbbá az EN 16454 és az EN 17240 szabványnak megfelelő tanúsítással rendelkezik. Audiointerfésszel van felszerelve, ami lehetővé teszi a hangkommunikációs vizsgálatokat.

2.7.2.3. Adott esetben biztosítani kell, hogy a harmadik fél szolgáltató által kezelt rendszer általi normál hívás az éterben, nyilvános mobilhálózaton történik, és a harmadik fél által kezelt vizsgálati válaszpontra irányítják.”

11. A 2.7.3.1., a 2.7.3.2. és a 2.7.3.3. pont helyébe a következő szöveg lép:

„2.7.3.1. Biztosítani kell, hogy a 112-es hívószámú rendszer általi segélyhívásra csak vezetékes kapcsolaton, kijelölt hálózati szimulátorral kerül sor (a mobilhálózati antennák kikerülésével), és azt a kijelölt KBVP vizsgálati pontra irányítják.

2.7.3.2. A kijelölt KBVP vizsgálati pont a vizsgálati eljárások során egy, a műszaki szolgálat által irányított KBVP szimulátor, amely megfelel a vonatkozó EN szabványoknak, továbbá az EN 16454 és az EN 17240 szabványnak megfelelő tanúsítással rendelkezik. Audiointerfésszel van felszerelve, ami lehetővé teszi a hangkommunikációs vizsgálatokat.

2.7.3.3. Adott esetben biztosítani kell, hogy a harmadik fél szolgáltató által kezelt rendszer általi normál hívásra vezetékes kapcsolaton, kijelölt hálózati szimulátorral (a mobilhálózati antennák kikerülésével) kerül sor, és azt a kijelölt KBVP vizsgálati pontra irányítják.”

12. A 2.8.1. pont helyébe a következő szöveg lép:

„Ezek az eljárások e rendelet 6. cikkének megfelelően alkalmazandók a 112-es hívószámú fedélzeti e-segélyhívó rendszer alkatrészeire vonatkozó típusjóváhagyás esetében.”

13. A 2.8.2.2. pont helyébe a következő szöveg lép:

„2.8.2.2. A teljesítményre vonatkozó követelményeket teszt-e-segélyhívással ellenőrzik a 2.4.3–2.4.6. bekezdések szerint.”

14. A 2.8.2.3, 2.8.2.4, 2.8.2.5. és 2.8.2.6. pontot el kell hagyni.

II. MELLÉKLET

Az (EU) 2017/79 felhatalmazáson alapuló rendelet II. melléklete a következőképpen módosul:

1. Az 1.1.6. pont helyébe a következő szöveg lép:

„1.1.6. Helymeghatározás: Az e-segélyhívó rendszer képes pontosan meghatározni a jármű aktuális helyzetét, beleértve a jármű két utolsó helyzetét a minimálisan előírt adatokhoz szükséges adatok előállítása előtt.”

2. A 2.3.3. pontban a c) pont helyébe a következő szöveg lép:

„c) a műszaki szolgálat és a gyártó közötti megállapodásnak megfelelően az I. melléklet 2.7. pontjában meghatározott egyik csatlakozási eljárást fogják alkalmazni a teszt-e-segélyhívásoknál;”

3. A 2.4. pont helyébe a következő szöveg lép:

„2.4. **Az áramforrásra vonatkozó vizsgálati eljárás**

A 2.4.1–2.4.6. pontban ismertetett vizsgálati eljárást akkor kell alkalmazni, ha a X. melléklet alkalmazandó, és a következő feltételek bármelyike teljesül:

a) az e-segélyhívó önálló műszaki egységet nem vetették alá a X. mellékletben meghatározott vizsgálatnak;

b) az e-segélyhívó önálló műszaki egységet alávetették a X. mellékletben meghatározott vizsgálatnak, ám a járműben található tartalék áramforrást más eszközök is használják.

2.4.1. Ha az automatikus e-segélyhívás megszakadt, indítson manuális teszt-e-segélyhívást.

2.4.2. Olvasson fel egy tetszőleges szöveget legalább 5 percig a KBVP vizsgálati ponton. Alternatív megoldásként a III. melléklet 2.6.2. pontjában ismertetett vizsgálati módszer is elvégezhető ebben a lépésben, ha nem haladja meg az 5 perces időtartamot.

2.4.3. Szakítsa meg az e-segélyhívást a KBVP vizsgálati pont megfelelő parancsával (például tegye le).

2.4.4. A hívás befejezése után várjon 56 percet.

2.4.5. Kezdeményezzen hívást a KBVP vizsgálati pontról a fedélzeti e-segélyhívó rendszerbe.

2.4.6. Ha a rendszer automatikusan fogadja a hívást, olvasson fel egy tetszőleges szöveget legalább 5 percig a KBVP vizsgálati ponton, különben a teszt befejeződik.”

4. A 2.7. pontot el kell hagyni.

5. A melléklet a következő 3. ponttal egészül ki:

„3. **Ellenőrzési eljárás**

3.1. A minimálisan előírt adatok ellenőrzése

3.1.1. Ellenőrizze az alábbiakat legalább egy teszt-e-segélyhívás során:

a) Ellenőrizze, hogy a teljes ütközés automatikusan aktiválta-e az e-segélyhívást. Ez a KBVP vizsgálati pont bejegyzésével kerül ellenőrzésre, amely tanúsítja, hogy az ütközést követően e-segélyhívást fogadott, és a minimálisan előírt adatokat ellenőrző kijelző „automatikusan kezdeményezett e-segélyhívásra” volt állítva.

b) Ellenőrizze, hogy az e-segélyhívó állapotkijelzője jelzett-e e-segélyhívást az automatikus vagy manuális aktiválást követően. Ez az azt tanúsító bejegyzéssel kerül ellenőrzésre, hogy a jelzés a gyártó dokumentációjában meghatározott valamennyi érzékszervi (vizuális és/vagy audio-) csatornán megtörtént.

c) Ellenőrizze, hogy a KBVP vizsgálati pont vette-e a minimálisan előírt adatokat. Ez a KBVP vizsgálati pont bejegyzése alapján kerül ellenőrzésre, amely tanúsítja, hogy az automatikus aktiválást követően a járműből küldött minimálisan előírt adatokat vették és sikeresen dekódolták.

d) Ellenőrizze, hogy a minimálisan előírt adatok pontos járműspecifikus adatokat tartalmaznak-e. Ez a kijelölt KBVP vizsgálati pont bejegyzése alapján kerül ellenőrzésre, amely tanúsítja, hogy a jármű típusára, a jármű azonosítási számára és a jármű üzemanyag-tárolásának típusára vonatkozóan továbbított információk nem térnek el a típus-jóváhagyási kérelemben szereplő információktól.

e) Ellenőrizze, hogy a minimálisan előírt adatok a pontos, aktuális helyszínt tartalmazzák. Ennek ellenőrzésére az I. melléklet 2.5. pontjában meghatározott, a helymeghatározásra vonatkozó vizsgálati eljárásnak megfelelően kerül sor egy tesztbejegyzéssel, amely tanúsítja, hogy a fedélzeti rendszer helyzete és a valós helyzet közötti eltérés (d_IVS) kevesebb mint 150 méter, és a KBVP vizsgálati pontnak továbbított magabiztossági bit szerint »a pozíció megbízható«. Ha az ütközéses vizsgálat helyszínén nem foghatók GNSS jelek, a teszt-e-segélyhívást megelőzően a jármű átszállítható egy megfelelő helyszínre.

f) Ellenőrizze, hogy a minimálisan előírt adatok tartalmazzák a jármű két utolsó helyzetét a minimálisan előírt adatokhoz szükséges adatok előállítása előtt. Ez a KBVP vizsgálati pont bejegyzése alapján kerül ellenőrzésre, amely tanúsítja, hogy vette a »recentVehicleLocationN1« és a »recentVehicleLocationN2« adatot.

g) Ellenőrizze, hogy a minimálisan előírt adatok az aktuális időbélyegzőt tartalmazzák-e. Ez olyan vizsgálati bejegyzéssel kerül ellenőrzésre, amely tanúsítja, hogy a KBVP vizsgálati pont által vett minimálisan előírt adatokban szereplő időbélyegző legfeljebb 60 másodperccel tér el az aktiválás rögzítésének pontos idejétől.

3.2. Ha a járművön kívüli tényezők miatt nem hajtható végre sikeres automatikus teszt-e-segélyhívás, a fedélzeti rendszer belső tranzakciórögzítési funkcióján keresztül az ütközést követően ellenőrizhető az automatikus aktiválás. Ez a nyilvántartás képes eltárolni a fogadott aktiválási jeleket a nem felejtő memóriájában. A vizsgálatot végző mérnök hozzáfér a fedélzeti rendszerben tárolt adatokhoz, és ellenőrzi, hogy az ütközést megelőzően nem került-e tárolásra automatikus aktiválási jelre vonatkozó bejegyzés, illetve az ütközést követően tárolásra került-e automatikus aktiválási jelre vonatkozó bejegyzés.

3.3. Ha a teszt-e-segélyhívásra úgy került sor, hogy a jármű külső áramforráshoz csatlakozott (azokban az esetekben, amikor az ütközéses vizsgálatot úgy végezték, hogy nem volt telepítve a jármű standard áramellátása), ellenőrizze, hogy a fedélzeti e-segélyhívó rendszert ellátó fedélzeti elektromos rendszer sértetlen maradt-e. Ennek ellenőrzésére a vizsgálatot végző mérnök bejegyzése alapján kerül sor, amely megerősíti a fedélzeti elektromos rendszer integritásának sikeres ellenőrzését, beleértve a fedélzeti áramforrást (az áramforrás tartóját vagy szerkezetét érintő mechanikai sérülések szemrevételezése) és a csatlakozásokat a terminálokon keresztül.

3.4. Az áramforrás-vizsgálat ellenőrzése

3.4.1. A követelmény akkor teljesül, ha a fedélzeti e-segélyhívó rendszer képes a X. melléklet 2. pontjában előírt ideig kommunikálni. Ellenkező esetben a vizsgálat sikertelennek minősül.”

III. MELLÉKLET

Az (EU) 2017/79 felhatalmazáson alapuló rendelet III. melléklete a következőképpen módosul:

1. Az 1.1.2. pontot el kell hagyni.

2. A 2.1. pont helyébe a következő szöveg lép:

„2.1. Az audioberendezés ütközéssel szembeni ellenálló képességére vonatkozó vizsgálati eljárás célja

Ez a vizsgálat annak ellenőrzésére irányul, hogy a hangszóró(ka)t és a mikrofon(oka)t sikeresen csatlakoztatták-e, és az audioberendezés működőképes maradt-e azt követően, hogy a járművet frontális vagy oldalirányú ütközéses vizsgálatnak vetették alá.”

3. A 2.3.1. pont helyébe a következő szöveg lép:

„2.3.1. Az audioberendezés továbbra is fennálló működőképessége teszt-e-segélyhívással kerül ellenőrzésre az ütközéses vizsgálatot követően, a jármű és a KBVP vizsgálati pont közötti hangkommunikációs csatorna használatával.”

4. A 2.5. és a 2.5.1. pont helyébe a következő szöveg lép:

„2.5. **Vizsgálati feltételek**

2.5.1. A teszt-e-segélyhívás előtt gondoskodjon az alábbiakról:

a) a műszaki szolgálat és a gyártó közötti megállapodásnak megfelelően az I. melléklet 2.7. pontjában ismertetett csatlakozási eljárások egyikét alkalmazzák a teszt-e-segélyhívásoknál;

b) a kijelölt KBVP vizsgálati pont legyen elérhető a 112-es hívószámú fedélzeti e-segélyhívó rendszer által indított e-segélyhívás fogadására, vagy a fedélzeti e-segélyhívó rendszert regisztrálják, hogy hívást lehessen indítani a KBVP vizsgálati pontról;

c) ne lehessen hamis e-segélyhívást indítani valós KBVP-re az élő hálózaton keresztül;

d) adott esetben a harmadik fél szolgáltató által kezelt rendszer inaktiválódjon, vagy kapcsoljon át automatikusan a 112-es hívószámú rendszerre;

e) a jármű gyújtása vagy főkapcsolója legyen bekapcsolt állapotban;

f) legyen külső áramforrás is használható, amennyiben a II. mellékletben meghatározott vizsgálati eljárást követően már nem áll rendelkezésre teljesítmény (a fő és a tartalék áramforrásról).”

5. A 2.6. és a 2.6.1. pont helyébe a következő szöveg lép:

„2.6. **Vizsgálati módszer**

2.6.1. Hajtson végre teszt-e-segélyhívást manuális aktiválással a fedélzeti ember–gép kommunikációs felületen keresztül, és várja meg, amíg a hangszóró(k) és a mikrofon(ok) csatlakozik (csatlakoznak) a hangkommunikációhoz, vagy hajtson végre hívást a KBVP vizsgálati pontról a fedélzeti e-segélyhívó rendszerbe.”

6. A 2.6.3. és a 2.6.4. pont helyébe a következő szöveg lép:

„2.6.3. Szakítsa meg a teszt-e-segélyhívást a KBVP vizsgálati pont megfelelő parancsával (például tegye le).

2.6.4. Ha a KBVP vizsgálati pont vagy az átviteli közeg károsodása miatt nem teljesíthetők a követelmények, a teszt-e-segélyhívás szükség esetén megismételhető módosított vizsgálati körülmények között.”

7. A függelékben a 3.1. pont c) alpontjának a helyébe a következő szöveg lép:

„c) Zij kunnen de besluiten nemen.

De meeste mensen hadden het wel door.”

IV. MELLÉKLET

Az (EU) 2017/79 felhatalmazáson alapuló rendelet IV. melléklete a következőképpen módosul:

1. Az 1. pont az 1.1. pont után a következő, 1.1.1. ponttal egészül ki:

„1.1.1. Harmadik fél szolgáltató által kezelt opcionális e-segélyhívó rendszer esetében a fedélzeti e-segélyhívó rendszerre vonatkozó megfelelőségi nyilatkozatra az EN 16454:2023 szabvány 9.8. szakaszában meghatározott, a harmadik fél szolgáltató által kezelt e-segélyhívással kapcsolatos vizsgálatok 2025. december 31. után is alkalmazandók maradnak."

2. A 2.3. pont helyébe a következő szöveg lép:

„2.3. A 112-es hívószámú rendszernek a harmadik fél szolgáltató által kezelt rendszer aktiválásakor történő inaktiválását manuálisan aktivált teszt-e-segélyhívással ellenőrzik."

3. A 2.3.1–2.3.4. pont helyébe a következő szöveg lép:

„2.3.1. A teszt-e-segélyhívás előtt gondoskodjon az alábbiakról:

a) a műszaki szolgálat és a gyártó közötti megállapodásnak megfelelően az I. melléklet 2.7. pontjában ismertetett csatlakozási eljárások egyikét alkalmazzák a teszt-e-segélyhívásoknál;

b) a kijelölt KBVP vizsgálati pont legyen elérhető a 112-es hívószámú rendszer által indított e-segélyhívás fogadására;

c) a harmadik fél szolgáltató vizsgálati válaszpontja legyen elérhető a harmadik fél szolgáltató által kezelt rendszer által indított e-segélyhívás fogadására;

d) ne lehessen hamis e-segélyhívást indítani valós KBVP-re az élő hálózaton keresztül; valamint

e) a jármű gyújtása vagy főkapcsolója legyen bekapcsolt állapotban.

2.3.2. Hajtson végre teszt-e-segélyhívást a harmadik fél szolgáltató által kezelt rendszer manuális aktiválásával.

2.3.3. Ellenőrizze az alábbiakat:

a) beérkezett-e az e-segélyhívás a harmadik fél szolgáltató vizsgálati válaszpontjához, amit a harmadik fél szolgáltató vizsgálati válaszpontjával létesített sikeres hangkapcsolat tanúsít;

b) megfelelően vették-e az adatokat a harmadik fél szolgáltató vizsgálati válaszpontján, beleértve legalább a minimálisan előírt adatokat; valamint

c) nem kíséreltek vagy valósítottak-e meg e-segélyhívást a KBVP vizsgálati pontra, amit a KBVP vizsgálati pont bejegyzése tanúsít, igazolva, hogy nem fogadott e-segélyhívást.

2.3.4. Szakítsa meg az e-segélyhívást a harmadik fél szolgáltató vizsgálati válaszpontjának megfelelő parancsával (például tegye le)."

4. A 2.4. pont helyébe a következő szöveg lép:

„2.4. A harmadik fél szolgáltató által kezelt rendszer működésképtelensége esetén alkalmazott tartalékeljárást és a 112-es hívószámú rendszer aktiválását manuálisan indított teszt-e-segélyhívással ellenőrzik."

5. A 2.4.1–2.4.5. pont helyébe a következő szöveg lép:

„2.4.1. Módosítsa a harmadik fél szolgáltató által kezelt rendszert úgy, hogy a műszaki szolgálat által választott meghibásodást szimuláljon, amelynek eredményeképpen életbe lép a tartalékeljárás a gyártó által biztosított dokumentáció alapján. A műszaki szolgálat választását a vizsgálati jelentésben dokumentálni kell.

2.4.2. A teszt-e-segélyhívás előtt gondoskodjon az alábbiakról:

a) a műszaki szolgálat és a gyártó közötti megállapodásnak megfelelően az I. melléklet 2.7. pontjában meghatározott csatlakozási eljárások egyikét alkalmazzák a teszt-e-segélyhívásoknál;

b) a kijelölt KBVP vizsgálati pont legyen elérhető a 112-es hívószámú rendszer által indított e-segélyhívás fogadására;

c) ne lehessen hamis e-segélyhívást indítani valós KBVP-re az élő hálózaton keresztül; valamint

d) a jármű gyújtása vagy főkapcsolója legyen bekapcsolt állapotban.

2.4.3. Hajtson végre teszt-e-segélyhívást a harmadik fél szolgáltató által kezelt rendszer manuális aktiválásával.

2.4.4. Ellenőrizze az alábbiakat:

a) beérkezett-e az e-segélyhívás a KBVP vizsgálati ponthoz, amit a KBVP vizsgálati ponttal létesített sikeres hangkapcsolat tanúsít; valamint

b) vette-e a KBVP vizsgálati pont a minimálisan előírt adatokat. Ez a KBVP vizsgálati pont bejegyzése alapján kerül ellenőrzésre, amely tanúsítja, hogy az e-segélyhívó rendszer által az aktiválást követően kibocsátott minimálisan előírt adatokat vették és sikeresen dekódolták.

2.4.5. Szakítsa meg a teszt-e-segélyhívást a KBVP vizsgálati pont megfelelő parancsával (például tegye le).”

6. A 2.5. pontot el kell hagyni.

V. MELLÉKLET

Az (EU) 2017/79 felhatalmazáson alapuló rendelet VII. melléklete a következőképpen módosul:

1. Az 1.3.1. pont helyébe a következő szöveg lép:

„1.3.1. A gyártó a műszaki szolgálat és a típusjóváhagyást végző hatóság rendelkezésére bocsátja a dokumentációt a táblázatnak megfelelően, amely minden elem esetében tartalmazza az adott elem ellenőrzésére vonatkozó műszaki alapelvet.”

2. A táblázat harmadik sora (a második elem) helyébe a következő szöveg lép:

„A mobilhálózati antenna csatlakoztatva van”	

3. A táblázat ötödik sora (a negyedik elem) helyébe a következő szöveg lép:

„A GNSS antenna csatlakoztatva van”	

4. A 2.1.1. pont helyébe a következő szöveg lép:

„2.1.1. Az alábbi vizsgálatot végzik el – a táblázatban felsorolt minden egyes elemnél külön-külön – a fedélzeti e-segélyhívó rendszerrel felszerelt járművön az 5. cikknek megfelelően, az önálló műszaki egységen a 7. cikknek megfelelően vagy az olyan alkatrészen, amely a vizsgálat alkalmazásában teljes rendszer részét képezi, a 6. cikknek megfelelően.”

5. A 2.1.2. pont helyébe a következő szöveg lép:

„2.1.2. Szimulálja az e-segélyhívó rendszer működési hibáját olyan kritikus meghibásodás előidézésével, amelyet az önellenőrző funkció ellenőriz a gyártó által biztosított műszaki dokumentációnak megfelelően. A gyártó a rendelkezésére bocsátja az ellenőrzések jegyzékét és annak leírását, hogy azok hogyan indíthatók el.”

6. A 2.1.5. pont a következő mondattal egészül ki:

„Azoknál a hibáknál, amelyeket a műszaki szolgálat nem képes szimulálni vagy beszúrni, a gyártóknak a műszaki szolgálat rendelkezésére kell bocsátaniuk a vizsgálati eljárást és a vizsgálati eredményeket ismertető dokumentációt.”

7. A 3.1. pont helyébe a következő szöveg lép:

„3.1. Amikor a gyártó meglévő típusjóváhagyás felülvizsgálatára vagy kiterjesztésére irányuló kérelmet nyújt be alternatív GNSS antennával, elektronikus vezérlőegységgel, mobilhálózati antennával és/vagy áramforrás-komponenssel való kiegészítés céljából, nincs szükség a 112-es hívószámú fedélzeti e-segélyhívó rendszer alkatrészeinek újbóli vizsgálatára e melléklet követelményeinek való megfelelés céljából, ha a típusjóváhagyott alkatrészek legalább ugyanolyan működési tulajdonságokkal rendelkeznek, és ez a melléklet kiterjed rájuk a 6. cikk (3) bekezdésének megfelelően.”

8. A melléklet a következő 4. ponttal egészül ki:

„4. **Az időszakos műszaki vizsgálatokat lehetővé tevő műszaki követelmények**

4.1. *Cél*

A vizsgálatok célja az e-segélyhívó rendszer következő jellemzőinek ellenőrzése:

a) a rendszer helyes működési állapota a gépjármű főkapcsolójának bekapcsolását és az izzóellenőrzést követően megjelenített hibajelzés állapotának szemrevételezése révén. Ha a hibajelzés csak közös felületen jelenik meg (azaz olyan felületen, amelyen két vagy több tájékoztató funkció vagy szimbólum egymást felváltva kijelezhető), a hibajelzés állapotának ellenőrzése előtt először meg kell győződni arról, hogy a közös felület működik;

b) a minimálisan előírt adatok megfelelő pontossága (a minimálisan előírt aktuális adatok generálásával és leolvasásával), az e-segélyhívó alkatrészek és (adott esetben) a tartalék akkumulátor helyes működése és állapota (elektronikus járműinterfésszel);

c) a szoftver integritása a verzióinformációk, a hash értékek és a rendszerkonfigurációk referenciaadatokhoz viszonyított külső ellenőrzésével;

d) a hangkommunikáció helyes működése a visszhang- és hangszóróvizsgálat járműinterfésszel történő elvégzésével.

4.2. **Követelmények**

4.2.1. A 112-es hívószámú fedélzeti e-segélyhívó rendszer képes az ahhoz szükséges információkat szolgáltatni, hogy végrehajtsák a 2014/45/EU irányelv I. melléklete 3. szakaszának 7.13. pontjában meghatározott vizsgálati módszereket az elektronikus járműinterfésszel.

4.2.2. A gyártó rendelkezésre bocsátja azokat a műszaki információkat, amelyek tartalmazzák a 2014/45/EU irányelv I. melléklete 3. szakaszának 7.13. pontjában meghatározott egyes tételekhez kapcsolódó információk kiolvasására vagy ellenőrzések elvégzésére vonatkozó utasításokat.

4.3. **Vizsgálati eljárás**

4.3.1. Ellenőrzik, hogy a 2014/45/EU irányelv I. melléklete 3. szakaszának 7.13. pontjában meghatározott egyes tételekre vonatkozó információk kiolvashatók az e-segélyhívó rendszerből az elektronikus járműinterfésszel a gyártó utasításainak megfelelően.

4.3.2. Ellenőrzik, hogy el lehet végezni visszhang- és hangszóróvizsgálatot a hangkommunikáció helyes működésének a járműinterfészen történő ellenőrzéséhez.”

VI. MELLÉKLET

Az (EU) 2017/79 felhatalmazáson alapuló rendelet VIII. melléklete a következőképpen módosul:

1. Az I. rész a következőképpen módosul:

a) A 2.1. pont helyébe a következő szöveg lép:

„2.1. A 112-es hívószámú fedélzeti e-segélyhívó rendszer vagy az önálló műszaki egység nem érhető el, vagy legalább nem válaszol automatikusan, ha a KBVP kommunikációt kezdeményez a T9 e-segélyhívási időzítő (1 óra) lejárta után.”

b) A 2.2. pontot el kell hagyni.

c) A 3. szakasz címének helyébe a következő szöveg lép:

„3. **Vizsgálati feltételek**”.

d) A 3.2. és a 3.2.1. pontot el kell hagyni.

e) A 3.2.2. pont helyébe a következő szöveg lép:

„3.2. A vizsgálat előtt gondoskodjon az alábbiakról:

a) a műszaki szolgálat és a gyártó közötti megállapodásnak megfelelően az I. melléklet 2.7. pontjában ismertetett csatlakozási eljárások egyikét alkalmazzák a teszt-e-segélyhívásoknál;

b) a kijelölt KBVP vizsgálati pont legyen elérhető a 112-es hívószámú rendszer által indított e-segélyhívás fogadására;

c) a jármű gyújtása vagy főkapcsolója legyen bekapcsolt állapotban;

d) a harmadik fél szolgáltató által kezelt vagy az értéktöbbletet jelentő rendszerek legyenek letiltva.”

f) A 3.2.3. és a 3.2.4. pontot el kell hagyni.

g) A 4. szakasz címének helyébe a következő szöveg lép:

„4. **Vizsgálati módszer**”.

h) A 4.1. és a 4.2. pont helyébe a következő szöveg lép:

„4.1. Hajtson végre teszt-e-segélyhívást a rendszer manuális aktiválásával.

4.2. Ellenőrizze, hogy a hívás beérkezett-e a KBVP vizsgálati ponthoz, amit vagy a KBVP vizsgálati pont bejegyzése tanúsít, igazolva, hogy fogadta a hívást, vagy a KBVP vizsgálati ponttal létesített sikeres hangkapcsolat.”

i) A 4. szakasz a következő 4.3., 4.4. és 4.5. ponttal egészül ki:

„4.3. Szakítsa meg az e-segélyhívást a KBVP vizsgálati pont megfelelő parancsával (például tegye le).

4.4. Hagyja bekapcsolva a 112-es hívószámú fedélzeti e-segélyhívó rendszert, és várjon legalább 63 percet (1 óra + 5 %-os tűréshatár az EN 16454 és az EN 17240 szabvány szerint).

4.5. A KBVP vizsgálati ponton keresztül próbáljon kapcsolatba lépni a 112-es hívószámú fedélzeti e-segélyhívó rendszerrel.”

j) A szöveg a következő 5. szakasszal egészül ki:

„5. **Értékelés**

5.1. A követelmény akkor teljesül, ha a KBVP vizsgálati pont nem tud kommunikálni a 112-es hívószámú fedélzeti e-segélyhívó rendszerrel, és a rendszer a hívásra sem válaszol automatikusan, amikor a KBVP vizsgálati pont megpróbál kapcsolatba lépni vele a T9 e-segélyhívási időzítő lejárta (1 óra) után.

5.2. Ha a KBVP vizsgálati pont kommunikációt kezdeményez, a 112-es hívószámú fedélzeti e-segélyhívó rendszerrel való kapcsolat létrejötte vagy a hívás automatikus fogadása meghibásodásnak minősül.”

2. A II. rész a következőképpen módosul:

a) A 3. szakasz a következő 3.3. ponttal egészül ki:

„3.3. A vizsgálat előtt gondoskodjon az alábbiakról:

a) a műszaki szolgálat és a gyártó közötti megállapodásnak megfelelően az I. melléklet 2.7. pontjában meghatározott csatlakozási eljárások egyikét alkalmazzák a teszt-e-segélyhívásoknál;

b) a kijelölt KBVP vizsgálati pont legyen elérhető a 112-es hívószámú rendszer által indított e-segélyhívás fogadására;

c) a jármű gyújtása vagy főkapcsolója legyen bekapcsolt állapotban; valamint

d) a harmadik fél szolgáltató által kezelt vagy az értéktöbbletet jelentő rendszerek legyenek letiltva.”

b) A 4. szakasz 4.1. és 4.2. pontjának helyébe a következő szöveg lép:

„4.1. Hajtson végre e-segélyhívást a rendszer manuális aktiválásával.

4.2. Ellenőrizze, hogy a hívás beérkezett-e a KBVP vizsgálati ponthoz, amit vagy a KBVP vizsgálati pont bejegyzése tanúsít, igazolva, hogy fogadta a hívást, vagy a KBVP vizsgálati ponttal létesített sikeres hangkapcsolat.”

c) A 4. szakasz a következő 4.3. és 4.4. ponttal egészül ki:

„4.3. Szakítsa meg az e-segélyhívást a KBVP vizsgálati pont megfelelő parancsával (például tegye le).

4.4. 13 órával az e-segélyhívást követően a műszaki szolgálat vizsgálatot végző munkatársa hozzáférhet a fedélzeti rendszerben tárolt e-segélyhívási naplófájlokhoz. Ennek részeként a vizsgálatot végző személy letöltheti a fedélzeti rendszer naplófájljait, hogy megtekintse őket.”

3. A III. rész a következőképpen módosul:

a) A 3.1. pont helyébe a következő szöveg lép:

„3.1. A műszaki szolgálat hozzáférhet a rendszernek ahhoz a részéhez, ahol a jármű helyzetére vonatkozó adatokat tárolják a fedélzeti rendszer belső memóriájában.”

b) A 3. szakasz a következő 3.3. ponttal egészül ki:

„3.3. A vizsgálat előtt gondoskodjon az alábbiakról:

a) a műszaki szolgálat és a gyártó közötti megállapodásnak megfelelően az I. melléklet 2.7. pontjában meghatározott csatlakozási eljárások egyikét alkalmazzák a teszt-e-segélyhívásoknál;

b) a kijelölt KBVP vizsgálati pont legyen elérhető a 112-es hívószámú rendszer által indított e-segélyhívás fogadására;

c) a jármű gyújtása vagy főkapcsolója legyen bekapcsolt állapotban; valamint

d) a harmadik fél szolgáltató által kezelt vagy az értéktöbbletet jelentő rendszerek legyenek letiltva.”

c) A 4.1. pont helyébe a következő szöveg lép:

„4.1. Hajtson végre e-segélyhívást a rendszer manuális aktiválásával.”

d) A 4. szakasz a következő 4.2., 4.3. és 4.4. ponttal egészül ki:

„4.2. Ellenőrizze, hogy a hívás beérkezett-e a KBVP vizsgálati ponthoz, amit vagy a KBVP vizsgálati pont bejegyzése tanúsít, igazolva, hogy fogadta a hívást, vagy a KBVP vizsgálati ponttal létesített sikeres hangkapcsolat.

4.3. Szakítsa meg az e-segélyhívást a KBVP vizsgálati pont megfelelő parancsával (például tegye le).

4.4. A műszaki szolgálat vizsgálatot végző munkatársa hozzáférhet a rendszernek ahhoz a részéhez, ahol a jármű helyzetével kapcsolatos adatokat tárolják a fedélzeti rendszer belső memóriájában. Ennek részeként a vizsgálatot végző személy letöltheti a fedélzeti rendszerből az eltárolt helyszíneket, hogy megtekintse őket.”

4. A IV. rész a következőképpen módosul:

a) A 3. szakasz címének helyébe a következő szöveg lép:

„3. **Vizsgálati feltételek**”.

b) A 3.2. pont helyébe a következő szöveg lép:

„3.2. A harmadik fél szolgáltató által kezelt rendszer működését letiltják az e-segélyhívás időtartama alatt.”

c) A 3.2.1. pont helyébe a következő szöveg lép:

„3.2.1. A vizsgálat előtt gondoskodjon az alábbiakról:

a) a műszaki szolgálat és a gyártó közötti megállapodásnak megfelelően az I. melléklet 2.7. pontjában meghatározott csatlakozási eljárások egyikét alkalmazzák a teszt-e-segélyhívásoknál;

b) a kijelölt KBVP vizsgálati pont legyen elérhető a 112-es hívószámú rendszer által indított e-segélyhívás fogadására;

c) a jármű gyújtása vagy főkapcsolója legyen bekapcsolt állapotban; valamint

d) a harmadik fél szolgáltató által kezelt vagy az értéktöbbletet jelentő rendszerek legyenek letiltva.”

d) A 3.4. pontot el kell hagyni.

e) A szöveg a következő 4. és 5. szakasszal egészül ki:

„4. **Vizsgálati módszer**

4.1. Hajtson végre teszt-e-segélyhívást a rendszer manuális aktiválásával.

4.2. Ellenőrizze, hogy a hívás beérkezett-e a KBVP vizsgálati ponthoz, amit vagy a KBVP vizsgálati pont bejegyzése tanúsít, igazolva, hogy fogadta a hívást, vagy a KBVP vizsgálati ponttal létesített sikeres hangkapcsolat.

4.3. Szakítsa meg az e-segélyhívást a KBVP vizsgálati pont megfelelő parancsával (például tegye le).

4.4. Ha a 112-es hívószámú rendszer általi híváskísérlet nem jár sikerrel a vizsgálat során, a vizsgálati eljárás megismételhető.

4.5. A műszaki szolgálat vizsgálatot végző munkatársa hozzáférhet a rendszernek ahhoz a részéhez, ahol az e-segélyhívással kapcsolatos naplófájlokat tárolják a fedélzeti rendszerben. Ennek részeként a vizsgálatot végző személy letöltheti a fedélzeti rendszer naplófájljait, hogy megtekintse őket.

4.6. A harmadik fél szolgáltató által kezelt rendszerben a naplófájl hiánya a rendszer azon részéhez való hozzáféréssel kerül ellenőrzésre, ahol az e-segélyhívási naplófájlokat tárolják.

5. **Értékelés**

5.1. A követelmény akkor teljesül, ha a harmadik fél szolgáltató által kezelt fedélzeti rendszer memóriája nem tartalmaz naplófájlokat.

5.2. A 112-es hívószámú rendszeren keresztül történt e-segélyhíváshoz kapcsolódó naplófájl megléte a harmadik fél szolgáltató által kezelt rendszerben meghibásodásnak minősül.”

VII. MELLÉKLET

Az (EU) 2017/79 felhatalmazáson alapuló rendelet a következő X. melléklettel egészül ki:

„*X. MELLÉKLET*

A tartalék áramforrás teljesítményének ellenőrzésére szolgáló vizsgálati eljárás

1. **Cél**

E vizsgálat annak biztosítására irányul, hogy a fedélzeti e-segélyhívó rendszer vagy az e-segélyhívó önálló műszaki egység képes legyen a 2. pontban meghatározott ideig kommunikálni.

2. **Követelmények**

Az e-segélyhívó rendszernek vagy az e-segélyhívó önálló műszaki egységnek legalább 5 percen át működtethetőnek kell lennie hangkommunikációs üzemmódban, majd 60 percig visszahívási üzemmódban (tétlen üzemmód, a hálózaton regisztrált), ezt követően legalább további 5 percen keresztül hangkommunikációs üzemmódban.

3. **Vizsgálati feltételek**

Az alábbi ellenőrző vizsgálatot olyan e-segélyhívó önálló műszaki egységen végzik, amelyet az I. melléklet szerinti nagymértékű lassulási vizsgálatnak vetettek alá.

Ha az e-segélyhívó önálló műszaki egységnek nem képezi(k) részét az e-segélyhívó rendszer mikrofonja(i) és hangszórója (hangszórói), akkor az e melléklet szerinti vizsgálat elvégzése érdekében reprezentatív mikrofonnal (mikrofonokkal) és hangszóróval (hangszórókkal) egészítik ki a vizsgálati körülményeket.

3.1. **Vizsgálati módszer**

3.1.1. Hajtson végre e-segélyhívást a rendszer manuális aktiválásával.

3.1.2. Ellenőrizze, hogy a hívás beérkezett-e a KBVP vizsgálati ponthoz, amit vagy a KBVP vizsgálati pont bejegyzése tanúsít, igazolva, hogy fogadta a hívást, vagy a KBVP vizsgálati ponttal létesített sikeres hangkapcsolat.

3.1.3. Válassza le a fő áramforrást.

3.1.4. Olvasson fel egy tetszőleges szöveget legalább 5 percig a KBVP vizsgálati ponton.

3.1.5. Szakítsa meg az e-segélyhívást a KBVP vizsgálati pont megfelelő parancsával (például tegye le).

3.1.6. A hívás befejezése után várjon 56 percet.

3.1.7. Kezdeményezzen hívást a KBVP vizsgálati pontról a fedélzeti e-segélyhívó rendszerbe.

3.1.8. Ha a rendszer automatikusan fogadja a hívást, olvasson fel egy tetszőleges szöveget legalább 5 percig a KBVP vizsgálati ponton, különben a teszt befejeződik.

3.2. **Értékelés**

3.2.1. A követelmény akkor teljesül, ha az e-segélyhívó önálló műszaki egység képes a 2. pontban előírt ideig kommunikálni.

3.2.2. Ha a 112-es hívószámú fedélzeti e-segélyhívó rendszer nem képes a 2. pontban meghatározott ideig kommunikálni, az meghibásodásnak minősül.”