Publicatieblad
van de Europese Unie

NL
L-serie

2025/1871

28.10.2025

GEDELEGEERDE VERORDENING (EU) 2025/1871 VAN DE COMMISSIE

van 23 juli 2025

tot wijziging van Verordening (EU) 2015/758 van het Europees Parlement en de Raad wat betreft de normen inzake eCall en tot wijziging van Gedelegeerde Verordening (EU) 2017/79 wat betreft de technische voorschriften en testprocedures voor de goedkeuring van voertuigen die zijn uitgerust met op 112 gebaseerde eCall-boordsystemen

(Voor de EER relevante tekst)

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien Verordening (EU) 2015/758 van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2015 inzake typegoedkeuringseisen voor de uitrol van op 112 gebaseerde eCall-boordsystemen en houdende wijziging van Richtlijn 2007/46/EG ([1]), en met name artikel 5, leden 8 en 9, en artikel 6, lid 12,

Overwegende hetgeen volgt:

(1) Op grond van Verordening (EU) 2015/758 moeten alle nieuwe typen voertuigen van de categorieën M_1 en N_1 zijn uitgerust met een op 112 gebaseerd eCall-boordsysteem.

(2) In de mededeling van de Commissie over een strategie voor duurzame en slimme mobiliteit ([2]) wordt gewezen op de behoefte om het rechtskader voor eCall aan te passen aan nieuwe telecommunicatietechnologieën.

(3) Verordening (EU) 2015/758 bevat een lijst van Europese normen en technische specificaties waarop de technische voorschriften voor de goedkeuring van eCall-systemen en voertuigen die met dergelijke systemen zijn uitgerust, zijn gebaseerd.

(4) Het Europees Comité voor normalisatie (CEN) heeft de nieuwe normen EN 17184:2024 en EN 17240:2024 vastgesteld ter vervanging van de technische specificaties CEN/TS 17184:2022 en CEN/TS 17240:2018. Daarnaast bevat de nieuwe versie van norm EN 16072:2025 voor eCall relevante wijzigingen. Bijgevolg moeten de verwijzingen naar de respectieve technische specificaties en normen in artikel 5, lid 8, van Verordening (EU) 2015/758 worden bijgewerkt.

(5) Bij Gedelegeerde Verordening (EU) 2017/79 van de Commissie ([3]) zijn gedetailleerde technische voorschriften en testprocedures vastgesteld voor de goedkeuring van op 112 gebaseerde eCall-boordsystemen en motorvoertuigen die met dergelijke systemen zijn uitgerust. Die technische voorschriften en testprocedures moeten worden herzien om technologieneutraliteit ervan te waarborgen en technologisch agnostische toepassing van de testmethoden mogelijk te maken.

(6) Om de doeltreffendheid van de zelftest van het eCall-boordsysteem te waarborgen, moet worden bepaald dat op de faalwijzen afzonderlijk moet worden getest.

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

([2]) Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's "Strategie voor duurzame en slimme mobiliteit — Het Europees vervoer op het juiste spoor naar de toekomst", COM(2020) 789 final van 9.12.2020.

([3]) Gedelegeerde Verordening (EU) 2017/79 van de Commissie van 12 september 2016 tot vaststelling van gedetailleerde technische voorschriften en testprocedures voor de EG-typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot op 112 gebaseerde eCall-boordsystemen, op 112 gebaseerde eCall-boordsystemen als technische eenheden, evenals onderdelen daarvan, en tot aanvulling en wijziging van Verordening (EU) 2015/758 van het Europees Parlement en de Raad met betrekking tot de vrijstellingen en de toepasselijke normen (PB L 12 van 17.1.2017, blz. 44, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2017/79/oj).

(7) Om ervoor te zorgen dat het eCall-boordsysteem gereed is voor de periodieke technische controle overeenkomstig Richtlijn 2014/45/EU van het Europees Parlement en de Raad ([4]), moeten de specifieke technische voorschriften worden vastgesteld waaraan bij de typegoedkeuring moet worden voldaan om de technische controle gedurende de hele levenscyclus van de motorvoertuigen te vergemakkelijken.

(8) Om ervoor te zorgen dat de controle of het eCall-boordsysteem niet traceerbaar is vrij van dubbelzinnigheid wordt uitgevoerd, moet het verwachte gedrag na het uitzenden van een eCall-oproep worden gespecificeerd.

(9) Om ervoor te zorgen dat de structuur van de testprocedures in de bijlagen bij Gedelegeerde Verordening (EU) 2017/79 consistent is, moet in die bijlagen een duidelijk onderscheid tussen de testvoorwaarden, de testmethoden en de beoordeling worden gemaakt.

(10) Het is nodig om bepalingen op te stellen om het mogelijk te maken de goedkeuringen die voor 1 januari 2027 zijn verleend uit te breiden tot op 112 gebaseerde eCall-boordsystemen die via circuitgeschakelde communicatienetwerken werken, om ervoor te zorgen dat deze na de overstap op pakketgeschakelde communicatietechnologie hun doel blijven dienen.

(11) Om ervoor te zorgen dat het op 112 gebaseerde eCall-boordsysteem operationeel blijft wanneer de hoofdstroombron van het voertuig wordt ontkoppeld, is het noodzakelijk te voorzien in testprocedures voor de reservestroombron (indien aanwezig) en de secundaire stroombron van het voertuig, die na een verkeersongeval met het voertuig kunnen worden gebruikt.

(12) Daarom moeten Verordening (EU) 2015/758 en Gedelegeerde Verordening (EU) 2017/79 dienovereenkomstig worden gewijzigd.

(13) Om de lidstaten, de nationale autoriteiten en de fabrikanten voldoende tijd te geven om de wijzigingen door te voeren, moet de verplichte toepassing van de normen EN 17184:2024 en EN 17240:2024 tot 1 januari 2027 worden uitgesteld. Daarnaast moeten overgangsbepalingen worden vastgesteld voor de uitvoering van de nieuwe voorschriften voor de reservestroombron en de secundaire stroombron van het op 112 gebaseerde eCall-boordsysteem en voor de gereedheid voor periodieke technische controle van nieuwe voertuigtypen met dergelijke systemen,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

Wijzigingen in Verordening (EU) 2015/758

In de tweede alinea van artikel 5, lid 8, van Verordening (EU) 2015/758 worden de punten a), b) en c) als volgt gewijzigd:

1) in punt a) wordt “EN 16072:2022” vervangen door “EN 16072:2025”;

2) in punt b) wordt “CEN/TS 17184:2022” vervangen door “EN 17184:2024”;

3) in punt c) wordt “CEN/TS 17240:2018” vervangen door “EN 17240:2024”.

Artikel 2

Wijzigingen in Gedelegeerde Verordening (EU) 2017/79

Gedelegeerde Verordening (EU) 2017/79 wordt als volgt gewijzigd:

1) aan artikel 4 wordt het volgende punt 12 toegevoegd:

“12. “test-eCall”: een eCall-noodoproep voor testdoeleinden, die duidelijk kan worden onderscheiden van een echte eCall-noodoproep of die de alarmcentrale (PSAP) niet bereikt.”;

([4]) Richtlijn 2014/45/EU van het Europees Parlement en de Raad van 3 april 2014 betreffende de periodieke technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens en tot intrekking van Richtlijn 2009/40/EG (PB L 127 van 29.4.2014, blz. 51, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj).

2) aan artikel 5 wordt het volgende lid 4 toegevoegd:

"4. Met het oog op de verlenging van een overeenkomstig lid 1 en vóór 1 januari 2027 verleende EG-typegoedkeuring mag de technische dienst het op 112 gebaseerde eCall-boordsysteem vrijstellen van de in bijlage II gespecificeerde volledige botstest en van de daaropvolgende audioapparatuurtest zoals gespecificeerd in bijlage III. De aanpassingen van het gewijzigde op 112 gebaseerde eCall-boordsysteem ten opzichte van het oorspronkelijk goedgekeurde systeem worden door de fabrikant gedocumenteerd en toegelicht aan de technische dienst en de typegoedkeuringsinstantie:

a) wanneer het communicatiegedeelte wordt gewijzigd zonder dat dit gevolgen heeft voor andere onderdelen van het op 112 gebaseerde eCall-boordsysteem en een botstest van het voertuig voor andere doeleinden wordt uitgevoerd, moet het op 112 gebaseerde eCall-boordsysteem daarin worden meegenomen en moeten de volledige botstest zoals gespecificeerd in bijlage II en de daaropvolgende test van de audioapparatuur zoals gespecificeerd in bijlage III worden uitgevoerd;

b) wanneer de wijziging van het communicatiegedeelte van een op 112 gebaseerd eCall-boordsysteem gevolgen heeft voor de andere onderdelen ervan, moeten de in bijlage II gespecificeerde volledige botstest en de daaropvolgende test van de audioapparatuur zoals gespecificeerd in bijlage III worden uitgevoerd.";

3) in artikel 7 wordt lid 1 vervangen door:

"1. Voor de EG-typegoedkeuring van op 112 gebaseerde eCall-boordsystemen als technische eenheid moet de technische eenheid de in de bijlagen I, IV, VI, VII en VIII vastgestelde tests met succes doorstaan en voldoen aan de desbetreffende voorschriften van die bijlagen. Indien de technische eenheid met een reservestroomvoorziening is uitgerust, moet die voldoen aan de voorschriften en onderworpen zijn aan de testprocedure van bijlage X.";

4) bijlage I wordt gewijzigd overeenkomstig bijlage I bij deze verordening;

5) bijlage II wordt gewijzigd overeenkomstig bijlage II bij deze verordening;

6) bijlage III wordt gewijzigd overeenkomstig bijlage III bij deze verordening;

7) bijlage IV wordt gewijzigd overeenkomstig bijlage IV bij deze verordening;

8) bijlage VII wordt gewijzigd overeenkomstig bijlage V bij deze verordening;

9) bijlage VIII wordt gewijzigd overeenkomstig bijlage VI bij deze verordening;

10) bijlage VII bij deze verordening wordt toegevoegd als bijlage X.

Artikel 3

Overgangsbepalingen

1. Met ingang van 1 januari 2026 weigeren de nationale autoriteiten om nieuwe typegoedkeuringen of uitbreidingen van bestaande goedkeuringen te verlenen voor voertuigen, systemen, onderdelen of technische eenheden wanneer die niet aan de technische specificaties van CEN/TS 17184:2022 en CEN/TS 17240:2018 of de normen EN 17184:2024 en EN 17240:2024 voldoen, indien een fabrikant daarom verzoekt.

2. Met ingang van 1 januari 2027 weigeren de nationale autoriteiten om nieuwe typegoedkeuringen te verlenen voor voertuigen, systemen, onderdelen of technische eenheden wanneer die niet aan de normen EN 17184:2024 en EN 17240:2024 voldoen.

3. Met ingang van 1 januari 2027 beschouwen de nationale autoriteiten de conformiteitscertificaten van nieuwe voertuigen die na 31 maart 2018 overeenkomstig Verordening (EU) 2015/758 zijn goedgekeurd en die niet aan de technische specificaties van CEN/TS 17184:2022 en CEN/TS 17240:2018 of de normen EN 17184:2024 en EN 17240:2024 voldoen, als niet langer geldig voor de toepassing van artikel 48, lid 1, van Verordening (EU) 2018/858.

4. Met ingang van 1 januari 2028 beschouwen de nationale autoriteiten de conformiteitscertificaten van nieuwe voertuigen die na 31 maart 2018 overeenkomstig Verordening (EU) 2015/758 zijn goedgekeurd en die niet aan de normen EN 17184:2024 en EN 17240:2024 voldoen, als niet langer geldig voor de toepassing van artikel 48, lid 1, van Verordening (EU) 2018/858.

5. Met ingang van 1 januari 2028 weigeren de nationale autoriteiten om nieuwe typegoedkeuringen te verlenen voor voertuigen, systemen of technische eenheden wanneer die niet voldoen aan de technische voorschriften voor periodieke technische controle overeenkomstig bijlage VII bij Gedelegeerde Verordening (EU) 2017/79, zoals gewijzigd bij deze verordening.

6. Met ingang van 1 januari 2027 weigeren de nationale autoriteiten om nieuwe typegoedkeuringen te verlenen voor voertuigen, systemen of technische eenheden wanneer die niet voldoen aan de voorschriften voor de prestaties van de reservestroombron overeenkomstig bijlage X bij Gedelegeerde Verordening (EU) 2017/79.

Artikel 4

Inwerkingtreding en toepassing

Deze verordening treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Artikel 1, leden 2 en 3, is van toepassing met ingang van 1 januari 2027.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel, 23 juli 2025.

Voor de Commissie
De voorzitter
Ursula VON DER LEYEN

BIJLAGE I

Bijlage I bij Gedelegeerde Verordening (EU) 2017/79 wordt als volgt gewijzigd:

1) punt 1.1.4 wordt vervangen door:

"1.1.4. Plaatsbepaling: het eCall-systeem of het representatieve geheel moet de actuele locatie van het voertuig kunnen vaststellen, waaronder twee recente voertuiglocaties van voordat de gegevens voor de MSD werden gegenereerd.";

2) in punt 2.2.4 wordt de volgende zin toegevoegd:

"Dergelijke besluiten moeten in het testrapport worden gedocumenteerd.";

3) punt 2.4.2 wordt vervangen door:

"2.4.2. De prestatievoorschriften moeten worden gecontroleerd door een testnoodoproep uit te voeren met gebruikmaking van de stroombron nadat deze aan een zeer sterke vertraging is onderworpen.";

4) in punt 2.4.3 wordt de inleidende zin vervangen door:

"2.4.3 Controleer voor de uitvoering van de testnoodoproep of aan de volgende voorwaarden is voldaan:";

5) punt 2.4.3, c), wordt vervangen door:

"c) voor elke testnoodoproep moet één van de in punt 2.7 omschreven verbindingsprocedures, zoals overeengekomen tussen de technische dienst en de fabrikant, worden toegepast;";

6) punt 2.4.4 wordt vervangen door:

"2.4.4. Voer een testnoodoproep uit door een handeling uit te voeren die het systeem activeert overeenkomstig de instructies van de fabrikant.";

7) punt 2.4.5, c), wordt vervangen door:

"c) controleer of de MSD een nauwkeurige en actuele plaatsbepaling bevat. Dit moet worden gecontroleerd in overeenstemming met de testprocedure voor de plaatsbepaling van het voertuig, zoals gespecificeerd in punt 2.5, door een testregistratie waaruit blijkt dat de afwijking tussen de lokalisering door het boordsysteem en de werkelijke locatie (d_IVS) minder dan 150 m is, waarbij het PSAP-testpunt de boodschap krijgt dat de ontvangen informatie betrouwbaar is en de aangegeven positie dus ook.

d) controleer of de MSD de twee recente locaties bevatte van voordat de gegevens voor de MSD werden gegenereerd. Dit moet worden geverifieerd aan de hand van een registratie van het PSAP-testpunt waaruit blijkt dat het de "recentVehicleLocationN1" en "recentVehicleLocationN2" heeft ontvangen.";

8) punt 2.4.6 wordt vervangen door:

"2.4.6. Sluit de testnoodoproep af met het juiste commando van het PSAP-testpunt (bv. ophangen).";

9) de punten 2.7.1.1 en 2.7.1.2 worden vervangen door:

"2.7.1.1. Er moet voor worden gezorgd dat een door het op 112 gebaseerde systeem uitgezonden noodoproep via een OTA-verbinding van een niet-openbaar (d.w.z. gesimuleerd) mobiel netwerk wordt verstuurd en doorgeleid naar het hiervoor bestemde PSAP-testpunt.

2.7.1.2. Het voor de testprocedures gebruikte PSAP-testpunt moet een PSAP-simulator zijn die door de technische dienst wordt beheerd, overeenstemt met de toepasselijke EN-normen en is gecertificeerd volgens EN 16454 en EN 17240. Het PSAP-testpunt moet voorzien zijn van een geluidsinterface, zodat het spraakverkeersysteem kan worden getest.";

10) de punten 2.7.2.1, 2.7.2.2 en 2.7.2.3 worden vervangen door:

"2.7.2.1. Er moet voor worden gezorgd dat een reguliere oproep naar een lang nummer (in plaats van een noodoproep) door het op 112 gebaseerde eCall-boordsysteem wordt uitgezonden en via een OTA-verbinding van een openbaar mobiel netwerk wordt verstuurd en doorgeleid naar het hiervoor bestemde PSAP-testpunt.

Als deze procedure technisch niet mogelijk is, kan in plaats daarvan gebruik worden gemaakt van een noodoproep die door het op 112 gebaseerde eCall-boordsysteem via een openbaar mobiel netwerk in een pakketgeschakeld domein wordt uitgezonden, indien dit zo is overeengekomen tussen de fabrikant of de technische dienst en de echte PSAP of indien een technische oplossing is opgezet om de eCall-noodoproep naar een specifiek PSAP-testpunt door te leiden.

2.7.2.2. Het voor de testprocedures gebruikte PSAP-testpunt moet een PSAP-simulator zijn die door de technische dienst wordt beheerd, overeenstemt met de toepasselijke EN-normen en is gecertificeerd volgens EN 16454 en EN 17240. Het PSAP-testpunt moet voorzien zijn van een geluidsinterface, zodat het spraakverkeersysteem kan worden getest.

2.7.2.3. Indien van toepassing, moet ervoor worden gezorgd dat een door het TPS-systeem uitgezonden reguliere oproep via een OTA-verbinding van een openbaar mobiel netwerk wordt verstuurd en doorgeleid naar het hiervoor bestemde TPSP-testpunt.";

11) de punten 2.7.3.1, 2.7.3.2 en 2.7.3.3 worden vervangen door:

"2.7.3.1. Er moet voor worden gezorgd dat een door het op 112 gebaseerde systeem uitgezonden noodoproep uitsluitend via een draadverbinding met een hiervoor bestemde simulator wordt verstuurd (zonder gebruikmaking van een antenne voor mobiele netwerken) en doorgeleid naar het hiervoor bestemde PSAP-testpunt.

2.7.3.2. Het voor de testprocedures gebruikte PSAP-testpunt moet een PSAP-simulator zijn die door de technische dienst wordt beheerd, overeenstemt met de toepasselijke EN-normen en is gecertificeerd volgens EN 16454 en EN 17240. Het PSAP-testpunt moet voorzien zijn van een geluidsinterface, zodat het spraakverkeersysteem kan worden getest.

2.7.3.3. Indien van toepassing moet ervoor worden gezorgd dat een door het TPS-systeem uitgezonden reguliere oproep via een draadverbinding met een hiervoor bestemde simulator wordt verstuurd (zonder gebruikmaking van een antenne voor mobiele netwerken) en doorgeleid naar het hiervoor bestemde TPSP-testpunt.";

12) punt 2.8.1 wordt vervangen door:

"2.8.1. Deze procedures moeten worden toegepast met het oog op de typegoedkeuring van een onderdeel van op 112 gebaseerde eCall-boordsystemen overeenkomstig artikel 6 van deze verordening.";

13) punt 2.8.2.2 wordt vervangen door:

"2.8.2.2. De prestatievoorschriften moeten worden gecontroleerd door middel van het uitvoeren van een testnoodoproep overeenkomstig de punten 2.4.3 tot en met 2.4.6.";

14) de punten 2.8.2.3, 2.8.2.4, 2.8.2.5 en 2.8.2.6 worden geschrapt.

BIJLAGE II

Bijlage II bij Gedelegeerde Verordening (EU) 2017/79 wordt als volgt gewijzigd:

1) punt 1.1.6 wordt vervangen door:

"1.1.6. Plaatsbepaling: het eCall-systeem moet de actuele locatie van het voertuig kunnen vaststellen, waaronder twee recente voertuiglocaties van voordat de gegevens voor de MSD werden gegenereerd.";

2) punt 2.3.3, c), wordt vervangen door:

"c) voor elke testnoodoproep zal één van de in punt 2.7 van bijlage I omschreven verbindingsprocedures, zoals overeengekomen tussen de technische dienst en de fabrikant, worden toegepast;";

3) punt 2.4 wordt vervangen door:

"2.4. **Procedure voor het testen van de stroomvoorziening**

De in de punten 2.4.1 tot en met 2.4.6 beschreven testprocedure is van toepassing wanneer bijlage X van toepassing is en aan een van de volgende voorwaarden is voldaan:

a) het eCall-systeem als technische eenheid is niet onderworpen aan de in bijlage X beschreven test;

b) het eCall-systeem als technische eenheid is onderworpen aan de in bijlage X beschreven test, maar de reservestroombron in het voertuig wordt gedeeld met andere toestellen.

2.4.1. Als de automatische eCall-noodoproep wordt beëindigd, start dan een handmatige testnoodoproep.

2.4.2. Lees op het PSAP-testpunt ten minste 5 minuten lang een willekeurig stuk tekst voor. Als alternatief kan de in punt 2.6.2 van bijlage III bedoelde testmethode in deze stap worden uitgevoerd als de duur van 5 minuten niet wordt overschreden.

2.4.3. Sluit de eCall-noodoproep af met het juiste commando van het PSAP-testpunt (bv. ophangen).

2.4.4. Wacht 56 minuten na afloop van de oproep.

2.4.5. Initieer een oproep van het PSAP-testpunt naar het eCall-boordsysteem.

2.4.6. Indien de oproep automatisch wordt aangenomen, lees dan op het PSAP-testpunt ten minste 5 minuten lang een willekeurig stuk tekst voor; zo niet is de test voltooid.";

4) punt 2.7 wordt geschrapt;

5) het volgende punt 3 wordt toegevoegd:

"3. **Controleprocedure**

3.1. Controle van de minimumreeks gegevens (MSD)

3.1.1. Controleer elk van de volgende punten in ten minste één van de testnoodoproepen:

a) controleer of de volledige botstest een eCall-noodoproep heeft geïnitieerd. Dit moet worden gecontroleerd aan de hand van een registratie van het PSAP-testpunt waaruit blijkt dat deze na de botstest een eCall-noodoproep heeft ontvangen en dat de wijzer van de MSD "automatisch geïnitieerde eCall-noodoproep" aangaf;

b) controleer of de statusvermelding van het eCall-systeem een eCall-sequentie heeft geregistreerd na de automatische of manuele initiëring. Dit moet worden gecontroleerd aan de hand van een registratie waaruit blijkt dat een indicatiesequentie was uitgevoerd op alle in de documentatie van de fabrikant gespecifieerde sensoren (visuele en/of akoestische);

c) controleer of het PSAP-testpunt een MSD heeft ontvangen. Dit moet worden gecontroleerd aan de hand van een registratie van het PSAP-testpunt waaruit blijkt dat na de automatische initiëring vanuit het voertuig een MSD is ontvangen en met succes gedecodeerd;

d) controleer of de MSD nauwkeurige voertuigspecifieke gegevens bevat. Dit moet worden gecontroleerd aan de hand van een registratie van het hiervoor bestemde PSAP-testpunt waaruit blijkt dat de in de gegevensvelden ingevulde informatie met betrekking tot het voertuigtype, het voertuigidentificatienummer (VIN) en het type opslag van de voertuigaandrijving niet afwijkt van de informatie in de aanvraag voor de typegoedkeuring;

e) controleer of de MSD een nauwkeurige en actuele plaatsbepaling bevat. Dit moet worden gecontroleerd in overeenstemming met de testprocedure voor de lokalisering van het voertuig, zoals gedefinieerd in punt 2.5 van bijlage I, door een testregistratie waaruit blijkt dat de afwijking tussen de lokalisering door het boordsysteem en de werkelijke locatie (d_IVS) minder dan 150 m is, waarbij het PSAP-testpunt de boodschap krijgt dat de ontvangen informatie betrouwbaar is en de aangegeven positie dus ook. Indien de botstest ergens plaatsvindt waar geen GNSS-signalen worden ontvangen, kan het voertuig voor de uitvoering van de testnoodoproep naar een geschikte locatie worden verplaatst;

f) controleer of de MSD de twee recente locaties bevatte van voordat de gegevens voor de MSD werden gegenereerd. Dit moet worden geverifieerd aan de hand van een registratie van het PSAP-testpunt waaruit blijkt dat het de "recentVehicleLocationN1" en "recentVehicleLocationN2" heeft ontvangen.";

g) controleer of de MSD een actuele tijdstempel bevat. Dit wordt gecontroleerd door een testregistratie waaruit blijkt dat de tijdstempel in de door het PSAP-testpunt ontvangen MSD niet met meer dan 60 seconden afwijkt van de precieze tijd waarop de activering van het systeem is geregistreerd.

3.2. Indien de automatische testnoodoproep niet met succes kon worden uitgevoerd vanwege factoren die geen verband houden met het voertuig, is het toegestaan om de automatische initiëring te controleren aan de hand van de interne functie voor het registreren van transacties van het eCall-boordsysteem. Dit register moet ontvangen initiëringssignalen in een permanent geheugen kunnen opslaan. De technicus moet toegang hebben tot de gegevens die in het boordsysteem zijn opgeslagen en moet controleren dat voor de botstest geen signaal van automatische initiëring is geregistreerd en dat na de botstest wel een signaal van automatische initiëring is geregistreerd.

3.3. Indien het voertuig tijdens de testnoodoproep aan een externe stroombron is gekoppeld (als de botstest wordt uitgevoerd zonder dat de standaard-stroombron van het voertuig is geïnstalleerd), moet worden gecontroleerd of de ingebouwde elektrische installatie die het eCall-boordsysteem van stroom voorziet, intact is gebleven. Dit moet worden gecontroleerd aan de hand van een verslag van een technicus waarin wordt bevestigd dat de integriteit van het ingebouwde elektrische systeem, met inbegrip van een loze ingebouwde elektrische stroombron (visuele inspectie van eventuele mechanische beschadiging van de bevestigingsklamp of de structuur van de stroombron) en de verbindingen langs de klemmen, is gecontroleerd.

3.4. Controle van de stroomvoorzieningstest

3.4.1. Aan dit voorschrift wordt geacht te zijn voldaan indien het eCall-boordsysteem in staat is te communiceren gedurende de vereiste periode, zoals gespecificeerd in punt 2 van bijlage X. Is het systeem dat niet, dan wordt geacht dat het de controle niet heeft doorstaan.".

BIJLAGE III

Bijlage III bij Gedelegeerde Verordening (EU) 2017/79 wordt als volgt gewijzigd:

1) punt 1.1.2 wordt geschrapt;

2) punt 2.1 wordt vervangen door:

"2.1. Doel van de test inzake botsbestendigheid van de audioapparatuur

Het doel van deze test is na te gaan of de luidspreker(s) en microfoon(s) met succes worden ingeschakeld en of de audioapparatuur ook na een frontale of laterale botstest blijft functioneren.";

3) punt 2.3.1 wordt vervangen door:

"2.3.1. De botsbestendigheid van de audioapparatuur moet worden gecontroleerd door na de botstest een testnoodoproep uit te voeren met behulp van de spraakverkeerverbinding tussen het voertuig en het PSAP-testpunt.";

4) de punten 2.5 en 2.5.1 worden vervangen door:

"2.5. **Testvoorwaarden**

2.5.1. Controleer voor de uitvoering van de testnoodoproep of aan de volgende voorwaarden is voldaan:

a) voor elke testnoodoproep zal één van de in punt 2.7 van bijlage I gespecificeerde verbindingsprocedures, zoals overeengekomen tussen de technische dienst en de fabrikant, worden toegepast;

b) het hiervoor bestemde PSAP-testpunt beschikbaar is om een door het op 112 gebaseerde eCall-boordsysteem uitgezonden eCall-noodoproep te ontvangen, of het eCall-boordsysteem is geregistreerd zodat een oproep vanaf het PSAP-testpunt kan worden gestart;

c) het is niet mogelijk dat een gesimuleerde eCall-noodoproep via het reële netwerk door een echte PSAP wordt ontvangen;

d) indien van toepassing: het TPS-systeem is uitgeschakeld of zal automatisch overschakelen naar het op 112 gebaseerde systeem;

e) de ontstekings- of de hoofdbesturingsschakelaar van het voertuig is geactiveerd;

f) er kan gebruik worden gemaakt van een externe stroombron indien na de testprocedure van bijlage II de stroomcapaciteit (hoofd- en back-upvoorziening) niet langer beschikbaar is.";

5) de punten 2.6 en 2.6.1 worden vervangen door:

"2.6. **Testmethode**

2.6.1. Voer een testnoodoproep uit middels een manuele activering via het ingebouwde HMI en wacht totdat de luidspreker(s) en microfoon(s) ingeschakeld zijn en gereed zijn voor spraakcommunicatie, of voer een oproep uit vanaf het PSAP-testpunt naar het eCall-boordsysteem.";

6) de punten 2.6.3 en 2.6.4 worden vervangen door:

"2.6.3. Sluit de testnoodoproep af met het juiste commando van het PSAP-testpunt (bv. ophangen).

2.6.4. Indien niet aan de voorwaarden kan worden voldaan door tekortkomingen die door het PSAP-testpunt of het transmissiemedium zijn veroorzaakt, mag de testnoodoproep worden herhaald, waarbij de testopstelling indien nodig kan worden aangepast.";

7) in het aanhangsel wordt punt 3.1, c) vervangen door:

"c) Zij kunnen de besluiten nemen.

De meeste mensen hadden het wel door.".

BIJLAGE IV

Bijlage IV bij Gedelegeerde Verordening (EU) 2017/79 wordt als volgt gewijzigd:

1) in punt 1 wordt na punt 1.1 het volgende punt 1.1.1 ingevoegd:

"1.1.1. In het geval van een optioneel TPS-systeem blijven de TPS-tests van punt 9.8 van norm EN 16454:2023 na 31 december 2025 van toepassing op de conformiteitsverklaring van het eCall-boordsysteem.";

2) punt 2.3 wordt vervangen door:

"2.3. Er moet worden gecontroleerd of het op 112 gebaseerde systeem gedeactiveerd is terwijl het TPS-systeem actief is door het uitvoeren van een manueel geïnitieerde testnoodoproep.";

3) de punten 2.3.1 tot en met 2.3.4 worden vervangen door:

"2.3.1. Controleer voor de uitvoering van de testnoodoproep of aan de volgende voorwaarden is voldaan:

a) voor elke testnoodoproep zal één van de in punt 2.7 van bijlage I gespecificeerde verbindingsprocedures, zoals overeengekomen tussen de technische dienst en de fabrikant, worden toegepast;

b) het speciaal hiervoor bestemde PSAP-testpunt is klaar voor het ontvangen van een door een op 112 gebaseerd eCall-systeem uitgezonden eCall-noodoproep;

c) het speciaal hiervoor bestemde TPSP-testpunt is klaar voor het ontvangen van een door het TPS-systeem uitgezonden eCall-noodoproep;

d) het is niet mogelijk dat een valse eCall-noodoproep via het reële netwerk door een echte PSAP wordt ontvangen, en

e) de ontstekings- of de hoofdbesturingsschakelaar van het voertuig is geactiveerd.

2.3.2. Voer een testnoodoproep uit middels een manuele initiëring van het TPS-systeem.

2.3.3. Controleer of:

a) er middels een eCall-noodoproep contact is gemaakt met het TPSP-testpunt in de vorm van een succesvolle spraakverbinding met het TPSP-testpunt;

b) de gegevens op het TPSP-testpunt naar behoren zijn ontvangen, waaronder ten minste de MSD, en

c) er geen eCall-noodoproep met het PSAP-testpunt, of poging daartoe, is geweest, aan de hand van een registratie van het PSAP-testpunt waaruit blijkt dat deze geen eCall-noodoproep heeft ontvangen.

2.3.4. Sluit de eCall-noodoproep af met het juiste commando van het TPSP-testpunt (bv. ophangen).";

4) punt 2.4 wordt vervangen door:

"2.4. Er moet worden gecontroleerd of de uitwijkprocedure en activering van het op 112 gebaseerde systeem werken in het geval dat het TPS-systeem niet functioneert; dit door middel van het uitvoeren van een manueel geïnitieerde testnoodoproep.";

5) de punten 2.4.1 tot en met 2.4.5 worden vervangen door:

"2.4.1. Het TPS-systeem moet volgens de instructies van de technische dienst worden gewijzigd om een defect te simuleren en de uitwijkprocedure te initiëren op basis van de door de fabrikant ter beschikking gestelde documentatie. De keuze op basis van die instructies moet in het testrapport worden gedocumenteerd.

2.4.2. Controleer voor de uitvoering van de testnoodoproep of aan de volgende voorwaarden is voldaan:

a) voor elke testnoodoproep zal één van de in punt 2.7 van bijlage I omschreven verbindingsprocedures, zoals overeengekomen tussen de technische dienst en de fabrikant, worden toegepast;

b) het speciaal hiervoor bestemde PSAP-testpunt is beschikbaar voor het ontvangen van een door een op 112 gebaseerd eCall-systeem uitgezonden noodoproep;

c) het is niet mogelijk dat een gesimuleerde eCall-noodoproep via het reële netwerk door een echte PSAP wordt ontvangen, en

d) de ontstekings- of de hoofdbesturingsschakelaar van het voertuig is geactiveerd.

2.4.3. Voer een testnoodoproep uit middels een manuele initiëring van het TPS-systeem.

2.4.4. Controleer of:

a) er middels een eCall-noodoproep contact is gemaakt met het PSAP-testpunt in de vorm van een succesvolle spraakverbinding met het PSAP-testpunt, en

b) of het PSAP-testpunt een MSD heeft ontvangen. Dat wordt gecontroleerd door een registratie van het PSAP-testpunt waaruit blijkt dat een na de initiëring door het eCall-systeem uitgezonden MSD is ontvangen en met succes is gedecodeerd.

2.4.5. Sluit de testnoodoproep af met het juiste commando van het PSAP-testpunt (bv. ophangen).";

6) punt 2.5 wordt geschrapt.

BIJLAGE V

Bijlage VII bij Gedelegeerde Verordening (EU) 2017/79 wordt als volgt gewijzigd:

1) punt 1.3.1 wordt vervangen door:

"1.3.1. De fabrikant verstrekt aan de technische dienst en de typegoedkeuringsinstantie de in tabel bedoelde documentatie, waarin voor elke post wordt aangegeven met welke techniek deze wordt gemonitord.";

2) in de tabel wordt de derde rij (het tweede punt) vervangen door:

"De antenne van het mobiele netwerk is aangesloten"	

3) in de tabel wordt de vijfde rij (het vierde punt) vervangen door:

"De GNSS-antenne is aangesloten"	

4) punt 2.1.1 wordt vervangen door:

"2.1.1. De volgende test wordt uitgevoerd, voor elk van de in de tabel vermelde punten afzonderlijk, op voertuigen met een eCall-boordsysteem overeenkomstig artikel 5, op technische eenheden overeenkomstig artikel 7, en op onderdelen die voor testdoeleinden deel uitmaken van een volledig systeem overeenkomstig artikel 6.";

5) punt 2.1.2 wordt vervangen door:

"2.1.2. Simuleer een storing van het eCall-systeem door een kritisch defect te introduceren die door de zelftest worden gemonitord volgens de door de fabrikant verstrekte technische documentatie. De fabrikant verstrekt een lijst van de controles en een beschrijving van de wijze waarop deze kunnen worden geactiveerd.";

6) in punt 2.1.5 wordt de volgende zin toegevoegd:

"Voor storingen die niet door de technische dienst gesimuleerd of ingebracht kunnen worden, verstrekken de fabrikanten documentatie aan de technische dienst waarin de testprocedure en de testresultaten zijn beschreven.";

7) punt 3.1 wordt vervangen door:

"3.1. Wanneer de fabrikant een aanvraag indient voor de herziening of de uitbreiding van een bestaande typegoedkeuring met het oog op de toevoeging van een bijkomende GNSS-antenne, een elektronische controle-eenheid, een antenne voor mobiele netwerken en/of een stroombron, is het niet nodig de onderdelen van het op 112 gebaseerde eCall-boordsysteem opnieuw te testen om aan de voorschriften van deze bijlage te voldoen, mits deze onderdelen waarvoor typegoedkeuring is verleend minstens dezelfde functionele eigenschappen hebben en overeenkomstig artikel 6, lid 3, onder deze bijlage vallen.";

8) het volgende punt 4 wordt toegevoegd:

"4. **Technische voorschriften om periodieke technische controles mogelijk te maken**

4.1. *Doel*

Het doel is de volgende kenmerken van het eCall-systeem te controleren:

a) de correcte bedrijfsstatus, door middel van een visuele waarneming van de status van het storingswaarschuwingssignaal na activering van de hoofdbesturingsschakelaar van het voertuig en een controle van de lamp. Wanneer het storingswaarschuwingssignaal enkel wordt weergegeven in een gemeenschappelijke ruimte (het gedeelte waarop twee of meer informatiefuncties of -symbolen mogen worden weergegeven, maar niet tegelijkertijd), moet eerst worden gecontroleerd of de gemeenschappelijke ruimte vóór de controle van de status van het storingswaarschuwingssignaal functioneel is;

b) de correcte nauwkeurigheid van de minimumreeks gegevens (door het genereren en aflezen van de huidige MSD), de correcte werking en toestand van de eCall-onderdelen en de reservebatterij (indien van toepassing), door het gebruik van een elektronische voertuiginterface;

c) de integriteit van de software, door externe verificatie van versie-informatie, hashwaarden en systeemconfiguraties in vergelijking met referentiegegevens;

d) de correcte werking van de spraakverbinding, door een audio-echotest en een test van de luidspreker uit te voeren met behulp van de voertuiginterface.

4.2. **Voorschriften**

4.2.1. Het op 112 gebaseerde eCall-boordsysteem moet de informatie kunnen verstrekken voor de uitvoering van de in punt 3, onder 7.13, van bijlage I bij Richtlijn 2014/45/EU gespecificeerde testmethoden met behulp van de elektronische voertuiginterface.

4.2.2. De fabrikant stelt de technische informatie ter beschikking, die de instructies bevat voor het uitlezen van de informatie of het uitvoeren van de controles met betrekking tot elk in punt 3, onder 7.13, van bijlage I bij Richtlijn 2014/45/EU gespecificeerde punt.

4.3. **Testprocedure**

4.3.1. Er moet worden nagegaan of de informatie met betrekking tot elk in punt 3, onder 7.13, van bijlage I bij Richtlijn 2014/45/EU gespecificeerde punt in het eCall-systeem kan worden uitgelezen met behulp van de elektronische voertuiginterface volgens de instructies van de fabrikant.

4.3.2. Er moet worden gecontroleerd of een echo- en luidsprekertest kan worden uitgevoerd om de correcte werking van de spraakverbinding via de voertuiginterface te controleren.”.

BIJLAGE VI

Bijlage VIII bij Gedelegeerde Verordening (EU) 2017/79 wordt als volgt gewijzigd:

1) deel I wordt als volgt gewijzigd:

a) punt 2.1 wordt vervangen door:

"2.1. Het op 112 gebaseerde eCall-boordsysteem of de technische eenheid is niet beschikbaar voor communicatie met de PSAP of reageert niet automatisch wanneer de PSAP de communicatie initieert na het aflopen van de eCall-timer T9 (1 uur).";

b) punt 2.2 wordt geschrapt;

c) in punt 3 wordt de titel vervangen door:

"3. **Testvoorwaarden**";

d) de punten 3.2 en 3.2.1 worden geschrapt;

e) punt 3.2.2 wordt vervangen door:

"3.2. Controleer voor de uitvoering van de test of aan de volgende voorwaarden is voldaan:

a) voor elke testnoodoproep zal één van de in punt 2.7 van bijlage I gespecificeerde verbindingsprocedures, zoals overeengekomen tussen de technische dienst en de fabrikant, worden toegepast;

b) het speciaal hiervoor bestemde PSAP-testpunt is beschikbaar voor het ontvangen van een door een op 112 gebaseerd eCall-systeem uitgezonden noodoproep;

c) de ontstekings- of de hoofdbesturingsschakelaar van het voertuig is geactiveerd;

d) alle mogelijke TPS-systemen of andere systemen met diensten met toegevoegde waarde worden uitgeschakeld.";

f) de punten 3.2.3 en 3.2.4 worden geschrapt;

g) in punt 4 wordt de titel vervangen door:

"4. **Testmethode**";

h) de punten 4.1 en 4.2 worden vervangen door:

"4.1. Voer een testnoodoproep uit middels een manuele initiëring van het systeem.

4.2. Controleer of contact is gemaakt met het PSAP-testpunt aan de hand van een registratie van het PSAP-testpunt waaruit blijkt dat deze een noodoproep heeft ontvangen of aan de hand van een succesvolle spraakverbinding met het PSAP-testpunt.";

i) aan punt 4 worden de volgende punten 4.3, 4.4 en 4.5 toegevoegd:

"4.3. Sluit de eCall-noodoproep af met het juiste commando van het PSAP-testpunt (bv. ophangen).

4.4. Laat het op 112 gebaseerde eCall-boordsysteem ingeschakeld staan en wacht ten minste 63 minuten (1 uur + 5 % marge volgens EN 16454 en EN 17240).

4.5. Probeer om via het PSAP-testpunt een verbinding tot stand te brengen met het op 112 gebaseerde eCall-boordsysteem.";

j) het volgende punt 5 wordt toegevoegd:

"5. **Beoordeling**

5.1. Aan dit voorschrift wordt geacht te zijn voldaan indien het op 112 gebaseerde eCall-boordsysteem noch beschikbaar is voor communicatie met de PSAP noch automatisch reageert op de oproep wanneer het PSAP-testpunt na het aflopen van de eCall-timer T9 (1 uur) een verbinding tot stand probeert te brengen.

5.2. Indien er een verbinding met het op 112 gebaseerde eCall-boordsysteem tot stand kan worden gebracht of er automatisch wordt gereageerd wanneer het PSAP-testpunt de communicatie opstart, wordt dit gezien als een tekortkoming.";

2) deel II wordt als volgt gewijzigd:

a) aan punt 3 wordt het volgende punt 3.3 toegevoegd:

"3.3. Controleer voor de uitvoering van de test of aan de volgende voorwaarden is voldaan:

a) voor elke testnoodoproep zal één van de in punt 2.7 van bijlage I omschreven verbindingsprocedures, zoals overeengekomen tussen de technische dienst en de fabrikant, worden toegepast;

b) het speciaal hiervoor bestemde PSAP-testpunt is beschikbaar voor het ontvangen van een door een op 112 gebaseerd eCall-systeem uitgezonden noodoproep;

c) de ontstekings- of de hoofdbesturingsschakelaar van het voertuig is geactiveerd, en

d) alle mogelijke TPS-systemen of andere systemen met diensten met toegevoegde waarde worden uitgeschakeld.";

b) in punt 4 worden de punten 4.1 en 4.2 vervangen door:

"4.1. Voer een eCall-noodoproep uit middels een manuele initiëring van het systeem.

4.2. Controleer of contact is gemaakt met het PSAP-testpunt aan de hand van een registratie van het PSAP-testpunt waaruit blijkt dat deze een noodoproep heeft ontvangen of aan de hand van een succesvolle spraakverbinding met het PSAP-testpunt.";

c) aan punt 4 worden de volgende punten 4.3 en 4.4 toegevoegd:

"4.3. Sluit de eCall-noodoproep af met het juiste commando van het PSAP-testpunt (bv. ophangen).

4.4. 13 uur na een eCall-noodoproep moet de tester van de technische dienst toegang worden verleend tot het gedeelte van het boordsysteem waar de eCall-logbestanden worden bewaard. Hiertoe moet de tester onder meer alle logbestanden van het boordsysteem kunnen downloaden om ze te bekijken.";

3) deel III wordt als volgt gewijzigd:

a) punt 3.1 wordt vervangen door:

"3.1. De technische dienst moet toegang worden verleend tot het gedeelte van het boordsysteem waar de gegevens worden bewaard.";

b) aan punt 3 wordt het volgende punt 3.3 toegevoegd:

"3.3. Controleer voor de uitvoering van de test of aan de volgende voorwaarden is voldaan:

a) voor elke testnoodoproep zal één van de in punt 2.7 van bijlage I omschreven verbindingsprocedures, zoals overeengekomen tussen de technische dienst en de fabrikant, worden toegepast;

b) het speciaal hiervoor bestemde PSAP-testpunt is beschikbaar voor het ontvangen van een door een op 112 gebaseerd eCall-systeem uitgezonden noodoproep;

c) de ontstekings- of de hoofdbesturingsschakelaar van het voertuig is geactiveerd, en

d) alle mogelijke TPS-systemen of andere systemen met diensten met toegevoegde waarde worden uitgeschakeld.";

c) punt 4.1 wordt vervangen door:

"4.1. Voer een eCall-noodoproep uit middels een manuele initiëring van het systeem.";

d) aan punt 4 worden de volgende punten 4.2, 4.3 en 4.4 toegevoegd:

"4.2. Controleer of contact is gemaakt met het PSAP-testpunt aan de hand van een registratie van het PSAP-testpunt waaruit blijkt dat deze een noodoproep heeft ontvangen of aan de hand van een succesvolle spraakverbinding met het PSAP-testpunt.

4.3. Sluit de eCall-noodoproep af met het juiste commando van het PSAP-testpunt (bv. ophangen).

4.4. De tester van de technische dienst moet toegang worden verleend tot het gedeelte van het interne geheugen van het boordsysteem waar de gegevens worden bewaard. De tester moet onder meer alle informatie van het boordsysteem met betrekking tot de locatie van het voertuig kunnen downloaden om ze te bekijken.";

4) deel IV wordt als volgt gewijzigd:

a) in punt 3 wordt de titel vervangen door:

"3. **Testvoorwaarden**";

b) punt 3.2 wordt vervangen door:

"3.2. Het TPS-systeem moet worden uitgeschakeld voor de duur van de eCall-noodoproep.";

c) punt 3.2.1 wordt vervangen door:

"3.2.1. Controleer voor de uitvoering van de test of aan de volgende voorwaarden is voldaan:

a) voor elke testnoodoproep zal één van de in punt 2.7 van bijlage I omschreven verbindingsprocedures, zoals overeengekomen tussen de technische dienst en de fabrikant, worden toegepast;

b) het speciaal hiervoor bestemde PSAP-testpunt is beschikbaar voor het ontvangen van een door een op 112 gebaseerd eCall-systeem uitgezonden noodoproep;

c) de ontstekings- of de hoofdbesturingsschakelaar van het voertuig is geactiveerd, en

d) alle mogelijke TPS-systemen of andere systemen met diensten met toegevoegde waarde worden uitgeschakeld.";

d) punt 3.4 wordt geschrapt;

e) de volgende punten 4 en 5 worden toegevoegd:

"4. **Testmethode**

4.1. Voer een testnoodoproep uit middels een manuele initiëring van het systeem.

4.2. Controleer of contact is gemaakt met het PSAP-testpunt aan de hand van een registratie van het PSAP-testpunt waaruit blijkt dat deze een noodoproep heeft ontvangen of aan de hand van een succesvolle spraakverbinding met het PSAP-testpunt.

4.3. Sluit de eCall-noodoproep af met het juiste commando van het PSAP-testpunt (bv. ophangen).

4.4. Als het op 112 gebaseerde systeem er tijdens de test niet in slaagt om contact te maken, mag de testprocedure worden herhaald.

4.5. De tester van de technische dienst moet toegang worden verleend tot het gedeelte van het boordsysteem waar de eCall-logbestanden worden bewaard. Hiertoe moet de tester onder meer alle logbestanden van het boordsysteem kunnen downloaden om ze te bekijken.

4.6. Er wordt gecontroleerd of er geen logbestand is aangemaakt in het TPS-systeem in het deel van het systeem waar eCall-logbestanden worden opgeslagen.

5. **Beoordeling**

5.1. Aan dit voorschrift wordt geacht te zijn voldaan indien geen logbestanden aanwezig zijn in het geheugen van het TPS-systeem.

5.2. Indien er in het TPS-systeem een logbestand is van een eCall-noodoproep die via het op 112 gebaseerde systeem is uitgevoerd, wordt dit beschouwd als een tekortkoming.".

BIJLAGE VII

Aan Gedelegeerde Verordening (EU) 2017/79 wordt de volgende bijlage X toegevoegd:

"*„BIJLAGE X*

Testprocedure voor de verificatie van de prestaties van de reservestroombron

1. **Doel**

Het doel van deze test is ervoor te zorgen dat het eCall-boordsysteem of eCall-boordsysteem als technische eenheid gedurende de in punt 2 gespecificeerde periode in staat is communiceren.

2. **Voorschriften**

Het eCall-systeem of eCall-systeem als technische eenheid moet gedurende ten minste 5 minuten operationeel zijn in spraakverkeermodus, gevolgd door 60 minuten in de wederoproepmodus (ruststand, geregistreerd op het netwerk), gevolgd door een nieuwe periode van ten minste 5 minuten in spraakverkeermodus.

3. **Testvoorwaarden**

De volgende controleprocedure wordt uitgevoerd op een eCall-systeem als technische eenheid dat is onderworpen aan de test met zeer sterke vertraging overeenkomstig bijlage I.

Indien het eCall-systeem als technische eenheid geen microfoon(s) en luidspreker(s) voor het eCall-systeem omvat, worden voor de uitvoering van de test van deze bijlage representatieve microfoon(s) en luidspreker(s) aan de testopstelling toegevoegd.

3.1. **Testmethode**

3.1.1. Voer een eCall-noodoproep uit middels een manuele initiëring van het systeem.

3.1.2. Controleer of contact is gemaakt met het PSAP-testpunt aan de hand van een registratie van het PSAP-testpunt waaruit blijkt dat deze de oproep heeft ontvangen of aan de hand van een succesvolle spraakverbinding met het PSAP-testpunt.

3.1.3. Ontkoppel het systeem van de hoofdstroombron.

3.1.4. Lees op het PSAP-testpunt ten minste 5 minuten lang een willekeurig stuk tekst voor.

3.1.5. Sluit de eCall-noodoproep af met het juiste commando van het PSAP-testpunt (bv. ophangen).

3.1.6. Wacht 56 minuten na afloop van de oproep.

3.1.7. Initieer een oproep van het PSAP-testpunt naar het eCall-boordsysteem.

3.1.8. Indien de oproep automatisch wordt aangenomen, lees dan op het PSAP-testpunt ten minste 5 minuten lang een willekeurig stuk tekst voor; zo niet is de test voltooid.

3.2. **Beoordeling**

3.2.1. Aan dit voorschrift wordt geacht te zijn voldaan indien het eCall-boordsysteem als technische eenheid in staat is te communiceren gedurende de vereiste periode, zoals gespecificeerd in punt 2.

3.2.2. Als het op 112 gebaseerde eCall-boordsysteem niet in staat is om gedurende de in punt 2 bedoelde periode te communiceren, wordt dit gezien als een tekortkoming."."