Úradný vestník
Európskej únie

SK
Séria L

2025/1871

28.10.2025

DELEGOVANÉ NARIADENIE KOMISIE (EÚ) 2025/1871

z 23. júla 2025,

ktorým sa mení nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/758, pokiaľ ide o normy týkajúce sa systému eCall, a ktorým sa mení delegované nariadenie (EÚ) 2017/79, pokiaľ ide o technické požiadavky a skúšobné postupy schvaľovania motorových vozidiel vybavených palubnými systémami eCall využívajúcimi tiesňovú linku 112

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/758 z 29. apríla 2015 o požiadavkách typového schválenia pri zavádzaní palubného systému eCall využívajúceho službu tiesňovej linky 112 a o zmene smernice 2007/46/ES ([1]), a najmä na jeho článok 5 ods. 8 a 9 a článok 6 ods. 12,

keďže:

(1) Nariadením (EÚ) 2015/758 sa stanovuje povinnosť vybaviť všetky nové typy vozidiel kategórií M_1 a N_1 palubným systémom eCall využívajúcim tiesňovú linku 112.

(2) V oznámení Komisie o stratégii pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu ([2]) sa uvádza potreba prispôsobiť právny rámec systému eCall novým telekomunikačným technológiám.

(3) Nariadenie (EÚ) 2015/758 obsahuje zoznam európskych noriem a technických špecifikácií, na ktorých sú založené technické požiadavky na schvaľovanie systémov eCall a vozidiel vybavených takýmito systémami.

(4) Európsky výbor pre normalizáciu (CEN) prijal nové normy EN 17184:2024 a EN 17240:2024, ktoré nahrádzajú technické špecifikácie CEN/TS 17184:2022 a CEN/TS 17240:2018 v uvedenom poradí. Okrem toho nová verzia normy EN 16072:2025 obsahuje relevantné zmeny týkajúce sa systému eCall. Odkazy na príslušné technické špecifikácie a normy uvedené v článku 5 ods. 8 nariadenia (EÚ) 2015/758 by sa preto mali aktualizovať.

(5) Delegovaným nariadením Komisie (EÚ) 2017/79 ([3]) sa stanovujú podrobné technické požiadavky a skúšobné postupy pre schvaľovanie palubných systémov eCall využívajúcich tiesňovú linku 112 a motorových vozidiel vybavených takýmito systémami. Uvedené technické požiadavky a skúšobné postupy by sa mali zrevidovať, aby sa zabezpečila technologická neutralita a umožnilo technologicky nezávislé uplatňovanie skúšobných metód.

(6) S cieľom zabezpečiť účinnosť samotestovania palubného systému eCall je potrebné stanoviť, že poruchové režimy by sa mali testovať samostatne.

([1]) Ú. v. EÚ L 123, 19.5.2015, s. 77., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/758/oj.
([2]) Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov s názvom Stratégia pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu – nasmerovanie európskej dopravy do budúcnosti [COM(2020) 789 final, 9.12.2020].
([3]) Delegované nariadenie Komisie (EÚ) 2017/79 z 12. septembra 2016, ktorým sa stanovujú podrobné technické požiadavky a skúšobné postupy pre typové schválenie ES motorových vozidiel, pokiaľ ide o ich palubné systémy eCall využívajúce tiesňovú linku 112, a samostatných technických jednotiek a komponentov palubného systému eCall využívajúceho tiesňovú linku 112, a ktorým sa dopĺňa a mení nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/758, pokiaľ ide o výnimky a uplatniteľné normy (Ú. v. EÚ L 12, 17.1.2017, s. 44, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2017/79/oj).

(7) S cieľom zabezpečiť pripravenosť palubného systému eCall na pravidelné kontroly technického stavu v súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2014/45/EÚ ([4]) je potrebné stanoviť osobitné technické požiadavky, ktoré sa majú splniť pri typovom schvaľovaní, aby sa uľahčili kontroly technického stavu počas celého životného cyklu motorových vozidiel.

(8) S cieľom zabezpečiť, aby sa overenie nedostatočnej vysledovateľnosti palubného systému eCall vykonávalo jednoznačne, je potrebné špecifikovať očakávané správanie po tom, ako je volanie systému eCall vyslané.

(9) S cieľom zabezpečiť, aby bola štruktúra skúšobných postupov konzistentná vo všetkých prílohách k delegovanému nariadeniu (EÚ) 2017/79, by sa v uvedených prílohách malo jasne rozlišovať medzi skúšobnými podmienkami, skúšobnými metódami a posúdením.

(10) Je potrebné stanoviť ustanovenia umožňujúce rozšírenie schválení udelených pred 1. januárom 2027 pre palubné systémy eCall využívajúce tiesňovú linku 112 a prevádzkované prostredníctvom komunikačných sietí s prepínaním okruhov s cieľom zabezpečiť, aby naďalej slúžili účelu aj po prechode na komunikačnú technológiu s prepínaním paketov.

(11) S cieľom zabezpečiť, aby palubný systém eCall využívajúci tiesňovú linku 112 zostal v prevádzke v prípade odpojenia hlavného napájacieho zdroja vozidla, je potrebné zabezpečiť skúšobné postupy pre záložný napájací zdroj (ak je namontovaný) a sekundárny napájací zdroj vozidla, ktoré by sa mohli použiť po dopravnej nehode s vozidlom.

(12) Nariadenie (EÚ) 2015/758 a delegované nariadenie (EÚ) 2017/79 by sa preto mali zodpovedajúcim spôsobom zmeniť.

(13) S cieľom poskytnúť členským štátom, vnútroštátnym orgánom a výrobcom dostatočný čas na vykonanie zmien by sa povinné uplatňovanie noriem EN 17184:2024 a EN 17240:2024 malo odložiť na 1. januára 2027. Okrem toho je potrebné stanoviť prechodné ustanovenia na vykonávanie nových požiadaviek týkajúcich sa záložného napájacieho zdroja a sekundárneho napájacieho zdroja vozidla palubného systému eCall využívajúceho tiesňovú linku 112 a pravidelných kontrol technického stavu nových typov vozidiel s takýmito systémami,

PRIJALA TOTO NARIADENIE:

Článok 1

Zmeny nariadenia (EÚ) 2015/758

V článku 5 ods. 8 druhom pododseku nariadenia (EÚ) 2015/758 sa písmená a) až c) menia takto:

1. V písmene a) sa výraz „EN 16072:2022“ nahrádza výrazom „EN 16072:2025“;

2. V písmene b) sa výraz „CEN/TS 17184:2022“ nahrádza výrazom „EN 17184:2024“;

3. V písmene c) sa výraz „CEN/TS 17240:2018“ nahrádza výrazom „EN 17240:2024“.

Článok 2

Zmeny delegovaného nariadenia (EÚ) 2017/79

Delegované nariadenie (EÚ) 2017/79 sa mení takto:

1. V článku 4 sa dopĺňa tento bod 12:

„12. „Skúška systému eCall“ je volanie eCall na účely skúšania, ktoré sa dá jasne odlíšiť od skutočného volania eCall alebo ktorým sa nevytvorí spojenie so strediskom tiesňového volania (PSAP).“;

([4]) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/45/EÚ z 3. apríla 2014 o pravidelnej kontrole technického stavu motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel a o zrušení smernice 2009/40/ES (Ú. v. EÚ L 127, 29.4.2014, s. 51, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj).

2. V článku 5 sa dopĺňa tento odsek 4:

„4. Na účely rozšírenia typového schválenia ES udeleného v súlade s odsekom 1 pred 1. januárom 2027 môže technická služba vyňať palubný systém eCall využívajúci tiesňovú linku 112 z kompletnej nárazovej skúšky uvedenej v prílohe II a z následnej skúšky zvukového zariadenia uvedenej v prílohe III. Zmeny upraveného palubného systému eCall využívajúceho tiesňovú linku 112 v porovnaní s pôvodne schváleným systémom výrobca zdokumentuje a vysvetlí technickej službe a schvaľovaciemu úradu:

a) ak sa komunikačná časť upraví bez vplyvu na iné komponenty palubného systému eCall využívajúceho tiesňovú linku 112 a ak sa nárazová skúška vozidla vykonáva na iné účely, zahrnie sa palubný systém eCall využívajúci tiesňovú linku 112 a vykoná sa kompletná nárazová skúška uvedená v prílohe II a následná skúška zvukového zariadenia uvedená v prílohe III;

b) ak má zmena komunikačnej časti palubného systému eCall využívajúceho tiesňovú linku 112 vplyv na jeho ostatné časti, vykoná sa kompletná nárazová skúška uvedená v prílohe II a následná skúška zvukového zariadenia uvedená v prílohe III.“;

3. V článku 7 sa odsek 1 nahrádza takto:

„1. Predpokladom pre typové schválenie ES samostatnej technickej jednotky palubného systému eCall využívajúceho tiesňovú linku 112 je požiadavka, aby sa samostatná technická jednotka úspešne podrobila skúškam stanoveným v prílohách I, IV, VI, VII a VIII a aby bola v súlade s príslušnými požiadavkami stanovenými v uvedených prílohách. V prípade, že je samostatná technická jednotka vybavená záložným zdrojom elektrickej energie, musí spĺňať požiadavky a podliehať skúšobnému postupu, ktoré sú stanovené v prílohe X.“;

4. Príloha I sa mení v súlade s prílohou I k tomuto nariadeniu;

5. Príloha II sa mení v súlade s prílohou II k tomuto nariadeniu;

6. Príloha III sa mení v súlade s prílohou III k tomuto nariadeniu;

7. Príloha IV sa mení v súlade s prílohou IV k tomuto nariadeniu;

8. Príloha VII sa mení v súlade s prílohou V k tomuto nariadeniu;

9. Príloha VIII sa mení v súlade s prílohou VI k tomuto nariadeniu;

10. Príloha VII k tomuto nariadeniu sa vkladá ako príloha X.

Článok 3

Prechodné ustanovenia

1. S účinnosťou od 1. januára 2026 vnútroštátne orgány odmietnu udeliť nové typové schválenia alebo rozšírenia existujúcich schválení vozidiel, systémov, komponentov alebo samostatných technických jednotiek, ak nie sú v súlade s technickými špecifikáciami stanovenými v normách CEN/TS 17184:2022 a CEN/TS 17240:2018 alebo s normami EN 17184:2024 a EN 17240:2024, pokiaľ o to výrobca požiada.

2. S účinnosťou od 1. januára 2027 vnútroštátne orgány odmietnu udeliť nové typové schválenia vozidiel, systémov, komponentov alebo samostatných technických jednotiek, ak nie sú v súlade s normami EN 17184:2024 a EN 17240:2024.

3. S účinnosťou od 1. januára 2027 vnútroštátne orgány v prípade nových vozidiel schválených po 31. marci 2018 v súlade s nariadením (EÚ) 2015/758, ktoré nespĺňajú technické špecifikácie stanovené v normách CEN/TS 17184:2022 a CEN/TS 17240:2018 alebo normy EN 17184:2024 a EN 17240:2024, považujú osvedčenia o zhode za neplatné na účely článku 48 ods. 1 nariadenia (EÚ) 2018/858.

4. S účinnosťou od 1. januára 2028 vnútroštátne orgány v prípade nových vozidiel schválených po 31. marci 2018 v súlade s nariadením (EÚ) 2015/758, ktoré nespĺňajú normy EN 17184:2024 a EN 17240:2024, považujú osvedčenia o zhode za neplatné na účely článku 48 ods. 1 nariadenia (EÚ) 2018/858.

5. S účinnosťou od 1. januára 2028 vnútroštátne orgány odmietnu udeliť nové typové schválenia vozidiel, systémov, komponentov alebo samostatných technických jednotiek, ak nie sú v súlade s technickými požiadavkami na umožnenie pravidelných kontrol technického stavu v súlade s prílohou VII k delegovanému nariadeniu (EÚ) 2017/79 zmenenému týmto nariadením.

6. S účinnosťou od 1. januára 2027 vnútroštátne orgány odmietnu udeliť nové typové schválenia vozidiel, systémov alebo samostatných technických jednotiek, ak nie sú v súlade s požiadavkami na výkonnosť záložného napájacieho zdroja v súlade s prílohou X k delegovanému nariadeniu (EÚ) 2017/79.

Článok 4

Nadobudnutie účinnosti a uplatňovanie

Toto nariadenie nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Článok 1 ods. 2 a 3 sa uplatňujú od 1. januára 2027.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Bruseli 23. júla 2025

Za Komisiu
predsedníčka
Ursula VON DER LEYEN

PRÍLOHA I

Príloha I k delegovanému nariadeniu (EÚ) 2017/79 sa mení takto:

1) Bod 1.1.4 sa nahrádza takto:

„1.1.4. Určenie polohy: Systém eCall alebo reprezentatívne usporiadanie musia byť pred generovaním údajov pre minimálny súbor dát schopné presne určiť aktuálnu polohu vozidla vrátane dvoch posledných polôh vozidla.“;

2) V bode 2.2.4 sa dopĺňa táto veta:

„Každá takáto dohoda sa zdokumentuje v skúšobnom protokole.“;

3) Bod 2.4.2 sa nahrádza takto:

„2.4.2. Požiadavky na výkon sa overujú vykonaním skúšky systému eCall pomocou zdroja elektrickej energie vystaveného veľmi prudkému spomaleniu.“;

4) V bode 2.4.3 sa úvodná veta nahrádza takto:

„2.4.3. Pred vykonaním skúšky systému eCall sa uistite, že:“;

5) Bod 2.4.3. písm. c) sa nahrádza takto:

„c) pre každú skúšku systému eCall sa uplatní niektorý z postupov pripojenia vymedzených v bode 2.7, ktorý bol dohodnutý medzi technickou službou a výrobcom;“;

6) Bod 2.4.4 sa nahrádza takto:

„2.4.4. Vykonajte skúšku systému eCall aktiváciou spúšťača podľa pokynov výrobcu.“;

7) Bod 2.4.5. písm. c) sa nahrádza takto:

„c) Overte, že minimálny súbor dát obsahoval presnú, aktuálnu polohu. Overenie sa vykoná v súlade so skúšobným postupom pre určovanie polohy uvedeným v bode 2.5 na základe záznamu zo skúšky, z ktorého vyplýva, že odchýlka medzi polohou palubného systému a skutočnou polohou (d_IVS) je menšia než 150 metrov a bit istoty prenesený do skúšobného bodu strediska PSAP obsahuje informáciu „poloha určená s istotou“.

d) Overte, že minimálny súbor dát obsahoval pred generovaním údajov pre minimálny súbor dát dve posledné polohy. Overenie sa vykoná na základe záznamu zo skúšobného bodu strediska PSAP, z ktorého vyplýva, že mu bolo doručené hlásenie o „RecentVehicleLocationN1“ a „RecentVehicleLocationN2“;“

8) Bod 2.4.6 sa nahrádza takto:

„2.4.6. Ukončite skúšku systému eCall pomocou vhodného príkazu pre skúšobný bod strediska PSAP (napr. „hang up“ – ukončiť volanie).“;

9) Body 2.7.1.1 a 2.7.1.2 sa nahrádzajú takto:

„2.7.1.1. Treba zaistiť, aby sa núdzové volanie vysielané systémom využívajúcim tiesňovú linku 112 uskutočnilo bezdrôtovo prostredníctvom neverejnej (t. j. simulovanej) mobilnej siete a aby bolo nasmerované do vyhradeného skúšobného bodu strediska PSAP.

2.7.1.2. Vyhradeným skúšobným bodom strediska PSAP v priebehu týchto skúšobných postupov je simulátor strediska PSAP pod dohľadom technickej služby, ktorý je v súlade s platnými normami EN a je certifikovaný v súlade s normou EN 16454 a EN 17240. Musí byť vybavený zvukovým rozhraním umožňujúcim skúšky hlasovej komunikácie.“;

10) Body 2.7.2.1, 2.7.2.2 a 2.7.2.3 sa nahrádzajú takto:

„2.7.2.1. Treba zabezpečiť, aby palubný systém eCall využívajúci tiesňovú linku 112 vysielal pravidelné volanie na dlhé číslo (namiesto núdzového volania) a aby sa toto volanie uskutočnilo bezdrôtovo prostredníctvom verejnej mobilnej siete a bolo nasmerované do vyhradeného skúšobného bodu strediska PSAP.

V prípade, že tento postup nie je technicky možný, môže sa namiesto toho použiť tiesňové volanie vysielané palubným systémom eCall využívajúcim tiesňovú linku 112 prostredníctvom verejnej mobilnej siete v doméne s prepínaním paketov, ak sa na tom výrobca alebo technická služba dohodne so skutočným strediskom PSAP alebo ak bolo vytvorené technické riešenie na nasmerovanie systému eCall do vyhradeného skúšobného bodu strediska PSAP.

2.7.2.2. Vyhradeným skúšobným bodom strediska PSAP v priebehu týchto skúšobných postupov je simulátor strediska PSAP pod dohľadom technickej služby, ktorý je v súlade s platnými normami EN a je certifikovaný v súlade s normou EN 16454 a EN 17240. Musí byť vybavený zvukovým rozhraním umožňujúcim skúšky hlasovej komunikácie.

2.7.2.3. V prípade potreby treba zaistiť, aby sa pravidelné volanie vysielané systémom STS uskutočnilo bezdrôtovo prostredníctvom verejnej mobilnej siete a aby bolo nasmerované do skúšobného bodu strediska PSTS.“;

11) Body 2.7.3.1, 2.7.3.2 a 2.7.3.3 sa nahrádzajú takto:

„2.7.3.1. Treba zaistiť, aby sa núdzové volanie vysielané systémom využívajúcim tiesňovú linku 112 uskutočnilo pomocou káblového pripojenia s vyhradeným sieťovým simulátorom (preklenutím akejkoľvek antény mobilnej siete) a aby bolo nasmerované do vyhradeného skúšobného bodu strediska PSAP.

2.7.3.2. Vyhradeným skúšobným bodom strediska PSAP v priebehu týchto skúšobných postupov je simulátor strediska PSAP pod dohľadom technickej služby, ktorý je v súlade s platnými normami EN a je certifikovaný v súlade s normou EN 16454 a EN 17240. Musí byť vybavený zvukovým rozhraním umožňujúcim skúšky hlasovej komunikácie.

2.7.3.3. V prípade potreby treba zaistiť, aby sa pravidelné volanie vysielané systémom STS uskutočnilo pomocou káblového pripojenia s vyhradeným sieťovým simulátorom (preklenutím akejkoľvek antény mobilnej siete) a aby bolo nasmerované do vyhradeného skúšobného bodu strediska PSTS.“;

12) Bod 2.8.1 sa nahrádza takto:

„Tieto postupy sa uplatňujú na účely typového schvaľovania komponentu palubného systému eCall využívajúceho linku 112 v súlade s článkom 6 tohto nariadenia.“;

13) Bod 2.8.2.2 sa nahrádza takto:

„2.8.2.2. Požiadavky na výkon sa overujú vykonaním skúšky systému eCall podľa bodov 2.4.3 až 2.4.6.“;

14) Body 2.8.2.3, 2.8.2.4, 2.8.2.5 a 2.8.2.6 sa vypúšťajú.

PRÍLOHA II

Príloha II k delegovanému nariadeniu (EÚ) 2017/79 sa mení takto:

1) Bod 1.1.6 sa nahrádza takto:

„1.1.6. Určenie polohy: Systém eCall musí byť pred generovaním údajov pre minimálny súbor dát schopný presne určiť aktuálnu polohu vozidla vrátane dvoch posledných polôh vozidla.“;

2) V bode 2.3.3 sa písmeno c) nahrádza takto:

„c) pre každú skúšku systému eCall sa uplatní niektorý z postupov pripojenia vymedzených v bode 2.7 prílohy I, ktorý bol dohodnutý medzi technickou službou a výrobcom;“;

3) Bod 2.4 sa nahrádza takto:

„2.4. **Skúšobný postup pre napájací zdroj**

Skúšobný postup opísaný v bodoch 2.4.1 až 2.4.6 sa uplatňuje, ak sa uplatňuje príloha X a je splnená ktorákoľvek z týchto podmienok:

a) samostatná technická jednotka eCall nebola podrobená skúške stanovenej v prílohe X;

b) samostatná technická jednotka eCall bola podrobená skúške stanovenej v prílohe X, ale záložný napájací zdroj vo vozidle je zdieľaný s inými zariadeniami.

2.4.1. Ak bola automatická skúška systému eCall ukončená, spustite manuálnu skúšku systému eCall.

2.4.2. V skúšobnom bode strediska PSAP čítajte počas aspoň 5 minút akýkoľvek text. Alternatívne sa v tomto kroku môže vykonať skúšobná metóda uvedená v bode 2.6.2 prílohy III, ak sa neprekročí trvanie 5 minút.

2.4.3. Ukončite volanie eCall pomocou vhodného príkazu pre skúšobný bod strediska PSAP (napr. „hang up“ – ukončiť volanie).

2.4.4. Počkajte 56 minút po skončení volania.

2.4.5. Spustite volanie zo skúšobného bodu strediska PSAP do palubného systému eCall.

2.4.6. Ak je volanie automaticky prijaté, v skúšobnom bode strediska PSAP čítajte počas aspoň 5 minút akýkoľvek text, inak je skúška ukončená.“;

4) Bod 2.7 sa vypúšťa;

5) Dopĺňa sa bod 3:

„3. **Postup overovania**

3.1. Overovanie minimálneho súboru dát

3.1.1. Overte každú z nasledujúcich položiek aspoň pri jednej zo skúšok systému eCall:

a) overte, či pri kompletnej nárazovej skúške bolo automaticky spustené volanie eCall. Overenie sa vykoná na základe záznamu zo skúšobného bodu strediska PSAP, z ktorého vyplýva, že po náraze prijal volanie eCall a že kontrolný indikátor minimálneho súboru dát bol nastavený na hodnotu „automaticky spustené volanie eCall“;

b) overte, že indikátor stavu volania eCall po automatickom alebo manuálnom spustení indikoval sekvenciu volania eCall. Overenie sa vykoná na základe záznamu, z ktorého vyplýva, že indikačná sekvencia prebehla na všetkých senzorických kanáloch uvedených v dokumentácii výrobcu (vizuálne a/alebo zvukové);

c) overte, že skúšobný bod strediska PSAP prijal minimálny súbor dát. Overenie sa vykoná na základe záznamu zo skúšobného bodu strediska PSAP, z ktorého vyplýva, že minimálny súbor dát vyslaný z vozidla po automatickej aktivácii bol prijatý a úspešne dekódovaný;

d) overte, že minimálny súbor dát obsahoval presné údaje pre konkrétne vozidlo. Overenie sa vykoná na základe záznamu z vyhradeného skúšobného bodu strediska PSAP, z ktorého vyplýva, že informácie prenesené v poliach týkajúcich sa typu vozidla, identifikačného čísla vozidla (VIN) a typu pohonu vozidla sa neodchyľujú od informácií uvedených v žiadosti o typové schválenie;

e) overte, že minimálny súbor dát obsahoval presnú, aktuálnu polohu. Overenie sa vykoná v súlade so skúšobným postupom pre určovanie polohy vymedzeným v bode 2.5 prílohy I na základe záznamu zo skúšky, z ktorého vyplýva, že odchýlka medzi polohou palubného systému a skutočnou polohou (d_IVS) je menšia než 150 metrov a bit istoty prenesený do skúšobného bodu strediska PSAP obsahuje informáciu „poloha určená s istotou“. Ak nie sú na mieste nárazovej skúšky dostupné žiadne signály GNSS, môže byť vozidlo pred vykonaním skúšky systému eCall presunuté na vhodné miesto;

f) Overte, že minimálny súbor dát obsahoval pred generovaním údajov pre minimálny súbor dát dve posledné polohy. Overenie sa vykoná na základe záznamu zo skúšobného bodu strediska PSAP, z ktorého vyplýva, že mu bolo doručené hlásenie o „RecentVehicleLocationN1“ a „RecentVehicle-LocationN2“;

g) overte, že minimálny súbor dát obsahoval aktuálnu časovú pečiatku. Overenie sa vykoná na základe záznamu zo skúšky, z ktorého vyplýva, že sa časová pečiatka obsiahnutá v minimálnom súbore dát prijatom skúšobným bodom strediska PSAP neodchyľuje od presného zaznamenaného času aktivácie spustenia systému o viac než 60 sekúnd.

3.2. Ak automatickú skúšku systému eCall nebolo možné úspešne vykonať vzhľadom na faktory nezávislé od vozidla, je prípustné overiť automatické spustenie po náraze pomocou funkcie vnútorného záznamu o transakciách palubného systému vozidla. Tento register musí byť schopný uchovávať prijaté spúšťacie signály v energeticky nezávislej pamäti. Skúšobný technik musí mať prístup k údajom uloženým v palubnom systéme a musí overiť, že nie je uložený žiadny záznam o automatickom spustení signálu pred nárazom a že je uložený záznam o automatickom spustení signálu po náraze.

3.3. Ak bola skúška systému eCall vykonaná vo vozidle pripojenom k napájaciemu zdroju mimo vozidla (v prípadoch, keď bola nárazová skúška vykonaná bez toho, aby bol namontovaný štandardný napájací zdroj vozidla), overte, že palubný elektrický systém, ktorý napája palubný systém eCall, zostal neporušený. Overenie sa vykoná na základe záznamu skúšobného technika, ktorý potvrdí úspešnú kontrolu integrity palubného elektrického systému vrátane atrapy zdroja elektrickej energie vnútri vozidla (vizuálna kontrola mechanického poškodenia buď upevňovacieho držiaka zdroja elektrickej energie alebo jeho konštrukcie) a pripojení prostredníctvom jeho terminálov.

3.4. Overenie skúšky napájacieho zdroja

3.4.1. Požiadavka sa pokladá za splnenú, ak je palubný systém eCall schopný komunikovať počas požadovaného časového úseku, ako sa stanovuje v bode 2 prílohy X. Inak sa skúška považuje za neúspešnú.“

PRÍLOHA III

Príloha III k delegovanému nariadeniu (EÚ) 2017/79 sa mení takto:

1) Bod 1.1.2 sa vypúšťa;

2) Bod 2.1 sa nahrádza takto:

„2.1. Účel postupu pri skúške nárazovej odolnosti zvukového zariadenia

Účelom tejto skúšky je overiť, či reproduktor (-y) a mikrofón (-y) boli úspešne zapojené a zvukové zariadenie zostalo funkčné po tom, ako bolo vozidlo podrobené skúške čelným nárazom alebo skúške bočným nárazom.“

3) Bod 2.3.1 sa nahrádza takto:

„2.3.1. Trvalá funkčnosť zvukového zariadenia sa overí vykonaním skúšky systému e-Call po nárazovej skúške a s využitím kanálu hlasovej komunikácie medzi vozidlom a skúšobným bodom strediska PSAP.“;

4) Body 2.5 a 2.5.1 sa nahrádzajú takto:

„2.5. **Skúšobné podmienky**

2.5.1. Pred vykonaním skúšky systému eCall sa uistite, že:

a) pre každú skúšku systému eCall sa uplatní niektorý z postupov pripojenia uvedených v bode 2.7 prílohy I, ktorý bol dohodnutý medzi technickou službou a výrobcom;

b) je k dispozícii vyhradený skúšobný bod strediska PSAP, ktorý prijme volanie vysielané systémom eCall využívajúcim tiesňovú linku 112, alebo palubný systém eCall je zaregistrovaný, takže bude možné začať volanie zo skúšobného bodu strediska PSAP;

c) nie je možné uskutočniť falošné volanie eCall do skutočného strediska PSAP cez živú sieť;

d) prípadne je systém STS deaktivovaný alebo sa automaticky prepne na systém využívajúci tiesňovú linku 112;

e) bolo aktivované zapaľovanie vozidla alebo hlavný ovládací spínač vozidla;

f) v prípade, že na základe skúšobného postupu stanoveného v prílohe II kapacita (z hlavného a záložného zdroja) už nie je k dispozícii, sa môže použiť externý zdroj napájania.“;

5) Body 2.6 a 2.6.1 sa nahrádzajú takto:

„2.6. **Skúšobná metóda**

2.6.1. Vykonajte skúšku systému eCall aktiváciou manuálneho spustenia prostredníctvom palubného rozhrania HMI a počkajte, kým budú reproduktor (-y) a mikrofón (-y) zapojené a pripravené na hlasovú komunikáciu alebo vykonajte volanie zo skúšobného bodu strediska PSAP do palubného systému eCall.“;

6) Body 2.6.3 a 2.6.4 sa nahrádzajú takto:

„2.6.3. Ukončite skúšku systému eCall pomocou vhodného príkazu pre skúšobný bod strediska PSAP (napr. „hang up“ – ukončiť volanie).

2.6.4. Ak tieto požiadavky nie je možné splniť z dôvodu porúch na strane skúšobného bodu strediska PSAP alebo prenosového média, možno skúšku systému eCall opakovať, v prípade potreby v upravenej skúšobnej zostave.“;

7) Bod 3.1 písm. c) doplnku sa nahrádza takto:

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

PRÍLOHA IV

Príloha IV k delegovanému nariadeniu (EÚ) 2017/79 sa mení takto:

1) V bode 1 sa za bod 1.1 vkladá tento bod 1.1.1:

„1.1.1. V prípade voliteľného systému eCall pre služby tretích strán sa skúšky systému eCall pre služby tretích strán stanovené v bode 9.8 normy EN 16454:2023 naďalej uplatňujú na účely vyhlásenia o zhode palubného systému eCall aj po 31. decembri 2025.“;

2) Bod 2.3 sa nahrádza takto:

„2.3. Deaktivácia systému využívajúceho tiesňovú linku 112 v prípade, že je aktívny systém STS, sa overí vykonaním manuálne spustenej skúšky systému eCall.“;

3) Body 2.3.1 až 2.3.4 sa nahrádzajú takto:

„2.3.1. Pred vykonaním skúšky systému eCall sa uistite, že:

a) pre každú skúšku systému eCall sa uplatní niektorý z postupov pripojenia uvedených v bode 2.7 prílohy I, ktorý bol dohodnutý medzi technickou službou a výrobcom;

b) je k dispozícii vyhradený skúšobný bod strediska PSAP, ktorý prijme volanie vysielané systémom eCall využívajúcim tiesňovú linku 112;

c) je k dispozícii skúšobný bod PSTS, ktorý prijme volanie eCall vysielané systémom STS;

d) nie je možné uskutočniť falošné volanie eCall do skutočného strediska PSAP cez živú sieť a

e) bolo aktivované zapaľovanie vozidla alebo hlavný ovládací spínač vozidla.

2.3.2. Vykonajte skúšku systému eCall manuálnym spustením systému STS.

2.3.3. Overte, či:

a) či sa uskutočnilo volanie eCall so skúšobným bodom PSTS úspešným hlasovým spojením so skúšobným bodom PSTS;

b) údaje boli riadne prijaté v skúšobnom bode PSTS vrátane aspoň minimálneho súboru dát a

c) nebol vykonaný žiadny pokus o volanie eCall do skúšobného bodu strediska PSAP, resp. že sa také volanie ani neuskutočnilo, a to na základe záznamu zo skúšobného bodu strediska PSAP, z ktorého vyplýva, že volanie eCall neprijalo.

2.3.4. Ukončite volanie eCall pomocou vhodného príkazu pre skúšobný bod strediska PSTS (napr. „hang up“ – ukončiť volanie).“;

4) Bod 2.4 sa nahrádza takto:

„2.4. Núdzový postup a aktivácia systému využívajúceho tiesňovú linku 112 v prípade, že systém STS nefunguje, sa overia vykonaním manuálne spustenej skúšky systému eCall.“;

5) Body 2.4.1 až 2.4.5 sa nahrádzajú takto:

„2.4.1. Vykonajte v systéme STS zmenu simulujúcu poruchu zvolenú podľa uváženia technickej služby, ktorej dôsledkom je vykonanie núdzového postupu na základe dokumentácie poskytnutej výrobcom. Takto zvolená porucha sa zdokumentuje v skúšobnom protokole.

2.4.2. Pred vykonaním skúšky systému eCall sa uistite, že:

a) pre každú skúšku systému eCall sa uplatní niektorý z postupov pripojenia vymedzených v bode 2.7 prílohy I, ktorý bol dohodnutý medzi technickou službou a výrobcom;

b) je k dispozícii vyhradený skúšobný bod strediska PSAP, ktorý prijme volanie vysielané systémom eCall využívajúcim tiesňovú linku 112;

c) nie je možné uskutočniť falošné volanie eCall do skutočného strediska PSAP cez živú sieť; a

d) bolo aktivované zapaľovanie vozidla alebo hlavný ovládací spínač vozidla.

2.4.3. Vykonajte skúšku systému eCall manuálnym spustením systému STS.

2.4.4. Overte, či:

a) sa uskutočnilo volanie eCall so skúšobným bodom strediska PSAP úspešným hlasovým spojením so skúšobným bodom strediska PSAP; a

b) skúšobný bod strediska PSAP prijal minimálny súbor dát. Overenie sa vykoná na základe záznamu zo skúšobného bodu strediska PSAP, z ktorého vyplýva, že minimálny súbor dát vyslaný zo systému eCall po jeho spustení bol prijatý a úspešne dekódovaný.

2.4.5. Ukončite skúšku systému eCall pomocou vhodného príkazu pre skúšobný bod strediska PSAP (napr. „hang up“ – ukončiť volanie).“;

6) Bod 2.5 sa vypúšťa.

PRÍLOHA V

Príloha VII k delegovanému nariadeniu (EÚ) 2017/79 sa mení takto:

1) Bod 1.3.1 sa nahrádza takto:

„1.3.1. Výrobca musí predložiť technickej službe a schvaľovaciemu úradu dokumentáciu v súlade s tabuľkou, ktorá bude pre každú položku obsahovať technickú zásadu uplatňovanú pri sledovaní tejto položky.“;

2) V tabuľke sa tretí riadok (druhá položka) nahrádza takto:

„Je pripojená anténa mobilnej siete“	

3) V tabuľke sa piaty riadok (štvrtá položka) nahrádza takto:

„Je pripojená anténa systému GNSS“	

4) Bod 2.1.1 sa nahrádza takto:

„2.1.1. Táto skúška sa vykoná samostatne pre každú z položiek uvedených v tabuľke na vozidle s palubným systémom eCall namontovaným v súlade s článkom 5, na samostatnej technickej jednotke v súlade s článkom 7 alebo na komponente, ktorý sa na účely tejto skúšky stal súčasťou úplného systému, v súlade s článkom 6.“;

5) Bod 2.1.2 sa nahrádza takto:

„2.1.2. Simuluje sa porucha systému eCall vyvolaním kritickej poruchy sledovanej funkciou samotestovania podľa technickej dokumentácie poskytnutej výrobcom. Výrobca poskytne zoznam kontrol a opis toho, ako ich spustiť.“;

6) V bode 2.1.5 sa dopĺňa táto veta:

„V prípade porúch, ktoré technická služba nemôže simulovať alebo navodiť, výrobcovia poskytnú technickej službe dokumentáciu opisujúcu skúšobný postup a výsledky skúšok.“;

7) Bod 3.1 sa nahrádza takto:

„3.1. Ak výrobca podá žiadosť o revíziu alebo rozšírenie existujúceho typového schválenia na účely inštalácie alternatívnej antény GNSS, elektronickej riadiacej jednotky, antény mobilnej siete a/alebo komponentov zdroja elektrickej energie, nebude sa na účely splnenia požiadaviek tejto prílohy požadovať opakovanie skúšok komponentov palubného systému eCall využívajúceho tiesňovú linku 112 za predpokladu, že tieto typovo schválené komponenty majú prinajmenšom rovnaké funkčné vlastnosti a že sa na ne vzťahuje táto príloha v súlade s článkom 6 ods. 3.“;

8) Dopĺňa sa tento bod 4:

„4. **Technické požiadavky na umožnenie pravidelných kontrol technického stavu**

4.1. *Účel*

Účelom je overiť tieto vlastnosti systému eCall:

a) správny prevádzkový stav na základe vizuálneho pozorovania stavu výstražného signálu poruchy po aktivácii hlavného ovládacieho spínača vozidla a akejkoľvek kontrole kontroliek. Keď je výstražný signál poruchy zobrazený len v spoločnom priestore (plocha, na ktorej môžu byť zobrazené dve alebo viac informačných funkcií alebo symbolov, ale nie súčasne), musí sa pred kontrolou stavu výstražného signálu poruchy najskôr skontrolovať, či je funkčný spoločný priestor;

b) správna presnosť minimálneho súboru dát (vytvorením a prečítaním aktuálneho minimálneho súboru dát), správna funkcia a stav komponentov eCall a záložnej batérie (v relevantných prípadoch) použitím elektronického rozhrania vozidla;

c) integrita softvéru externým overením informácií o verzii, hašovacích hodnôt a konfigurácií systému porovnaním s referenčnými údajmi;

d) správna funkčnosť hlasovej komunikácie vykonaním skúšky zvukovej ozveny a reproduktorov použitím rozhrania vozidla.

4.2. **Požiadavky**

4.2.1. Palubný systém eCall využívajúci tiesňovú linku 112 musí byť schopný poskytovať informácie na vykonávanie skúšobných metód uvedených v oddiele 3 bode 7.13 prílohy I k smernici 2014/45/EÚ použitím elektronického rozhrania vozidla.

4.2.2. Výrobca sprístupní technické informácie, ktoré obsahujú pokyny na načítanie informácií alebo vykonávanie kontrol týkajúcich sa každej položky uvedenej v oddiele 3 bode 7.13 prílohy I k smernici 2014/45/EÚ.

4.3. **Skúšobný postup**

4.3.1. Overí sa, či informácie týkajúce sa každej položky uvedenej v oddiele 3 bode 7.13 prílohy I k smernici 2014/45/EÚ možno načítať zo systému eCall použitím elektronického rozhrania vozidla podľa pokynov výrobcu.

4.3.2. Overí sa, či je možné vykonať skúšku ozveny a reproduktora s cieľom skontrolovať správnu funkčnosť hlasovej komunikácie cez rozhranie vozidla.“

PRÍLOHA VI

Príloha VIII k delegovanému nariadeniu (EÚ) 2017/79 sa mení takto:

1) Časť I sa mení takto:

a) Bod 2.1 sa nahrádza takto:

„2.1. Palubný systém eCall alebo samostatná technická jednotka eCall využívajúce tiesňovú linku 112 nie je k dispozícii na komunikáciu so strediskom PSAP alebo aspoň neodpovedá automaticky, ak stredisko PSAP iniciuje komunikáciu po uplynutí lehoty na časovači T9 systému eCall (1 hodina).“;

b) Bod 2.2 sa vypúšťa;

c) V oddiele 3 sa názov nahrádza takto:

„3. **Skúšobné podmienky“;**

d) Body 3.2 a 3.2.1 sa vypúšťajú;

e) Bod 3.2.2 sa nahrádza takto:

„3.2. Pred vykonaním skúšky sa uistite, že:

a) pre každú skúšku systému eCall sa uplatní niektorý z postupov pripojenia uvedených v bode 2.7 prílohy I, ktorý bol dohodnutý medzi technickou službou a výrobcom;

b) je k dispozícii vyhradený skúšobný bod strediska PSAP, ktorý prijme volanie vysielané systémom eCall využívajúcim tiesňovú linku 112;

c) bolo aktivované zapaľovanie vozidla alebo hlavný ovládací spínač vozidla;

d) boli deaktivované všetky systémy poskytujúce službu STS alebo inú službu s pridanou hodnotou.“;

f) Body 3.2.3 a 3.2.4 sa vypúšťajú;

g) V oddiele 4 sa názov nahrádza takto:

„4. **Skúšobná metóda**“;

h) Body 4.1 a 4.2 sa nahrádzajú takto:

„4.1. Vykonajte skúšku systému eCall manuálnym spustením systému.

4.2. Overte, či bol nadviazaný hovor so skúšobným bodom PSAP na základe záznamu zo skúšobného bodu PSAP, z ktorého vyplýva, že skutočne prijal volanie, alebo úspešným hlasovým spojením so skúšobným bodom PSAP.“;

i) V oddiele 4 sa dopĺňajú tieto body 4.3, 4.4 a 4.5:

„4.3. Ukončite volanie eCall pomocou vhodného príkazu pre skúšobný bod strediska PSAP (napr. „hang up“ – ukončiť volanie).

4.4. Nechajte palubný systém eCall využívajúci tiesňovú linku 112 zapnutý a čakajte aspoň 63 minút (1 hodina + 5 % tolerancia podľa noriem EN 16454 a EN 17240).

4.5. Prostredníctvom skúšobného bodu strediska PSAP sa pokúste pripojiť k palubnému systému eCall využívajúcemu tiesňovú linku 112.“;

j) Dopĺňa sa tento oddiel 5:

„5. **Posúdenie**

5.1. Požiadavka sa pokladá za splnenú, ak palubný systém eCall využívajúci tiesňovú linku 112 nie je k dispozícii na komunikáciu so strediskom PSAP ani automaticky neodpovedá na volanie, keď sa skúšobný bod strediska PSAP pokúsi pripojiť po uplynutí lehoty na časovači T9 systému eCall (1 hodina).

5.2. Nadviazanie spojenia s palubným systémom eCall využívajúcim tiesňovú linku 112 alebo automatické odpovedanie na volanie, keď komunikáciu iniciuje skúšobný bod strediska PSAP, predstavuje poruchu.“;

2) Časť II sa mení takto:

a) V oddiele 3 sa dopĺňa tento bod 3.3:

„3.3. Pred vykonaním skúšky sa uistite, že:

a) pre každú skúšku systému eCall sa uplatní niektorý z postupov pripojenia vymedzených v bode 2.7 prílohy I, ktorý bol dohodnutý medzi technickou službou a výrobcom;

b) je k dispozícii vyhradený skúšobný bod strediska PSAP, ktorý prijme volanie vysielané systémom eCall využívajúcim tiesňovú linku 112;

c) bolo aktivované zapaľovanie vozidla alebo hlavný ovládací spínač vozidla; a

d) boli deaktivované všetky systémy poskytujúce službu STS alebo inú službu s pridanou hodnotou.“;

b) V oddiele 4 sa body 4.1 a 4.2 nahrádzajú takto:

„4.1. Vykonajte volanie eCall manuálnym spustením systému.

4.2. Overte, či bol nadviazaný hovor so skúšobným bodom PSAP na základe záznamu zo skúšobného bodu PSAP, z ktorého vyplýva, že skutočne prijal volanie, alebo úspešným hlasovým spojením so skúšobným bodom PSAP.“;

c) V oddiele 4 sa dopĺňajú tieto body 4.3 a 4.4:

„4.3. Ukončite volanie eCall pomocou vhodného príkazu pre skúšobný bod strediska PSAP (napr. „hang up“ – ukončiť volanie).

4.4. Trinásť hodín po vykonaní volania eCall musí byť skúšajúcemu technickej služby umožnený prístup k tej časti palubného systému, v ktorej sú uložené logy systému eCall. To bude zahŕňať možnosť stiahnuť z palubného systému všetky logy, aby si ich skúšajúci mohol pozrieť.“;

3) Časť III sa mení takto:

a) Bod 3.1 sa nahrádza takto:

„3.1. Technickej službe musí byť umožnený prístup k tej časti palubného systému eCall, v ktorej sú uložené údaje o polohe vozidla vo vnútornej pamäti palubného systému.“;

b) V oddiele 3 sa dopĺňa tento bod 3.3:

„3.3. Pred vykonaním skúšky sa uistite, že:

a) pre každú skúšku systému eCall sa uplatní niektorý z postupov pripojenia vymedzených v bode 2.7 prílohy I, ktorý bol dohodnutý medzi technickou službou a výrobcom;

b) je k dispozícii vyhradený skúšobný bod strediska PSAP, ktorý prijme volanie vysielané systémom eCall využívajúcim tiesňovú linku 112;

c) bolo aktivované zapaľovanie vozidla alebo hlavný ovládací spínač vozidla; a

d) boli deaktivované všetky systémy poskytujúce službu STS alebo inú službu s pridanou hodnotou.“;

c) Bod 4.1 sa nahrádza takto:

„4.1. Vykonajte volanie eCall manuálnym spustením systému.“;

d) V oddiele 4 sa dopĺňajú tieto body 4.2, 4.3 a 4.4:

„4.2. Overte, či bol nadviazaný hovor so skúšobným bodom PSAP na základe záznamu zo skúšobného bodu PSAP, z ktorého vyplýva, že skutočne prijal volanie, alebo úspešným hlasovým spojením so skúšobným bodom PSAP.

4.3. Ukončite volanie eCall pomocou vhodného príkazu pre skúšobný bod strediska PSAP (napr. „hang up“ – ukončiť volanie).

4.4. Skúšajúcemu technickej služby musí byť umožnený prístup k tej časti palubného systému eCall, v ktorej sú uložené údaje o polohe vozidla vo vnútornej pamäti palubného systému. To bude zahŕňať možnosť stiahnuť z palubného systému ktorúkoľvek uloženú polohu, aby si ju skúšajúci mohol pozrieť.“;

4) Časť IV sa mení takto:

a) V oddiele 3 sa názov nahrádza takto:

„3. **Skúšobné podmienky**“;

b) Bod 3.2 sa nahrádza takto:

„3.2. Systém STS musí byť počas trvania volania eCall deaktivovaný.“;

c) Bod 3.2.1 sa nahrádza takto:

„3.2.1. Pred vykonaním skúšky sa uistite, že:

a) pre každú skúšku systému eCall sa uplatní niektorý z postupov pripojenia vymedzených v bode 2.7 prílohy I, ktorý bol dohodnutý medzi technickou službou a výrobcom;

b) je k dispozícii vyhradený skúšobný bod strediska PSAP, ktorý prijme volanie vysielané systémom eCall využívajúcim tiesňovú linku 112;

c) bolo aktivované zapaľovanie vozidla alebo hlavný ovládací spínač vozidla; a

d) boli deaktivované všetky systémy poskytujúce službu STS alebo inú službu s pridanou hodnotou.“;

d) Bod 3.4 sa vypúšťa;

e) Dopĺňajú sa tieto oddiely 4 a 5:

„4. **Skúšobná metóda**

4.1. Vykonajte skúšku systému eCall manuálnym spustením systému.

4.2. Overte, či bol nadviazaný hovor so skúšobným bodom PSAP na základe záznamu zo skúšobného bodu PSAP, z ktorého vyplýva, že skutočne prijal volanie, alebo úspešným hlasovým spojením so skúšobným bodom PSAP.

4.3. Ukončite volanie eCall pomocou vhodného príkazu pre skúšobný bod strediska PSAP (napr. „hang up“ – ukončiť volanie).

4.4. Ak pokus systému využívajúceho tiesňovú linku 112 o volanie v priebehu skúšky zlyhá, je možné skúšobný postup opakovať.

4.5. Skúšajúcemu technickej služby musí byť umožnený prístup k tej časti palubného systému eCall, v ktorej sú uložené logy tohto systému. To bude zahŕňať možnosť stiahnuť z palubného systému všetky logy, aby si ich skúšajúci mohol pozrieť.

4.6. Skutočnosť, že sa v systéme STS nenachádza žiadny log, treba overiť prostredníctvom prístupu do tej časti systému, v ktorej sú uložené logy systému eCall.

5. **Posúdenie**

5.1. Táto požiadavka sa pokladá za splnenú, ak sa v pamäti palubného systému STS nenachádzajú žiadne logy.

5.2. Prítomnosť logu z volania eCall v systéme STS, ktoré sa uskutočnilo prostredníctvom systému využívajúceho tiesňovú linku 112, predstavuje poruchu.“.

PRÍLOHA VII

V delegovanom nariadení (EÚ) 2017/79 sa dopĺňa táto príloha X:

„*PRÍLOHA X*

Skúšobný postup na overenie výkonnosti záložného napájacieho zdroja

1. **Účel**

Účelom tejto skúšky je zabezpečiť, aby palubný systém eCall alebo samostatná technická jednotka eCall boli schopné komunikovať počas časového úseku uvedeného v bode 2.

2. **Požiadavky**

Systém eCall alebo samostatná technická jednotka eCall musia byť prevádzkyschopné najmenej 5 minút v režime hlasovej komunikácie, po ktorom nasleduje 60-minútový režim spätného volania (režim nečinnosti registrovaný v sieti), po ktorom nasleduje ďalší časový úsek najmenej 5 minút v režime hlasovej komunikácie.

3. **Skúšobné podmienky**

Táto overovacia skúška sa vykoná na samostatnej technickej jednotke eCall, ktorá bola podrobená skúške veľmi prudkého spomalenia podľa prílohy I.

Ak samostatná technická jednotka eCall nezahŕňa mikrofón (-y) a reproduktor (-y) systému eCall, potom sa s cieľom vykonať skúšku podľa tejto prílohy do skúšobnej zostavy pridá zástupný (-é) mikrofón (-y) a reproduktor (-y).

3.1. **Skúšobná metóda**

3.1.1. Vykonajte volanie eCall manuálnym spustením systému.

3.1.2. Overte, či bol nadviazaný hovor so skúšobným bodom PSAP na základe záznamu zo skúšobného bodu PSAP, z ktorého vyplýva, že skutočne prijal volanie, alebo úspešným hlasovým spojením so skúšobným bodom PSAP.

3.1.3. Odpojte hlavný zdroj elektrickej energie.

3.1.4. V skúšobnom bode strediska PSAP čítajte počas aspoň 5 minút akýkoľvek text.

3.1.5. Ukončite volanie eCall pomocou vhodného príkazu pre skúšobný bod strediska PSAP (napr. „hang up“ – ukončiť volanie).

3.1.6. Počkajte 56 minút po skončení hovoru.

3.1.7. Spustite volanie zo skúšobného bodu strediska PSAP do palubného systému eCall.

3.1.8. Ak je volanie automaticky prijaté, v skúšobnom bode strediska PSAP čítajte počas aspoň 5 minút akýkoľvek text, inak je skúška ukončená.

3.2. **Posúdenie**

3.2.1. Požiadavka sa pokladá za splnenú, ak je samostatná technická jednotka eCall schopná komunikovať počas požadovaného časového úseku, ako sa stanovuje v bode 2.

3.2.2. Neschopnosť palubného systému eCall využívajúceho tiesňovú linku 112 komunikovať počas časového úseku uvedeného v bode 2 predstavuje poruchu.“