

Bruksela, 22 sierpnia 2025 r.
(OR. en)

12209/25

ENT 139
MI 592
COMPET 812
IND 309
ENV 767
TRANS 336
DELECT 115

PISMO PRZEWODNIE

Od:	Sekretarz generalna Komisji Europejskiej (podpisała dyrektor Martine DEPREZ)
Data otrzymania:	21 sierpnia 2025 r.
Do:	Thérèse BLANCHET, sekretarz generalna Rady Unii Europejskiej
Nr dok. Kom.:	C(2025) 4852 final
Dotyczy:	ROZPORZĄDZENIE DELEGOWANE KOMISJI (UE) .../... z dnia 23.7.2025 r. zmieniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/758 w odniesieniu do norm dotyczących systemu eCall oraz zmieniające rozporządzenie delegowane (UE) 2017/79 w odniesieniu do wymagań technicznych i procedur badań do celów homologacji pojazdów silnikowych wyposażonych w systemy pokładowe eCall oparte na numerze 112

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument C(2025) 4852 final.

Załącznik: C(2025) 4852 final



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 23.7.2025 r.
C(2025) 4852 final

ROZPORZĄDZENIE DELEGOWANE KOMISJI (UE) .../...

z dnia 23.7.2025 r.

**zmieniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/758
w odniesieniu do norm dotyczących systemu eCall oraz zmieniające rozporządzenie
delegowane (UE) 2017/79 w odniesieniu do wymagań technicznych i procedur badań do
celów homologacji pojazdów silnikowych wyposażonych w systemy pokładowe eCall
oparte na numerze 112**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

UZASADNIENIE

1. KONTEKST AKTU DELEGOWANEGO

W rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/758¹ ustanowiono obowiązek instalowania systemu pokładowego eCall opartego na numerze 112 we wszystkich nowych typach pojazdów kategorii M₁ i N₁ od dnia 31 marca 2018 r. W razie poważnego wypadku drogowego system eCall automatycznie wybiera europejski numer alarmowy 112, co skraca czas reakcji i ratuje życie.

W art. 5 ust. 8 wspomnianego rozporządzenia powierzono Komisji uprawnienie do przyjmowania aktów delegowanych w celu ustanowienia szczegółowych wymagań technicznych i procedur badań do celów homologacji typu WE pojazdów w odniesieniu do ich systemów pokładowych eCall opartych na numerze 112 oraz homologacji typu WE pokładowych systemów eCall opartych na numerze 112, ich komponentów i oddzielnych zespołów technicznych. Te wymagania i procedury określono w rozporządzeniu delegowanym Komisji (UE) 2017/79².

Niniejsze rozporządzenie delegowane Komisji ma na celu zmianę wymagań technicznych i procedur badań zawartych w rozporządzeniu delegowanym (UE) 2017/79, aby uczynić je neutralnymi pod względem technologicznym, poprawić strukturę badań oraz uwzględnić dodatkowe badanie (ewentualnego) zapasowego źródła zasilania systemu eCall i dodatkowego źródła zasilania pojazdu.

W rozporządzeniu wprowadzono również przepisy mające zapewnić gotowość pokładowego systemu eCall do okresowych badań zdatości do ruchu drogowego zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE³. Dla producentów i organów krajowych przewidziano odpowiedni czas – do dnia 1 stycznia 2028 r. – na przygotowanie się do wdrożenia nowych wymagań.

Ponadto rozporządzenie zawiera przepisy dotyczące rozszerzenia homologacji systemów pokładowych eCall działających w sieciach komunikacyjnych z komutacją łączy w celu zapewnienia, aby systemy te nadal służyły swemu celowi po przejściu na technologię łączności z komutacją pakietów.

Niniejsze rozporządzenie zmienia również art. 5 ust. 8 rozporządzenia (UE) 2015/758 w celu aktualizacji wersji norm, o których mowa w tym rozporządzeniu.

2. KONSULTACJE PRZEPROWADZONE PRZED PRZYJĘCIEM AKTU

Przygotowując niniejszy akt, Komisja przeprowadziła konsultacje z ekspertami z państw członkowskich i zainteresowanymi stronami na posiedzeniach grupy roboczej ds. pojazdów silnikowych w dniach 4 lipca, 10 września i 8 października 2024 r., które to konsultacje potwierdziły ogólne poparcie ze strony tych podmiotów. Przedstawiciele państw członkowskich zatwierdzili akt na posiedzeniu grupy ekspertów państw członkowskich ds. pojazdów silnikowych w dniu 6 maja 2025 r.

Zgodnie z zasadami lepszego stanowienia prawa akt delegowany opublikowano na portalu „Wyraź swoją opinię”, wyznaczając czterotygodniowy okres na zgłaszanie uwag od 28 marca

¹ Dz.U. L 123 z 19.5.2015, s. 77, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/758/oj>.

² Dz.U. L 12 z 17.1.2017, s. 44, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2017/79/oj.

³ Dz.U. L 127 z 29.4.2014, s. 51, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj>.

2025 r. do 25 kwietnia 2025 r. Wpłynęło ogółem 11 odpowiedzi od zainteresowanych stron. Komisja przyjęła do wiadomości i uważnie przeanalizowała wszystkie otrzymane uwagi.

3. ASPEKTY PRAWNE AKTU DELEGOWANEGO

Podstawę prawną niniejszego aktu delegowanego stanowią art. 5 ust. 8 i 9 oraz art. 6 ust. 12 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/758.

ROZPORZĄDZENIE DELEGOWANE KOMISJI (UE) .../...

z dnia 23.7.2025 r.

zmieniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/758 w odniesieniu do norm dotyczących systemu eCall oraz zmieniające rozporządzenie delegowane (UE) 2017/79 w odniesieniu do wymagań technicznych i procedur badań do celów homologacji pojazdów silnikowych wyposażonych w systemy pokładowe eCall oparte na numerze 112

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/758 z dnia 29 kwietnia 2015 r. w sprawie wymagań dotyczących homologacji typu na potrzeby wdrożenia systemu pokładowego eCall opartego na numerze alarmowym 112 oraz zmiany dyrektywy 2007/46/WE¹, w szczególności jego art. 5 ust. 8 i 9 oraz art. 6 ust. 12,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzenie (UE) 2015/758 zawiera wymóg instalowania systemu pokładowego eCall opartego na numerze 112 we wszystkich nowych typach pojazdów kategorii M₁ i N₁.
- (2) W komunikacie Komisji w sprawie strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności² wskazano na potrzebę dostosowania ram prawnych systemu eCall do nowych technologii telekomunikacyjnych.
- (3) Rozporządzenie (UE) 2015/758 zawiera wykaz norm europejskich i specyfikacji technicznych, na których opierają się wymagania techniczne dotyczące homologacji systemów eCall i pojazdów wyposażonych w takie systemy.
- (4) Europejski Komitet Normalizacyjny (CEN) przyjął nowe normy EN 17184:2024 i EN 17240:2024 zastępujące, odpowiednio, specyfikacje techniczne CEN/TS 17184:2022 i CEN/TS 17240:2018. Ponadto nowa wersja normy EN 16072:2025 zawiera istotne zmiany dotyczące systemu eCall. W związku z tym należy zaktualizować odniesienia do odpowiednich specyfikacji technicznych i norm w art. 5 ust. 8 rozporządzenia (UE) 2015/758.
- (5) W rozporządzeniu delegowanym Komisji (UE) 2017/79³ ustanowiono szczegółowe wymagania techniczne i procedury badań do celów homologacji systemów

¹ Dz.U. L 123 z 19.5.2015, s. 77, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/758/oj>.

² Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów, „Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości”, COM(2020) 789 final z 9.12.2020.

³ Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2017/79 z dnia 12 września 2016 r. ustanawiające szczegółowe wymogi techniczne i procedury badań w zakresie homologacji typu WE pojazdów silnikowych w odniesieniu do ich systemów pokładowych eCall opartych na numerze 112,

pokładowych eCall opartych na numerze 112 oraz pojazdów silnikowych wyposażonych w takie systemy. Te wymagania techniczne i procedury badań należy zmienić, aby zapewnić neutralność technologiczną i umożliwić niezależne od konkretnej technologii wdrożenie metod badań.

- (6) W celu zapewnienia skuteczności samodiagnostyki systemu pokładowego eCall należy postanowić, aby przyczyny błędów badane były oddzielnie.
- (7) Aby zapewnić gotowość systemu pokładowego eCall do okresowych badań zdatności do ruchu drogowego zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE⁴, należy określić szczegółowe wymagania techniczne, które muszą być spełnione podczas homologacji typu dla ułatwienia badania zdatności do ruchu drogowego w całym cyklu życia pojazdów silnikowych.
- (8) W celu zapewnienia, aby weryfikacja braku możliwości śledzenia systemu pokładowego eCall przebiegała bez niejasności, należy określić oczekiwane zachowanie po emisji zgłoszenia eCall.
- (9) Aby zapewnić spójność struktury procedur badań w załącznikach do rozporządzenia delegowanego (UE) 2017/79, w załącznikach tych należy wyraźnie rozróżnić warunki badań, metody badań i ocenę.
- (10) Konieczne jest ustanowienie przepisów umożliwiających rozszerzenie udzielonych przed dniem 1 stycznia 2027 r. homologacji systemów pokładowych eCall opartych na numerze 112 działających w sieciach komunikacyjnych z komutacją łączy w celu zapewnienia, aby systemy te nadal służyły swemu celowi po przejściu na technologię łączności z komutacją pakietów.
- (11) W celu zapewnienia, aby system pokładowy eCall oparty na numerze 112 nadal działał w przypadku odłączenia głównego źródła zasilania pojazdu, należy ustanowić procedury badań odnoszące się do (ewentualnego) zapasowego źródła zasilania systemu eCall i dodatkowego źródła zasilania pojazdu, które to źródła zasilania mogłyby być wykorzystane po wypadku drogowym z udziałem pojazdu.
- (12) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (UE) 2015/758 oraz rozporządzenie delegowane (UE) 2017/79.
- (13) Aby zapewnić państwom członkowskim, organom krajowym i producentom wystarczający czas na wdrożenie zmian, obowiązkowe stosowanie norm EN 17184:2024 i EN 17240:2024 należy odroczyć do dnia 1 stycznia 2027 r. Ponadto konieczne jest ustanowienie przepisów przejściowych dotyczących wdrożenia nowych wymagań w odniesieniu do zasilania systemu pokładowego eCall opartego na numerze 112 z zapasowego źródła zasilania tego systemu i z dodatkowego źródła zasilania pojazdu oraz w odniesieniu do gotowości do okresowych badań zdatności do ruchu drogowego nowych typów pojazdów wyposażonych w takie systemy,

pokładowych oddzielnych zespołów technicznych i komponentów opartych na numerze 112 eCall oraz uzupełniające i zmieniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/758 w odniesieniu do wyłączeń i mających zastosowanie norm (Dz.U. L 12 z 17.1.2017, s. 44, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2017/79/oj).

4

Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylająca dyrektywę 2009/40/WE (Dz.U. L 127 z 29.4.2014, s. 51, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj>).

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Zmiany w rozporządzeniu (UE) 2015/758

W art. 5 ust. 8 akapit drugi lit. a)–c) rozporządzenia (UE) 2015/758 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w lit. a) oznaczenie „EN 16072:2022” zastępuje się oznaczeniem „EN 16072:2025”;
- 2) w lit. b) oznaczenie „CEN/TS 17184:2022” zastępuje się oznaczeniem „EN 17184:2024”;
- 3) w lit. c) oznaczenie „CEN/TS 17240:2018” zastępuje się oznaczeniem „EN 17240:2024”.

Artykuł 2

Zmiany w rozporządzeniu delegowanym (UE) 2017/79

W rozporządzeniu delegowanym (UE) 2017/79 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 4 dodaje się pkt 12 w brzmieniu:

„12) »zgłoszenie testowe eCall« oznacza zgłoszenie eCall do celów badań, które można wyraźnie odróżnić od rzeczywistego zgłoszenia eCall lub które nie dociera do publicznego punktu przyjmowania zgłoszeń o wypadkach (PSAP).”;
- 2) w art. 5 dodaje się ust. 4 w brzmieniu:

„4. Do celów rozszerzenia homologacji typu WE udzielonej zgodnie z ust. 1 przed dniem 1 stycznia 2027 r. służba techniczna może zwolnić system pokładowy eCall oparty na numerze 112 z pełnego badania zderzeniowego określonego w załączniku II oraz z późniejszego badania urządzeń dźwiękowych określonego w załączniku III. Producent dokumentuje i wyjaśnia służbie technicznej i organowi udzielającemu homologacji typu zmiany zmodyfikowanego systemu pokładowego eCall opartego na numerze 112 w porównaniu z pierwotnie homologowanym systemem:

 - a) jeżeli część komunikacyjna została zmodyfikowana bez wpływu na inne komponenty systemu pokładowego eCall opartego na numerze 112, a badanie zderzeniowe pojazdu jest przeprowadzane do innych celów, uwzględnia się system pokładowy eCall oparty na numerze 112 oraz przeprowadza się pełne badanie zderzeniowe określone w załączniku II, a następnie badanie urządzeń dźwiękowych określone w załączniku III;
 - b) jeżeli modyfikacja części komunikacyjnej systemu pokładowego eCall opartego na numerze 112 ma wpływ na jego inne części, przeprowadza się pełne badanie zderzeniowe określone w załączniku II, a następnie badanie urządzeń dźwiękowych określone w załączniku III.”;
- 3) art. 7 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Homologacja typu WE pokładowego oddzielnego zespołu technicznego eCall opartego na numerze 112 jest uzależniona od pozytywnego wyniku oddzielnego zespołu technicznego w badaniach określonych w załącznikach I, IV, VI, VII i VIII oraz spełnienia przez oddzielny zespół techniczny odpowiednich wymogów określonych w tych załącznikach. W przypadku gdy oddzielny zespół techniczny jest

wyposażony w zapasowe źródło zasilania, musi ono spełniać wymogi określone w załączniku X i podlegać procedurze badania określonej w tymże załączniku.”;

- 4) w załączniku I wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem I do niniejszego rozporządzenia;
- 5) w załączniku II wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem II do niniejszego rozporządzenia;
- 6) w załączniku III wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem III do niniejszego rozporządzenia;
- 7) w załączniku IV wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem IV do niniejszego rozporządzenia;
- 8) w załączniku VII wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem V do niniejszego rozporządzenia;
- 9) w załączniku VIII wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem VI do niniejszego rozporządzenia;
- 10) załącznik VII do niniejszego rozporządzenia dodaje się jako załącznik X.

Artykuł 3

Przepisy przejściowe

1. Ze skutkiem od dnia 1 stycznia 2026 r. organy krajowe odmawiają udzielenia nowych homologacji typu lub rozszerzeń istniejących homologacji pojazdów, układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych, gdy nie są one zgodne ze specyfikacjami technicznymi określonymi w CEN/TS 17184:2022 i CEN/TS 17240:2018 – lub z normami EN 17184:2024 i EN 17240:2024, jeżeli producent wystąpi o przeprowadzenie badania zgodnie z tymi normami.
2. Ze skutkiem od dnia 1 stycznia 2027 r. organy krajowe odmawiają udzielenia nowych homologacji typu pojazdów, układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych, gdy nie są one zgodne z normami EN 17184:2024 i EN 17240:2024.
3. Ze skutkiem od dnia 1 stycznia 2027 r. w przypadku nowych pojazdów homologowanych po dniu 31 marca 2018 r. zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2015/758, które nie są zgodne ze specyfikacjami technicznymi określonymi w CEN/TS 17184:2022 i CEN/TS 17240:2018 lub z normami EN 17184:2024 i EN 17240:2024, organy krajowe uznają, że świadectwa zgodności nie są już ważne do celów art. 48 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2018/858.
4. Ze skutkiem od dnia 1 stycznia 2028 r. w przypadku nowych pojazdów homologowanych po dniu 31 marca 2018 r. zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2015/758, które nie są zgodne z normami EN 17184:2024 i EN 17240:2024, organy krajowe uznają, że świadectwa zgodności nie są już ważne do celów art. 48 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2018/858.
5. Ze skutkiem od dnia 1 stycznia 2028 r. organy krajowe odmawiają udzielenia nowych homologacji typu pojazdów, układów lub oddzielnych zespołów technicznych, gdy nie są one zgodne z wymaganiami technicznymi umożliwiającymi okresowe badania zdolności do ruchu drogowego zgodnie z załącznikiem VII do rozporządzenia delegowanego (UE) 2017/79 zmienionego niniejszym rozporządzeniem.

6. Ze skutkiem od dnia 1 stycznia 2027 r. organy krajowe odmawiają udzielenia nowych homologacji typu pojazdów, układów lub oddzielnych zespołów technicznych, gdy nie są one zgodne z wymaganiami dotyczącymi działania zapasowego zasilania zgodnie z załącznikiem X do rozporządzenia delegowanego (UE) 2017/79.

Artykuł 4

Wejście w życie i rozpoczęcie stosowania

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Art. 1 pkt 2 i 3 stosuje się od dnia 1 stycznia 2027 r.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 23.7.2025 r.

*W imieniu Komisji
Przewodnicząca
Ursula VON DER LEYEN*