



EUROPEAN COMMISSION

Directorate-General for Internal Market, Industry, Entrepreneurship and SMEs
Single Market Enforcement
Notification of Regulatory Barriers

Wiadomość 103

Informacja od Komisji - TRIS/(2025) 3750

dyrektywa (UE) 2015/1535

Powiadomienie: 2025/0539/SE

Przesłanie uwag Państwa Członkowskiego (Poland) (art. 5, ust. 2 dyrektywy (UE) 2015/1535). Uwagi te nie skutkują przedłużeniem okresu odroczenia.

MSG: 20253750.PL

1. MSG 103 IND 2025 0539 SE PL 29-12-2025 22-12-2025 PL COMMS 5.2 29-12-2025

2. Poland

3A. Ministerstwo Rozwoju i Technologii, Departament Obrotu Towarami Wrażliwymi i Bezpieczeństwa Technicznego, Plac Trzech Krzyży 3/5, 00-507 Warszawa, tel.: (+48) 22 411 93 94, e-mail: notyfikacjaPL@mrit.gov.pl

3B. Ministerstwo Infrastruktury
ul. Chałubińskiego 4/6, 00-928 Warszawa

4. 2025/0539/SE - T40T - Transport miejski i drogowy

5. art. 5, ust. 2 dyrektywy (UE) 2015/1535

6. W nawiązaniu do rozporządzenia zmieniającego przepisy i ogólne wytyczne Szwedzkiej Agencji Transportu (TSFS 2012:97) dotyczących badań zdadności pojazdów do ruchu drogowego na podstawie rozdziału 8, sekcja 16 rozporządzenia w sprawie pojazdów (2009:211) przedłożonego do notyfikacji 2025-0539-SE - T40T przez Szwecję, Ministerstwo Infrastruktury wnosi poniższy komentarz.

Z powiadomienia wynika, że w Szwecji sieci 2G i 3G zostaną zamknięte w latach 2026 i 2027, co może oznaczać, że system eCall nie będzie się komunikował ani alarmował w przypadku sytuacji awaryjnej. Należy zgodzić się, że badanie systemu, o którym z góry wiadomo, że nie może działać bez zapewnienia właśnie likwidowanej infrastruktury może prowadzić do problemów i utrudnić procedurę przeprowadzenia badania technicznego.

Jednakże należy zauważyć, że minimalne wymagania dotyczące okresowych badań technicznych pojazdów, w tym zakres oraz sposób przeprowadzania badania systemów eCall wynikają z dyrektywy delegowanej Komisji (UE) 2021/1717 z dnia 9 lipca 2021 r. zmieniającej dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE w odniesieniu do aktualizacji niektórych oznaczeń kategorii pojazdów i dodania systemu eCall do wykazu badanych elementów, metod, kryteriów uznania stanu technicznego za niezadowalający i oceny usterek w załącznikach I i III do tej dyrektywy (Dz. Urz. UE L 342 z 27.09.2021, str. 48, z późn. zm.).

We wstępie do wyżej wymienionej dyrektywy 2021/1717 wprost wskazano, że z uwagi na rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/758 z dnia 20 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/WE (Dz. Urz. UE L 123 z 19.05.2015 r., str. 77, z późn. zm.), w którym ustanowiono wymóg wyposażania niektórych nowych typów pojazdów w zainstalowany na stałe system pokładowy eCall oparty na numerze alarmowym 112, ze skutkiem od dnia 31 marca 2018 r., koniecznym jest wprowadzenie obowiązku badania systemu eCall w ramach okresowych badań technicznych pojazdów.

W wyniku powyższego, w załączniku nr 1 do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia



EUROPEAN COMMISSION

Directorate-General for Internal Market, Industry, Entrepreneurship and SMEs
Single Market Enforcement
Notification of Regulatory Barriers

2014 r. w sprawie okresowych badań zdadności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylającej dyrektywę 2009/40/WE (Dz. Urz. UE L 127 z 29.04.2014, str. 51, z późn. zm.) w pkt 3: zakres i metody badania, ocena usterek pojazdu, wprowadzono pozycję 7.13: systemy eCall (jeżeli jest zamontowany, zgodnie z przepisami UE dotyczącymi homologacji typu). W ramach okresowego badania technicznego pojazdu dokonywana jest weryfikacja montażu i konfiguracji, stanu jak i działania systemu poprzez kontrolę wzrokową (organoleptyczną) a w przypadku gdy umożliwia to charakterystyka techniczna pojazdu i gdy dostępne są niezbędne dane, możliwa jest kontrola przy użyciu interfejsu elektronicznego.

Zdaniem Szwecji system eCall nie musi być kontrolowany przez organy kontrolne, ponieważ warunki przeprowadzenia takiej kontroli nie są spełnione.

W tym miejscu należy zwrócić uwagę na obecnie procedowany projekt zmiany dyrektywy 2014/45/UE. Zgodnie z projektowanym załącznikiem I pkt 7.13, który dotyczy systemu eCall, znajduje się zastrzeżenie, że stare systemy korzystające z wycofanych sieci nie będą stanowiły przesłanki do zgłaszania usterki. Zatem propozycja Szwecji wyprzedza przepisy UE, które w projekcie rozwiązują ten problem i jest z nimi sprzeczna całkowicie wycofując weryfikację systemu eCall z badań technicznych pojazdów.

MI wyraża zgodę na udostępnianie komentarza osobom trzecim (upublicznienie w bazie TRIS).

Komisja Europejska

Punkt kontaktowy Dyrektywa (UE) 2015/1535

e-mail: grow-dir2015-1535-central@ec.europa.eu