Parlamentul European
2014-2019

Document de ședință

A8-0151/2019

4.3.2019

***I
RAPORT

referitor la propunerea de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind cerințele pentru omologarea de tip a autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate unor astfel de vehicule, în ceea ce privește siguranța generală a acestora și protecția ocupanților vehiculului și a utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor, de modificare a Regulamentului (UE) nr. 2018/... și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 78/2009, (CE) nr. 79/2009 și (CE) nr. 661/2009
(COM(2018)0286 – C8-0194/2018 – 2018/0145(COD))

Comisia pentru piața internă și protecția consumatorilor

Raportoare: Róża Gräfin von Thun und Hohenstein

Legenda simbolurilor utilizate

*	Procedura de consultare
***	Procedura de aprobare
***I	Procedura legislativă ordinară (prima lectură)
***II	Procedura legislativă ordinară (a doua lectură)
***III	Procedura legislativă ordinară (a treia lectură)

(Procedura indicată se bazează pe temeiul juridic propus în proiectul de act.)

Amendamente la un proiect de act

Amendamentele Parlamentului prezentate pe două coloane

Textul eliminat este evidențiat prin caractere ***cursive aldine*** în coloana din stânga. Textul înlocuit este evidențiat prin caractere ***cursive aldine*** în ambele coloane. Textul nou este evidențiat prin caractere ***cursive aldine*** în coloana din dreapta.

În primul și în al doilea rând din antetul fiecărui amendament se identifică fragmentul vizat din proiectul de act supus examinării. În cazul în care un amendament vizează un act existent care urmează să fie modificat prin proiectul de act, antetul conține două rânduri suplimentare în care se indică actul existent și, respectiv, dispoziția din acesta vizată de modificare.

Amendamentele Parlamentului prezentate sub formă de text consolidat

Părțile de text noi sunt evidențiate prin caractere ***cursive aldine***. Părțile de text eliminate sunt indicate prin simbolul ▌ sau sunt tăiate. Înlocuirile sunt semnalate prin evidențierea cu caractere ***cursive aldine*** a textului nou și prin eliminarea sau tăierea textului înlocuit.
Fac excepție de la regulă și nu se evidențiază modificările de natură strict tehnică efectuate de serviciile competente în vederea elaborării textului final.

CUPRINS

Pagina

A8-0151/2019 1

PROIECT DE REZOLUȚIE LEGISLATIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN 5

EXPUNERE DE MOTIVE.....82

AVIZ AL COMISIEI PENTRU MEDIU, SĂNĂTATE PUBLICĂ ȘI SIGURANȚĂ ALIMENTARĂ 84

AVIZ AL COMISIEI PENTRU TRANSPORT ȘI TURISM 87

PROCEDURA COMISIEI COMPETENTE 123

VOT FINAL PRIN APEL NOMINAL ÎN COMISIA COMPETENTĂ.....124

PROIECT DE REZOLUȚIE LEGISLATIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN

referitoare la propunerea de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind cerințele pentru omologarea de tip a autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate unor astfel de vehicule, în ceea ce privește siguranța generală a acestora și protecția ocupanților vehiculului și a utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor, de modificare a Regulamentului (UE) nr. 2018/... și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 78/2009, (CE) nr. 79/2009 și (CE) nr. 661/2009
(COM(2018)0286 – C8-0194/2018 – 2018/0145(COD))

(Procedura legislativă ordinară: prima lectură)

Parlamentul European,

– având în vedere propunerea Comisiei prezentată Parlamentului European și Consiliului (COM(2018)0286),

– având în vedere articolul 294 alineatul (2) și articolul 114 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în temeiul cărora propunerea a fost prezentată de către Comisie (C8-0194/2018),

– având în vedere articolul 294 alineatul (3) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

– având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European din 19 septembrie 2018[1],

– după consultarea Comitetului Regiunilor,

– având în vedere articolul 59 din Regulamentul său de procedură,

– având în vedere raportul Comisiei pentru piața internă și protecția consumatorilor și avizele Comisiei pentru mediu, sănătate publică și siguranță alimentară și Comisiei pentru transport și turism (A8-0151/2019),

1. adoptă poziția sa în primă lectură prezentată în continuare;

2. solicită Comisiei să îl sesizeze din nou în cazul în care își înlocuiește, își modifică în mod substanțial sau intenționează să-și modifice în mod substanțial propunerea;

3. încredințează Președintelui sarcina de a transmite Consiliului și Comisiei, precum și parlamentelor naționale poziția Parlamentului.

[1] JO C 440, 6.12.2018, p. 90.

Amendamentul 1

Propunere de regulament
Titlu

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
Propunere de	Propunere de
REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI	REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI
privind cerințele pentru omologarea de tip a autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate unor astfel de vehicule, în ceea ce privește siguranța generală a acestora și protecția ocupanților vehiculului și a utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor, de modificare a Regulamentului (UE) nr. ***2018/...*** și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 78/2009, (CE) nr. 79/2009 și (CE) nr. 661/2009	privind cerințele pentru omologarea de tip a autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate unor astfel de vehicule, în ceea ce privește siguranța generală a acestora și protecția ocupanților vehiculului și a utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor, de modificare a Regulamentului (UE) nr. ***2018/858*** și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 78/2009, (CE) nr. 79/2009 și (CE) nr. 661/2009
	[Acest amendament se aplică întregului text atunci când se menționează Regulamentul (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului privind omologarea și supravegherea pieței autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și ale sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 715/2007 și (CE) nr. 595/2009 și de abrogare a Directivei 2007/46/CE (JO L 151, 14.6.2018, p. 1). Adoptarea sa impune adaptări corespunzătoare în întregul text.)

Amendamentul 2

Propunere de regulament
Considerentul 1

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(1) Regulamentul (UE) 2018/**...** al Parlamentului European și al Consiliului[24]	(1) Regulamentul (UE) 2018/***858*** al Parlamentului European și al Consiliului[24]

[+] stabilește dispozițiile administrative și cerințele tehnice privind omologarea de tip a vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate, cu scopul de a asigura buna funcționare a pieței interne și pentru a oferi un nivel ridicat de siguranță și performanță de mediu.

---

[24] Regulamentul (UE) 2018/**...** al Parlamentului European și al Consiliului privind omologarea și supravegherea pieței autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și ***a*** sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 715/2007 și (CE) nr. 595/2009 și de abrogare a Directivei 2007/46/CE (JO L***...,…, p. …***)

[+] ***OP: a se insera în text numărul regulamentului din documentul PE-CONS No73/17 [2016/0014 (COD)] și a se introduce numărul, data și referința JO ale regulamentului menționat în nota de subsol.***

[+] stabilește dispozițiile administrative și cerințele tehnice privind omologarea de tip a vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate, cu scopul de a asigura buna funcționare a pieței interne și pentru a oferi un nivel ridicat de siguranță și performanță de mediu.

---

[24] Regulamentul (UE) 2018/***858*** al Parlamentului European și al Consiliului privind omologarea și supravegherea pieței autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și ***ale*** sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 715/2007 și (CE) nr. 595/2009 și de abrogare a Directivei 2007/46/CE (JO L ***151, 14.6.2018, p. 1***).

Amendamentul 3

Propunere de regulament
Considerentul 2 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(2a) Siguranța rutieră în Uniune necesită o politică coordonată la nivel internațional în cadrul acordurilor CEE-ONU și, în special, în cadrul Grupului de lucru instituit prin articolul 29 (WP.29), precum și o abordare integrată la nivelul Uniunii și la nivel național, regional și local. Prin urmare, este necesară coordonarea acțiunilor și a măsurilor luate de diferite autorități în ceea ce privește componente esențiale ale siguranței rutiere, care vizează vehiculele, comportamentele de conducere, precum și

semnalizările și infrastructurile rutiere.

Amendamentul 4

Propunere de regulament
Considerentul 3

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(3) În ultimele decenii, evoluțiile în domeniul siguranței vehiculelor au contribuit în mod semnificativ la reducerea generală a numărului de decese rutiere și de vătămări grave. Cu toate acestea, ***aceste reduceri*** au stagnat în ***Uniune*** din ***cauza mai multor factori***, cum ar fi ***factorii structurali*** și ***comportamentali și*** fără noi inițiative privind siguranța rutieră, efectele în materie de siguranță ale abordării actuale nu vor mai fi în măsură să compenseze efectele creșterii volumului traficului. Prin urmare, performanța în materie de siguranță a vehiculelor trebuie să fie îmbunătățită în continuare ca parte a unei abordări integrate a siguranței rutiere și pentru a proteja utilizatorii vulnerabili ai drumurilor mai bine.	(3) În ultimele decenii, evoluțiile în domeniul siguranței vehiculelor au contribuit în mod semnificativ la reducerea generală a numărului de decese rutiere și de vătămări grave. Cu toate acestea, ***25 300 de persoane*** au ***decedat în 2017 pe drumurile Uniunii, o cifră care a*** stagnat în ***ultimii patru ani. În plus, 135 000 de persoane sunt grav rănite în fiecare an în coliziuni. Uniunea depune toate eforturile pentru a reduce drastic aceste cifre, vizând atingerea obiectivului*** din ***„Viziunea zero”, și anume „zero decese”. În plus față de măsurile de siguranță pentru protejarea ocupanților autovehiculelor, pentru a proteja utilizatorii drumurilor aflați în afara autovehiculelor este necesară punerea în aplicare a unor măsuri specifice pentru prevenirea decesului și a vătămării utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor***, cum ar fi ***cicliștii*** și ***pietonii.*** Fără noi inițiative privind siguranța rutieră, efectele în materie de siguranță ale abordării actuale nu vor mai fi în măsură să compenseze efectele creșterii volumului traficului. Prin urmare, performanța în materie de siguranță a vehiculelor trebuie să fie îmbunătățită în continuare ca parte a unei abordări integrate a siguranței rutiere și pentru a proteja utilizatorii vulnerabili ai drumurilor mai bine.

Amendamentul 5

Propunere de regulament
Considerentul 3 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(3a) Definiția utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor ar trebui să includă utilizatorii drumurilor care folosesc vehicule cu motor, ca de exemplu segway-ul, scuterele, scaunele cu rotile și bicicletele electrice.

Amendamentul 6

Propunere de regulament
Considerentul 4

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(4) Progresele tehnice în domeniul sistemelor avansate de siguranță a vehiculelor oferă noi posibilități pentru reducerea numărului de victime. În scopul de a reduce la minimum numărul de decese, trebuie ***introduse unele dintre tehnologiile*** noi relevante.	(4) Progresele tehnice în domeniul sistemelor avansate de siguranță a vehiculelor oferă noi posibilități pentru reducerea numărului de victime. În scopul de a reduce la minimum numărul de ***vătămări grave și de*** decese, trebuie ***introdus un pachet al tehnologiilor*** noi relevante.

Amendamentul 7

Propunere de regulament
Considerentul 5 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(5a) Pentru a asigura neutralitatea tehnologică în ceea ce privește sistemele de monitorizare a presiunii în pneuri, cerința de performanță ar trebui să permită sisteme de monitorizare a presiunii în pneuri atât direct, cât și indirect.

Amendamentul 8

Propunere de regulament
Considerentul 5 b (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(5b) Măsurile de reglementare propuse pot fi eficace (în reducerea numărului de decese, scăderea numărului de accidente rutiere și atenuarea vătămărilor și a daunelor) doar dacă sunt acceptate de utilizatori. Prin urmare, producătorii de vehicule ar trebui să depună toate eforturile posibile pentru a asigura că sistemele și dotările prevăzute de prezentul regulament sunt dezvoltate de o manieră care să sprijine conducătorul auto și să asigure acceptarea acestora de către utilizatori și probabilitatea lor de a fi utilizate. În acest scop, funcționarea respectivelor sisteme și dotări, precum și limitările acestora ar trebui explicate clar și pe înțelesul utilizatorilor în manualul de instrucțiuni al autovehiculului.

Amendamentul 9

Propunere de regulament
Considerentul 6

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(6) Sistemele inteligente de asistență pentru controlul vitezei, sistemul de menținere a benzii de circulație, sistemele de monitorizare a somnolenței și a lipsei de atenție ***și*** de ***detectare a stării*** de distragere a atenției conducătorului auto, precum și sistemul de alertă la mersul în marșarier au un potențial ridicat de a reduce în mod considerabil numărul de victime. În plus, aceste sisteme ***se bazează pe*** tehnologii care vor fi utilizate ***și*** pentru punerea în aplicare a vehiculelor automatizate ***și conectate***. Prin urmare, la nivelul Uniunii ar trebuie stabilite norme și proceduri de încercare armonizate pentru omologarea de tip a vehiculelor în ceea ce privește sistemele respective și pentru omologarea de tip a acestor sisteme ca unități tehnice	(6) Sistemele ***avansate de frânare de urgență, sistemele*** inteligente de asistență pentru controlul vitezei, sistemul ***de urgență*** de menținere a benzii de circulație, sistemele de monitorizare a somnolenței și a lipsei de atenție***, sistemul avansat*** de ***avertizare în caz*** de distragere a atenției conducătorului auto, precum și sistemul de alertă la mersul în marșarier ***sunt sisteme de siguranță care*** au un potențial ridicat de a reduce în mod considerabil numărul de victime. În plus, ***unele dintre*** aceste sisteme ***de siguranță stau la baza unor*** tehnologii care vor fi utilizate pentru punerea în aplicare a vehiculelor automatizate***. Orice astfel de sistem de siguranță ar trebui să funcționeze fără utilizarea vreunui tip de informație***

separate.	***biometrică a conducătorilor auto sau a pasagerilor, inclusiv recunoașterea facială***. Prin urmare, la nivelul Uniunii ar trebuie stabilite norme și proceduri de încercare armonizate pentru omologarea de tip a vehiculelor în ceea ce privește sistemele respective și pentru omologarea de tip a acestor sisteme ca unități tehnice separate. ***Progresele tehnologice în ceea ce privește aceste sisteme ar trebui să fie luate în considerare la fiecare evaluare a legislației existente, pentru a fi viabile pe termen lung, pentru a respecta cu strictețe principiul protecției datelor și a vieții private și pentru a sprijini dezvoltarea în direcția obiectivului „zero decese”. De asemenea, este necesar să se asigure faptul că sistemele respective pot fi utilizate în siguranță, pe toată perioada ciclului de viață a vehiculului.***

Amendamentul 10

Propunere de regulament
Considerentul 6 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(6a) Ar trebui să existe posibilitatea de a dezactiva sistemul inteligent de asistență pentru controlul vitezei, de exemplu atunci când un conducător auto primește avertismente false sau feedback necorespunzător din cauza condițiilor meteorologice nefavorabile, a unor marcaje rutiere temporare contradictorii în zonele de construcție și a unor indicatoare rutiere incorecte, defecte sau lipsă. O astfel de funcție de dezactivare ar trebui să se afle sub controlul conducătorului auto, să se mențină atâta timp câte este necesar și să ofere posibilitatea de a fi activat cu ușurință de către conducătorul auto. Sistemul ar trebui să fie întotdeauna activ când se pornește motorul, iar conducătorul auto ar trebui fie informat mereu dacă sistemul

este pornit sau oprit.

Amendamentul 11

Propunere de regulament
Considerentul 6 b (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(6b) Faptul că centura de siguranță este una dinte cele mai importante și eficace dotări de siguranță ale unui vehicul este recunoscut la scară largă. Prin urmare, sistemele de avertizare privind portul centurii de siguranță ar trebui să aibă potențialul de a preveni în mod suplimentar decesele sau de a atenua vătămările prin creșterea ratelor de utilizare a centurii de siguranță în întreaga Uniune. Din acest motiv, Regulamentul (CE) nr. 661/2009 a introdus obligativitatea instalării de sisteme de avertizare privind portul centurii de siguranță pentru scaunul conducătorului auto în toate autoturismele noi începând cu 2014.Acest lucru a fost realizat prin punerea în aplicare a Regulamentului ONU nr. 16, care conținea dispozițiile tehnice relevante. Datorită adaptării acestui regulament al ONU la progresele tehnice, acum va deveni obligatoriu să se instaleze sisteme de avertizare privind portul centurii de siguranță pentru toate locurile din față și din spate ale vehiculelor din categoriile M_1 și N_1, respectiv pentru toate locurile din față ale vehiculelor din categoriile N_2, N_3, M_2 și M_3, începând de la 1 septembrie 2019 pentru tipurile noi și de la 1 septembrie 2021 pentru toate autovehiculele noi.

Amendamentul 12

Propunere de regulament
Considerentul 7

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(7) Introducerea unor dispozitive de înregistrare a ***evenimentelor*** care stochează o gamă de date cruciale privind vehiculul pe o perioadă ***scurtă,*** înainte, în timpul și după un ***eveniment declanșator*** (de exemplu, deschiderea unui airbag) constituie o etapă importantă în obținerea unor date mai precise și mai aprofundate cu privire la accidente. Autovehiculele ar trebui, prin urmare, să fie dotate obligatoriu cu aceste dispozitive. ***Aceasta*** ar trebui***, de asemenea,*** să fie ***o cerință conform căreia aceste dispozitive sunt*** capabile să înregistreze și să stocheze datele în așa fel încât acestea să poată fi utilizate de statele membre pentru a efectua analiza siguranței rutiere și pentru a evalua eficacitatea măsurilor specifice adoptate.	(7) Introducerea unor dispozitive de înregistrare a ***accidentelor*** care stochează o gamă de date ***anonimizate*** cruciale privind vehiculul pe o perioadă ***scurt*** înainte, în timpul și ***imediat*** după un ***accident rutier*** (***declanșate,*** de exemplu, ***de*** deschiderea unui airbag) constituie o etapă importantă în obținerea unor date mai precise și mai aprofundate cu privire la accidente. ***Toate*** autovehiculele ar trebui, prin urmare, să fie dotate obligatoriu cu aceste dispozitive. ***Aceste dispozitive*** ar trebui să fie capabile să înregistreze și să stocheze datele în așa fel încât acestea să poată fi utilizate de statele membre pentru a efectua analiza siguranței rutiere și pentru a evalua eficacitatea măsurilor specifice adoptate***, fără posibilitatea de a identifica proprietarul sau deținătorul unui anumit vehicul pe baza datelor stocate***.

Amendamentul 13

Propunere de regulament
Considerentul 8

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(8) Orice prelucrare a datelor personale, cum ar fi informațiile despre conducătorul auto prelucrate în dispozitivele de înregistrare a ***evenimentelor (***accidentelor***)*** sau informațiile ***despre conducătorul auto*** privind ***monitorizarea somnolenței*** sau a ***lipsei*** de atenție ***sau recunoașterea avansată a stării*** de distragere a atenției ***trebuie*** efectuate în conformitate cu legislația ***UE*** în materie de protecție a datelor, în special cu Regulamentul general privind protecția datelor[27]. În plus, prelucrarea datelor personale colectate prin sistemul de eCall la 112 din vehicul este	(8) Orice prelucrare a datelor personale, cum ar fi informațiile despre conducătorul auto prelucrate în dispozitivele de înregistrare a ***datelor*** accidentelor sau informațiile privind ***somnolența*** sau a ***lipsa*** de atenție ***a conducătorului auto sau starea avansată*** de distragere a atenției ***ar trebui*** efectuate în conformitate cu legislația ***Uniunii*** în materie de protecție a datelor, în special cu Regulamentul general privind protecția datelor[27]. ***Dispozitivele de înregistrare a datelor accidentelor ar trebui să funcționeze într-un sistem în buclă închisă, în care datele stocate sunt suprascrise și care nu permite***

supusă unor clauze specifice[28].

identificarea vehiculului sau a conducătorului auto. În plus***, sistemele de avertizare cu privire la somnolența și la atenția conducătorului auto și sistemele avansate de avertizare cu privire la starea de distragere a atenției conducătorului auto nu ar trebui să înregistreze sau să păstreze în continuu niciun alt tip de date decât cele necesare în scopurile pentru care au fost colectate sau prelucrate în sistemul în buclă închisă. Mai mult***, prelucrarea datelor personale colectate prin sistemul de eCall la 112 din vehicul este supusă unor clauze specifice[28].

---

[27] Regulamentul (UE) 2016/679 al Parlamentului European și al Consiliului din 27 aprilie 2016 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și privind libera circulație a acestor date și de abrogare a Directivei 95/46/CE (Regulamentul general privind protecția datelor), JO L 119, 4.5.2016, pp. 1-88.

[28] Regulamentul (UE) 2015/758 al Parlamentului European și al Consiliului din 29 aprilie 2015 privind cerințele de omologare de tip pentru instalarea sistemului eCall bazat pe serviciul 112 la bordul vehiculelor și de modificare a Directivei 2007/46/CE, JO L 123, 19.5.2015, p. 77.

---

[27] Regulamentul (UE) 2016/679 al Parlamentului European și al Consiliului din 27 aprilie 2016 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și privind libera circulație a acestor date și de abrogare a Directivei 95/46/CE (Regulamentul general privind protecția datelor), ***(***JO L 119, 4.5.2016, pp. 1-88***)***.

[28] Regulamentul (UE) 2015/758 al Parlamentului European și al Consiliului din 29 aprilie 2015 privind cerințele de omologare de tip pentru instalarea sistemului eCall bazat pe serviciul 112 la bordul vehiculelor și de modificare a Directivei 2007/46/CE, ***(***JO L 123, 19.5.2015, p. 77***)***.

Amendamentul 14

Propunere de regulament
Considerentul 8 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(8a) Recunoscând faptul că utilizarea unui telefon mobil sau a altui dispozitiv în timpul conducerii afectează grav capacitatea de a conduce, producătorii de autovehicule ar trebui să-și publice testele

	pentru a demonstra conformitatea cu Declarația europeană de principii privind interfața om-mașină (HMI) în ceea ce privește sistemele de informare și de informații și divertisment montate la bordul vehiculelor.

Amendamentul 15

Propunere de regulament
Considerentul 8 b (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(8b) Este posibil ca sistemele avansate de frânare de urgență sau sistemele de urgență de menținere a benzii de circulație să nu fie complet funcționale în unele cazuri, în special din cauza unor deficiențe ale infrastructurii. În aceste cazuri, sistemele ar trebui să se dezactiveze singure și să furnizeze conducătorului auto informații privind dezactivarea. Dacă ele nu se dezactivează automat, ar trebui să fie posibilă dezactivarea lor manuală. O astfel de dezactivare ar trebui să fie temporară și să dureze numai atât timp cât sistemul nu este complet funcțional. Este posibil ca conducătorii auto să fie nevoiți să anuleze sistemul avansat de frânare de urgență sau sistemul de urgență de menținere a benzii de circulație atunci când funcționarea sistemului ar putea duce la riscuri sau la vătămări mai mari. Astfel se asigură faptul că vehiculul este în permanență sub controlul conducătorului auto. Cu toate acestea, sistemele ar putea să recunoască, de asemenea, cazurile în care conducătorul auto se află în incapacitate și, prin urmare, intervenția sistemului este necesară pentru a preveni agravarea unui accident.

Amendamentul 16

Propunere de regulament
Considerentul 13

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(13) Ca urmare a adoptării Regulamentului (CE) nr. 79/2009 al Parlamentului European și al Consiliului[33], cerințele tehnice și procedurile de încercare pentru omologarea vehiculelor pe bază de hidrogen, și a componentelor și sistemelor pe bază de hidrogen au fost dezvoltate în continuare la nivelul Organizației Națiunilor Unite pentru a ține seama de progresul tehnic. Regulamentul ONU nr. 134[34] se aplică în prezent în Uniune în ceea ce privește omologarea de tip a sistemelor pe bază de hidrogen ale autovehiculelor. În plus față de aceste cerințe, ***se aplică și criteriile*** pentru calitatea materialelor utilizate în vehiculele cu sisteme cu hidrogen comprimat***, dar în prezent sunt doar stabilite la nivelul Uniunii***.	(13) Ca urmare a adoptării Regulamentului (CE) nr. 79/2009 al Parlamentului European și al Consiliului[33], cerințele tehnice și procedurile de încercare pentru omologarea vehiculelor pe bază de hidrogen, și a componentelor și sistemelor pe bază de hidrogen au fost dezvoltate în continuare la nivelul Organizației Națiunilor Unite pentru a ține seama de progresul tehnic. Regulamentul ONU nr. 134[34] se aplică în prezent în Uniune în ceea ce privește omologarea de tip a sistemelor pe bază de hidrogen ale autovehiculelor. În plus față de aceste cerințe, ***ar trebui stabilite la nivelul Uniunii criterii*** pentru calitatea materialelor ***și receptaculele de alimentare*** utilizate în vehiculele cu sisteme cu hidrogen comprimat.
[33] Regulamentul (CE) nr. 79/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 14 ianuarie 2009 privind omologarea de tip a autovehiculelor pe bază de hidrogen și de modificare a Directivei 2007/46/CE, JO L 35, 4.2.2009, p. 32.	[33] Regulamentul (CE) nr. 79/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 14 ianuarie 2009 privind omologarea de tip a autovehiculelor pe bază de hidrogen și de modificare a Directivei 2007/46/CE, ***(***JO L 35, 4.2.2009, p. 32***)***.
[34] Regulamentul CEE-ONU nr. 134 privind dispozițiile uniforme referitoare la omologarea autovehiculelor și a componentelor acestora în ceea ce privește performanța în materie de siguranță a vehiculelor alimentate cu hidrogen (HFCV)	[34] Regulamentul CEE-ONU nr. 134 privind dispozițiile uniforme referitoare la omologarea autovehiculelor și a componentelor acestora în ceea ce privește performanța în materie de siguranță a vehiculelor alimentate cu hidrogen (HFCV)

Amendamentul 17

Propunere de regulament
Considerentul 15

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(15) Din punct de vedere istoric, normele Uniunii au limitat lungimea totală a combinațiilor de camioane ceea ce a dus la modelele tipice care optimizează cabina în defavoarea motorului pentru a maximiza spațiul alocat mărfurilor. Cu toate acestea, poziția înaltă a conducătorului auto a condus la creșterea ariei unghiului mort și la o vizibilitate directă mai redusă în jurul cabinei camionului. Acesta este un factor important pentru accidentele cu camioane în care sunt implicați utilizatori vulnerabili ai drumurilor. Numărul de victime ar putea fi redus semnificativ printr-o mai bună vizibilitate directă. Prin urmare, ar ***trebuie*** introduse cerințe pentru a îmbunătăți vizibilitatea directă.	(15) Din punct de vedere istoric, normele Uniunii au limitat lungimea totală a combinațiilor de camioane ceea ce a dus la modelele tipice care optimizează cabina în defavoarea motorului pentru a maximiza spațiul alocat mărfurilor. Cu toate acestea, poziția înaltă a conducătorului auto a condus la creșterea ariei unghiului mort și la o vizibilitate directă mai redusă în jurul cabinei camionului. Acesta este un factor important pentru accidentele cu camioane în care sunt implicați utilizatori vulnerabili ai drumurilor. Numărul de victime ar putea fi redus semnificativ printr-o mai bună vizibilitate directă. Prin urmare, ar ***trebui*** introduse cerințe pentru a îmbunătăți vizibilitatea directă***, cu scopul de a ameliora vizibilitatea directă a pietonilor, cicliștilor și a altor utilizatori vulnerabili ai drumurilor din poziția conducătorului auto. La elaborarea cerinței specifice pentru vizibilitatea directă ar trebui să se țină seama de particularitățile diferitelor tipuri de vehicule.***

Amendamentul 18

Propunere de regulament
Considerentul 16

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(16) Având în vedere accentul pus pe normele ***UE*** privind siguranța vehiculelor în vederea protejării utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor, printre altele prin asigurarea unei vizibilități adecvate pentru conducătorii auto, ***entitățile publice și private ar trebui*** să nu ***solicite aplicarea niciunui tip*** de ***etichetă, vinietă sau autocolant, indiferent*** de ***scopul acestora***, ***pe nicio parte a suprafeței transparente*** a ***geamurilor vehiculelor.*** În ***plus***, ***autoritățile naționale ar trebui să se***	(16) Având în vedere accentul pus pe normele ***Uniunii*** privind siguranța vehiculelor în vederea protejării utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor, printre altele prin asigurarea unei vizibilități adecvate pentru conducătorii auto, ***ar trebui să se încurajeze ca pe parbriz*** să nu ***fie aplicate etichete, viniete, autocolante, dispozitive*** de ***taxare rutieră și alte elemente. Producătorii*** de ***vehicule***, ***în cooperare cu autoritățile naționale și grupurile de promovare*** a ***siguranței, ar***

asigure că parbrizele și geamurile laterale nu conțin etichete**, **viniete, autocolante și niciun alt element care ar putea afecta vizibilitatea**, **pentru a nu afecta eficacitatea legislației Uniunii în materie de vizibilitate pentru conducătorii auto.	***trebui,*** în ***acest scop**, **să aibă în vedere specificarea zonelor de pe suprafața transparentă a geamurilor vehiculelor care pot fi utilizate**, **în condiții de siguranță, pentru a aplica orice fel de etichetă**, **vinietă, dispozitiv de taxare rutieră sau autocolant, fără a diminua siguranța utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor***.

Amendamentul 19

Propunere de regulament
Considerentul 17

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(17) Vehiculele automatizate ***și conectate*** ar putea contribui enorm la reducerea numărului de accidente rutiere, deoarece se estimează că ***aproximativ*** 90% din accidentele rutiere sunt cauzate de erori umane. Dat fiind că vehiculele automatizate vor prelua treptat sarcinile conducătorului auto, ar trebui adoptate norme armonizate și cerințe tehnice pentru sistemele de vehicule automatizate la nivelul Uniunii.	(17) Vehiculele automatizate ar putea contribui enorm la reducerea numărului de accidente rutiere, deoarece se estimează că ***peste*** 90% din accidentele rutiere sunt cauzate ***în anumită măsură*** de erori umane. Dat fiind că vehiculele automatizate vor prelua treptat sarcinile conducătorului auto, ar trebui adoptate norme armonizate și cerințe tehnice pentru sistemele de vehicule automatizate la nivelul Uniunii***, inclusiv în ceea ce privește o asigurare verificabilă a siguranței pentru luarea deciziilor de către vehiculele automatizate, iar aceste norme ar trebui promovate la nivel internațional în cadrul WP.29 al CEE-ONU***.

Amendamentul 20

Propunere de regulament
Considerentul 18 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(18a) Având în vedere că vârsta medie a unui vehicul din Uniune este de peste 10 ani, modernizarea vehiculelor existente prin dotarea acestora cu sisteme avansate

de asistență pentru conducătorii auto poate contribui substanțial la reducerea numărului de decese de pe drumurile Uniunii. În această privință, Uniunea ar trebui să continue să evalueze dacă modernizarea parcului existent, în special a autobuzelor și a camioanelor, prin dotarea acestora cu sisteme avansate de asistență pentru conducătorii auto este fezabilă și eficientă din punctul de vedere al costurilor.

Justificare

Dotările de siguranță instalate ulterior îmbunătățesc nivelul de siguranță a vehiculelor existente și protejează utilizatorii vulnerabili ai drumurilor. Acest amendament se aliniază la comunicarea Comisiei și la rapoartele anterioare ale Parlamentului European în acest domeniu.

Amendamentul 21

Propunere de regulament
Considerentul 18 b (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(18b) Securitatea vehiculelor nu mai este limitată la protecția împotriva furtului acestora, ci este necesar să fie abordată protecția întregii arhitecturi a vehiculului, prevenind pierderea sau compromiterea integrității sistemului și a componentelor. Astfel se asigură faptul că vehiculul, sistemul, unitatea tehnică separată, componentele, precum și conformitatea pieselor și a echipamentelor cu cerințele de omologare în materie de siguranță și de mediu rămân eficace și prezintă un risc redus de a fi compromise în timpul duratei de viață a vehiculului, în cadrul unor măsuri de protecție rezonabile, dar moderne. Conectivitatea și automatizarea vehiculelor sporesc posibilitățile accesării neautorizate de la distanță a datelor stocate la bordul vehiculului și ale modificării ilegale de la distanță a

	software-ului. Pentru a ține seama de viitoarele riscuri generate de această situație, regulamentele ONU privind securitatea, securitatea cibernetică și actualizările software de la distanță ar trebui aplicate în mod obligatoriu cât mai curând posibil după intrarea în vigoare a acestora. Ar trebui să se asigure că vehiculele, precum și sistemele, unitățile tehnice separate, componentele, piesele și echipamentele acestora sunt dotate cu o tehnologie de asigurare a securității modernă atunci când sunt introduse pe piață și că acest nivel înalt de securitate este menținut prin actualizarea regulată a componentelor hardware și software până la sfârșitul duratei de viață a vehiculului. Totuși, aceste măsuri de securitate nu ar trebui să compromită obligațiile producătorului vehiculului de a furniza acces la informații de diagnosticare cuprinzătoare și la date de la bordul vehiculului relevante pentru repararea și întreținerea vehiculului.

Justificare

În conformitate cu raportul final al grupului ITS/AD al CEE-ONU, WP.29 a recomandat instituirea unui regulament al ONU privind securitatea cibernetică. Securitatea cibernetică este doar un pilon al securității generale a vehiculului. Securitatea trebuie asigurată de la început până la sfârșit și trebuie abordată de la momentul conceperii unui vehicul conectat, astfel încât manipularea frauduloasă a acesteia – fie fizic, fie de la distanță – să fie foarte dificilă din punct de vedere tehnic și neatractivă din punct de vedere economic.

Amendamentul 22

Propunere de regulament
Considerentul 19

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(19) Uniunea ar trebui să continue să promoveze elaborarea cerințelor tehnice pentru zgomotul produs de pneuri, rezistența la rulare și eficacitatea aderenței la teren umed a pneurilor la nivelul Organizației Națiunilor Unite. Acest lucru	(19) Uniunea ar trebui să continue să promoveze elaborarea cerințelor tehnice pentru zgomotul produs de pneuri, rezistența la rulare și eficacitatea aderenței la teren umed a pneurilor la nivelul Organizației Națiunilor Unite. Acest lucru

se datorează faptului că Regulamentul ONU nr. 117 conține acum aceste dispoziții detaliate. Procesul de adaptare a normelor privind pneurile pentru a ține seama de progresul tehnic ar trebui să ***continue*** la nivelul Organizației Națiunilor Unite, în special pentru a asigura faptul că performanța pneurilor este evaluată, de asemenea, la sfârșitul vieții unui pneu uzat și pentru a promova ideea că pneurile ar trebui să îndeplinească cerințele pe întreaga durată a vieții lor și nu ar trebui înlocuite prematur. Cerințele existente în Regulamentul (CE) nr. 661/2009 referitoare la performanța pneurilor ar trebui înlocuite ***cu regulamentele ONU echivalente***.	se datorează faptului că Regulamentul ONU nr. 117 conține acum aceste dispoziții detaliate. Procesul de adaptare a normelor privind pneurile pentru a ține seama de progresul tehnic ar trebui să ***fie continuat cu rapiditate și cu ambiție*** la nivelul Organizației Națiunilor Unite, în special pentru a asigura faptul că performanța pneurilor este evaluată, de asemenea, la sfârșitul vieții unui pneu uzat și pentru a promova ideea că pneurile ar trebui să îndeplinească cerințele pe întreaga durată a vieții lor și nu ar trebui înlocuite prematur. ***Pentru a asigura că se respectă standarde stricte,*** cerințele existente în Regulamentul (CE) nr. 661/2009 referitoare la performanța pneurilor ar trebui ***monitorizate și evaluate și ar trebui*** înlocuite ***atunci când performanța pneurilor poate fi îmbunătățită în interiorul Uniunii***.

Amendamentul 23

Propunere de regulament
Considerentul 25

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(25) Cerințele tehnice detaliate și procedurile de încercare specifice pentru omologarea de tip a autovehiculelor și a remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate ar trebui să fie stabilite în acte delegate înainte de data aplicării prezentului regulament. În plus, producătorilor ar trebui să li se acorde suficient timp pentru a se adapta la cerințele prezentului regulament și ale actelor delegate adoptate în temeiul acestuia. În consecință, aplicarea prezentului regulament ar trebui amânată,	(25) Cerințele tehnice detaliate și procedurile de încercare specifice pentru omologarea de tip a autovehiculelor și a remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate ar trebui să fie stabilite în acte delegate înainte de data aplicării prezentului regulament. În plus, producătorilor ar trebui să li se acorde suficient timp pentru a se adapta la cerințele prezentului regulament și ale actelor delegate adoptate în temeiul acestuia. În consecință, aplicarea prezentului regulament ar trebui amânată, ***dacă este nevoie.***

Amendamentul 24

Propunere de regulament
Considerentul 25 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(25a) Pentru a asigura conformitatea cu prezentul regulament, statele membre ar trebui să ia toate măsurile necesare pentru a asigura punerea în aplicare a dispozițiilor privind măsurile corective și sancțiunile prevăzute de Regulamentul (UE) 2018/858.

Amendamentul 25

Propunere de regulament
Articolul 1 – paragraful 1

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
Prezentul regulament stabilește cerințe:	***1.*** Prezentul regulament stabilește cerințe:
1. pentru omologarea de tip a vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate proiectate și fabricate pentru vehiculele, în ceea ce privește caracteristicile lor generale și de siguranță, precum și pentru protecția ocupanților vehiculului și a utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor;	***(a)*** pentru omologarea de tip a vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate proiectate și fabricate pentru vehiculele, în ceea ce privește caracteristicile lor generale și de siguranță, precum și pentru protecția ***și siguranța*** ocupanților vehiculului și a utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor;
2. pentru omologarea de tip a autovehiculelor, în raport cu sistemele de monitorizare a presiunii în pneuri, cu privire la siguranța lor, eficiența consumului și emisiile de CO_2, și	***(b)*** pentru omologarea de tip a autovehiculelor, în raport cu sistemele de monitorizare a presiunii în pneuri, cu privire la siguranța lor, eficiența consumului și emisiile de CO_2, și
3. pentru omologarea de tip a pneurilor nou fabricate, în ceea ce privește siguranța acestora și performanța de mediu.	***(c)*** pentru omologarea de tip a pneurilor nou fabricate, în ceea ce privește siguranța acestora și performanța de mediu.

Amendamentul 26

Propunere de regulament
Articolul 1 – paragraful 1 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	1a. Prezentul regulament precizează și completează Regulamentul (UE) 2018/858 în ceea ce privește siguranța generală a autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate unor astfel de vehicule, precum și în ceea ce privește protecția ocupanților vehiculului și a utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor.

Amendamentul 27

Propunere de regulament
Articolul 3 – paragraful 2 – punctul 1

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(1) „utilizatori vulnerabili ai drumurilor” înseamnă un utilizator al drumului care utilizează un vehicul cu ***două*** roți motorizat sau un utilizator nemotorizat al drumului, precum un biciclist sau un pieton;	(1) „utilizatori vulnerabili ai drumurilor” înseamnă un utilizator al drumului care utilizează un vehicul cu ***una sau mai multe*** roți motorizat ***fără caroserie de protecție*** sau un utilizator nemotorizat al drumului, precum un biciclist sau un pieton;

Amendamentul 28

Propunere de regulament
Articolul 3 – paragraful 2 – punctul 3

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(3) „sistem inteligent de asistență pentru controlul vitezei” înseamnă un sistem de ***ajutor*** pentru conducătorul auto în respectarea vitezei adecvate pentru mediul rutier prin furnizarea de feedback ***tactil*** prin ***pedala*** de ***accelerație cu*** informații privind limita de viteză obținute prin observarea semnalizărilor rutiere, pe baza semnalelor de infrastructură sau a hărții electronice, sau pe baza ambelor tipuri de date, puse la dispoziție la bordul	(3) „sistem inteligent de asistență pentru controlul vitezei” înseamnă un sistem de ***asistență*** pentru conducătorul auto în respectarea vitezei adecvate pentru mediul rutier prin furnizarea de feedback ***specific și adecvat prin sistemul de control al accelerației sau*** prin ***alte mijloace suficient*** de ***eficace pentru a declanșa atenția conducătorului auto, pe baza unor*** informații privind limita de viteză obținute prin observarea semnalizărilor rutiere, pe baza semnalelor de infrastructură sau a

vehiculelor;	hărții electronice, sau pe baza ambelor tipuri de date, puse la dispoziție la bordul vehiculelor;

Amendamentul 29

Propunere de regulament
Articolul 3 – paragraful 2 – punctul 5

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(5) ***„monitorizarea somnolenței și a lipsei*** de atenție a conducătorului auto” înseamnă un sistem de evaluare a vigilenței șoferului vehiculului prin analiza sistemelor vehiculului și avertizarea acestuia, dacă este necesar;	(5) ***„sistemul de avertizare cu privire la somnolența și lipsa*** de atenție a conducătorului auto” înseamnă un sistem de evaluare a vigilenței șoferului vehiculului prin analiza sistemelor vehiculului și avertizarea acestuia, dacă este necesar;

Amendamentul 30

Propunere de regulament
Articolul 3 – paragraful 2 – punctul 6

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(6) ***„recunoașterea avansată a stării*** de distragere a ***atenției”*** înseamnă un sistem ***capabil de recunoaștere a nivelului de atenție vizuală a conducătorului auto la situația traficului și de avertizare a conducătorului auto, dacă este necesar***;	(6) ***„sistem avansat de avertizare cu privire la starea*** de distragere a ***atenției conducătorului auto”*** înseamnă un sistem ***care avertizează conducătorul auto în cazul în care îi este distrasă atenția sau care evită distragerea atenției***;

Amendamentul 31

Propunere de regulament
Articolul 3 – paragraful 2 – punctul 7

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(7) „semnal de oprire de urgență” înseamnă ***semnal intermitent rapid al lămpilor*** de ***frână*** care indică pentru alți utilizatori ai drumului, care se găsesc în spatele vehiculului, că s-a acționat o forță	(7) „semnal de oprire de urgență” înseamnă ***o funcție*** de ***semnalizare luminoasă*** care indică pentru alți utilizatori ai drumului, care se găsesc în spatele vehiculului, că s-a acționat o forță

puternică de încetinire a vehiculului, corespunzătoare condițiilor prevalente de rulare.	puternică de încetinire a vehiculului, corespunzătoare condițiilor prevalente de rulare.

Amendamentul 32

Propunere de regulament
Articolul 3 – paragraful 2 – punctul 8

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(8) „sistem de avertizare la deplasarea in marșarier” înseamnă o cameră ***sau*** un monitor, un sistem optic sau de detecție care atenționează conducătorul auto ***să*** cu privire la prezența persoanelor și a obiectelor în partea din spate a vehiculului cu scopul principal de a evita coliziunea la deplasarea în marșarier;	(8) „sistem de avertizare la deplasarea in marșarier” înseamnă o cameră ***și*** un monitor, un sistem optic sau de detecție care atenționează conducătorul auto cu privire la prezența persoanelor și a obiectelor în partea din spate a vehiculului cu scopul principal de a evita coliziunea la deplasarea în marșarier;

Amendamentul 33

Propunere de regulament
Articolul 3 – paragraful 2 – punctul 10

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(10) „sistem avansat de frânare de urgență” înseamnă un sistem care poate să detecteze automat o posibilă coliziune frontală și să activeze sistemul de frânare al vehiculului pentru a încetini vehiculul cu scopul de a evita o coliziune sau de a micșora impactul unei coliziuni;	(10) „sistem avansat de frânare de urgență” înseamnă un sistem care poate să detecteze automat o posibilă coliziune frontală și să activeze ***automat*** sistemul de frânare al vehiculului ***în ultimul moment posibil*** pentru a încetini vehiculul cu scopul de a evita o coliziune sau de a micșora impactul unei coliziuni;

Amendamentul 34

Propunere de regulament
Articolul 3 – paragraful 2 – punctul 11

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(11) „sistem de ***păstrare*** a benzii de circulație” înseamnă un sistem de	(11) „sistem de ***urgență de menținere*** a benzii de circulație” înseamnă un sistem de

monitorizare a ***poziției*** vehiculului în ceea ce privește granița benzii ***și aplicarea unui cuplu la volan,*** sau ***presiune asupra frânelor***, cel puțin atunci când o trecere involuntară peste liniile de separare se produce sau este pe cale să se producă și o coliziune poate fi iminentă;	***asistență*** a ***conducătorului auto în păstrarea unei poziții sigure a*** vehiculului în ceea ce privește granița benzii sau ***a drumului***, cel puțin atunci când o trecere involuntară peste liniile de separare se produce sau este pe cale să se producă și o coliziune poate fi iminentă;

Amendamentul 35

Propunere de regulament
Articolul 3 – paragraful 2 – punctul 13

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(13) „dispozitiv de înregistrare a datelor privind ***evenimentele (accidentele)”*** înseamnă un sistem ***de înregistrare*** și ***stocare a*** parametrilor critici legați de accident și a informațiilor ***de*** înainte, ***din*** timpul și după un accident;	(13) „dispozitiv de înregistrare a datelor privind ***accidentele”*** înseamnă un sistem ***proiectat exclusiv pentru înregistrarea*** și ***stocarea*** parametrilor critici legați de accident și a informațiilor ***scurt*** înainte, ***în*** timpul și ***imediat*** după un accident;

Amendamentul 36

Propunere de regulament
Articolul 3 – paragraful 2 – punctul 18

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(18) „sistem de propulsie pe bază de hidrogen” înseamnă ***motorul cu combustie internă sau sistemul*** de ***pile de combustie*** utilizat pentru propulsarea vehiculului;	(18) „sistem de propulsie pe bază de hidrogen” înseamnă ***convertizorul*** de ***energie*** utilizat pentru propulsarea vehiculului;

Amendamentul 37

Propunere de regulament
Articolul 3 – paragraful 2 – punctul 21

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(21) „vehicul automatizat” înseamnă un autovehicul proiectat și construit să circule în mod autonom pentru ***perioade lungi*** de	(21) „vehicul automatizat” înseamnă un autovehicul proiectat și construit să circule în mod autonom pentru ***anumite perioade*** de timp fără o supraveghere umană

timp fără o supraveghere umană continuă;	continuă***, dar în care intervenția conducătorului auto este în continuare așteptată sau necesară***;

Amendamentul 38

Propunere de regulament
Articolul 3 – paragraful 2 – punctul 21 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(21a) „vehicul complet automatizat” înseamnă un autovehicul proiectat și construit să circule în mod autonom fără supraveghere umană;

Amendamentul 39

Propunere de regulament
Articolul 3 – paragraful 2 – punctul 26

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(26) „colțul sistemului de protecție frontală” înseamnă punctul de contact al sistemului de protecție frontală cu un plan vertical, care face un unghi de 60° cu planul longitudinal al vehiculului și este tangent la suprafața sistemului de protecție frontală;	***eliminat***

Amendamentul 40

Propunere de regulament
Articolul 3 – paragraful 2 – punctul 27

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(27) „înălțimea până la partea inferioară a sistemului de protecție frontală” este, pentru orice poziție transversală, distanța verticală de la sol la linia de referință inferioară a sistemului de protecție frontală, atunci când vehiculul este în poziția normală de	***eliminat***

rulare.

Amendamentul 41

Propunere de regulament
Articolul 3 – paragraful 2 – punctul 27 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(27a) „securitate cibernetică” înseamnă protecția împotriva manipulării frauduloase de la distanță și a manipulărilor care compromit integritatea vehiculului.

Amendamentul 42

Propunere de regulament
Articolul 4 – alineatul 4

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
4. Producătorii trebuie să asigure proiectarea, construirea și asamblarea vehiculelor în așa fel încât să se minimizeze riscul de rănire a ocupanților vehiculului și a altor participanți la trafic.	4. Producătorii trebuie să asigure proiectarea, construirea și asamblarea vehiculelor în așa fel încât să se ***prevină sau să se*** minimizeze riscul de rănire a ocupanților vehiculului și a altor participanți la trafic.

Amendamentul 43

Propunere de regulament
Articolul 4 – alineatul 5 – litera b

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(b) ***pietoni, cicliști***, ***vedere*** și ***vizibilitate***;	(b) ***utilizatori vulnerabili ai drumurilor***, ***vederea*** și ***vizibilitatea***;

Amendamentul 44

Propunere de regulament
Articolul 4 – alineatul 5 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	5a. Producătorii asigură, de asemenea, că sistemele și dotările menționate la articolele 5-11 sunt dezvoltate de o asemenea manieră încât să asigure acceptarea de către utilizatori, iar instrucțiunile de utilizare a autovehiculului conțin informații clare și cuprinzătoare cu privire la funcționarea acestor sisteme și dotări.

Amendamentul 45

Propunere de regulament
Articolul 4 – alineatul 7

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
7. Pentru a asigura că un nivel ridicat al siguranței vehiculelor în general și de protecție a ocupanților vehiculului și utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor este atins, Comisia ***este împuternicită să adopte*** acte delegate în conformitate cu articolul 12 ***în vederea stabilirii*** unor norme detaliate privind procedurile specifice de încercare și cerințele tehnice pentru omologarea de tip a vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate cu privire la cerințele enumerate în anexa II.	7. Pentru a asigura că un nivel ridicat al siguranței vehiculelor în general și de protecție a ocupanților vehiculului și utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor este atins, Comisia ***adoptă*** acte delegate în conformitate cu articolul 12***, completând prezentul regulament prin stabilirea*** unor norme detaliate privind procedurile specifice de încercare și cerințele tehnice pentru omologarea de tip a vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate cu privire la cerințele enumerate în anexa II.

Amendamentul 46

Propunere de regulament
Articolul 4 – alineatul 7 – paragraful 1 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	Aceste norme detaliate sunt stabilite și publicate cu cel puțin 15 luni înainte de datele relevante menționate în anexa II.

Amendamentul 47

Propunere de regulament
Articolul 5 – alineatul 1

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
1. Vehiculele trebuie echipate cu un sistem fiabil de monitorizare a presiunii în pneuri, capabil să îi atragă atenția conducătorului auto, printr-o avertizare la bordul vehiculului, atunci când are loc o scădere a presiunii în oricare dintre pneuri, ***ceea ce contribuie la consumul optim*** de ***combustibil*** și ***la siguranța rutieră***.	1. Vehiculele trebuie echipate cu un sistem fiabil de monitorizare a presiunii în pneuri, capabil să îi atragă atenția conducătorului auto, printr-o avertizare la bordul vehiculului, atunci când are loc o scădere a presiunii în oricare dintre pneuri, ***pentru o gamă largă*** de ***condiții rutiere*** și ***de mediu***.

Amendamentul 48

Propunere de regulament
Articolul 5 – alineatul 4 – partea introductivă

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
4. Comisia ***este împuternicită să adopte*** acte delegate în conformitate cu articolul 12 în vederea ***stabilirii unor*** norme detaliate privind procedurile specifice de încercare și cerințele tehnice pentru:	4. Comisia ***adoptă*** acte delegate în conformitate cu articolul 12 în vederea ***completării prezentului regulament, stabilind*** norme detaliate privind procedurile specifice de încercare și cerințele tehnice pentru:

Amendamentul 49

Propunere de regulament
Articolul 5 – alineatul 4 – litera b

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(b) omologarea de tip a pneurilor, inclusiv cerințele tehnice privind instalarea acestora.	(b) omologarea de tip a pneurilor, inclusiv ***a celor în stare uzată, și*** cerințele tehnice privind instalarea acestora.

Amendamentul 50

Propunere de regulament
Articolul 5 – alineatul 4 – paragraful 1 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	Aceste norme detaliate sunt stabilite și publicate cu cel puțin 15 luni înainte de datele relevante menționate în anexa II.

Amendamentul 51

Propunere de regulament
Articolul 6 – alineatul 1 – litera c

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(c) ***monitorizarea somnolenței*** și ***a lipsei*** de atenție a conducătorului auto***;***	(c) ***avertizarea cu privire la somnolența*** și ***la lipsa*** de atenție a conducătorului auto

Amendamentul 52

Propunere de regulament
Articolul 6 – alineatul 1 – litera d

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(d) ***sistemul de recunoaștere avansată a stării*** de distragere a atenției;	(d) ***avertizarea avansată cu privire la starea*** de distragere a atenției ***conducătorului auto***;

Amendamentul 53

Propunere de regulament
Articolul 6 – alineatul 1 – litera fa (nouă)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(fa) dispozitivul de înregistrare a datelor privind accidentele.

Amendamentul 54

Propunere de regulament
Articolul 6 – alineatul 2 – litera a

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(a) ***conducătorul auto trebuie*** să ***poată simți*** prin ***pedala*** de ***accelerație*** când limita de viteză este ***atinsă sau*** depășită;	(a) ***trebuie să fie posibil*** să ***i se furnizeze conducătorului auto feedback specific și corespunzător*** prin ***sistemul*** de ***control al accelerației sau prin alte mijloace eficace atunci*** când limita de viteză este depășită;

Amendamentul 55

Propunere de regulament
Articolul 6 – alineatul 2 – litera b

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(b) ***nu trebuie*** să fie posibilă deconectarea ***sau dezactivarea integrală a*** sistemului;	(b) ***trebuie*** să fie posibilă deconectarea sistemului;

Amendamentul 56

Propunere de regulament
Articolul 6 – alineatul 2 – litera c

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(c) conducătorul auto trebuie să poată să anuleze viteza setată de sistemul vehiculului fără probleme prin operarea normală a ***pedalei*** de ***accelerație, fără a fi nevoie de apăsarea bruscă a pedalei***;	(c) conducătorul auto trebuie să poată să anuleze viteza setată de sistemul vehiculului fără probleme prin operarea normală a ***sistemului*** de ***control al accelerației***;

Amendamentul 57

Propunere de regulament
Articolul 6 – alineatul 2 – litera d

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(d) în cazul în care este acționat un sistem de control al vitezei de croazieră, sistemul de asistența inteligentă pentru controlul vitezei (ISA) trebuie să se	***eliminat***

adapteze în mod automat la orice limită inferioară de turație.

Amendamentul 58

Propunere de regulament
Articolul 6 – alineatul 2 – litera da (nouă)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(da) obiectivele sale de performanță se stabilesc pentru a evita sau reduce la minimum rata de eroare în condiții reale de drum;

Amendamentul 59

Propunere de regulament
Articolul 6 – alineatul 2 – litera db (nouă)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(db) să fie în modul normal de funcționare după fiecare activare a întrerupătorului principal al vehiculului.

Amendamentul 60

Propunere de regulament
Articolul 6 – alineatul 3

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
3. Un autovehicul echipat cu un sistem de recunoaștere avansată a distragerii atenției în conformitate cu alineatul (1) litera (d) poate fi considerat ca îndeplinind cerința de la litera (c) de la același alineat.	***eliminat***

Amendamentul 61

Propunere de regulament
Articolul 6 – alineatul 3 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	3a. Sistemele de avertizare cu privire la somnolența și la atenția conducătorului auto și sistemele avansate de avertizare cu privire la starea de distragere a atenției conducătorului auto sunt proiectate astfel încât să nu înregistreze și să nu păstreze în continuu niciun alt tip de date decât cele necesare în scopurile pentru care au fost colectate sau prelucrate în sistemul în buclă închisă. În plus, datele respective nu sunt accesibile sau puse la dispoziția terților în niciun moment și sunt șterse imediat după prelucrare. De asemenea, aceste sisteme sunt proiectate astfel încât să se evite suprapunerea și să nu dea indicații separate și concomitente sau într-un mod neclar în cazul în care o acțiune declanșează ambele sisteme.

Amendamentul 62

Propunere de regulament
Articolul 6 – alineatul 3 b (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	3b. Cu toate acestea, un dispozitiv de înregistrare a datelor privind accidentele nu poate înregistra și stoca ultimele patru cifre din secțiunea de identificare a vehiculului din numărul de identificare a vehiculului sau orice alte informații care ar putea permite identificarea individuală a vehiculului ori a proprietarului sau a deținătorului acestuia.

Amendamentul 63

Propunere de regulament
Articolul 6 – alineatul 3 c (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	3c. Sistemele de înregistrare a datelor privind accidentele îndeplinesc următoarele cerințe, în special:
	(a) datele pe care le pot înregistra și stoca în ceea ce privește perioada imediat de dinainte, din timpul și imediat după coliziune cuprind viteza vehiculului, frânarea, poziția și înclinarea vehiculului pe șosea, starea și rata de activare a tuturor sistemelor de siguranță, a sistemului de eCall la 112 din vehicul, activarea frânelor și orice parametri de intrare relevanți ai sistemelor active de siguranță și de evitare a accidentelor instalate la bord, cu un grad ridicat de precizie și cu asigurarea păstrării datelor;
	(b) nu este posibilă dezactivarea dispozitivelor;
	(c) modul în care dispozitivele sunt capabile să înregistreze și să stocheze date garantează că:
	(i) funcționează într-un sistem în buclă închisă;
	(ii) datele colectate sunt anonimizate și protejate împotriva manipulării și utilizării necorespunzătoare;
	(iii) se poate identifica tipul, versiunea și varianta exactă de vehicul, și în special sistemele active de siguranță și de evitare a accidentelor instalate la bordul vehiculului;
	(d) datele pot fi puse la dispoziția autorităților naționale, în temeiul legislației Uniunii sau a legislației naționale, numai în scopul cercetării și analizei referitoare la accident, inclusiv în scopul omologării de tip a sistemelor și componentelor și în conformitate cu Regulamentul (UE) 2016/679, printr-o interfață standardizată.

Amendamentul 64

Propunere de regulament
Articolul 6 – alineatul 3 d (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	3d. Elementele și avertismentele de siguranță folosite la asistența pentru condus sunt percepute cu ușurință de orice conducător auto, inclusiv de persoanele în vârstă și de persoanele cu dizabilități.

Amendamentul 65

Propunere de regulament
Articolul 6 – alineatul 4 – partea introductivă

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
4. Comisia ***este împuternicită să adopte*** acte delegate în conformitate cu articolul 12 în vederea ***stabilirii unor*** norme detaliate privind procedurile specifice de încercare și cerințele tehnice pentru:	4. Comisia ***adoptă*** acte delegate în conformitate cu articolul 12 în vederea ***completării prezentului regulament, stabilind*** norme detaliate privind procedurile specifice de încercare și cerințele tehnice pentru:

Amendamentul 66

Propunere de regulament
Articolul 6 – alineatul 4 – litera b

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(b) omologarea de tip a sistemelor avansate pentru vehicule menționate la literele (a) și ***(f)*** de la alineatul ***respectiv*** ca unități tehnice separate.	(b) omologarea de tip a sistemelor avansate pentru vehicule menționate la literele (a) și ***(fa)*** de la alineatul ***(1)*** ca unități tehnice separate.

Amendamentul 67

Propunere de regulament
Articolul 6 – alineatul 4 – paragraful 1 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	Aceste norme detaliate sunt stabilite și publicate cu cel puțin 15 luni înainte de datele relevante menționate în anexa II.

Amendamentul 68

Propunere de regulament
Articolul 7 – alineatul 2 – litera a

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(a) depistarea vehiculelor în mișcare și a obstacolelor staționare din fața autovehiculului în prima etapă;	(a) depistarea vehiculelor în mișcare și a obstacolelor staționare din fața autovehiculului ***și decelerația aferentă*** în prima etapă;

Amendamentul 69

Propunere de regulament
Articolul 7 – alineatul 2 – litera b

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(b) extinderea capacității de detectare pentru a include, de asemenea, utilizatorii vulnerabili ai drumurilor în fața autovehiculului în a doua etapă.	(b) extinderea capacității de detectare ***și decelerație*** pentru a include, de asemenea, utilizatorii vulnerabili ai drumurilor ***aflați*** în fața autovehiculului în a doua etapă.

Amendamentul 70

Propunere de regulament
Articolul 7 – alineatul 3

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
3. Vehiculele din categoriile M_1 și N_1 trebuie să fie echipate cu un sistem de păstrare a benzii de circulație.	3. Vehiculele din categoriile M_1 și N_1 trebuie să fie echipate cu un sistem ***de urgență*** de păstrare a benzii de circulație.

Amendamentul 71

Propunere de regulament
Articolul 7 – alineatul 4 – partea introductivă

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
4. Sistemele avansate de frânare de urgență și sistemele de păstrare a benzii de circulație trebuie să îndeplinească următoarele cerințe***, în special***:	4. Sistemele avansate de frânare de urgență și sistemele de ***urgență de*** păstrare a benzii de circulație trebuie să îndeplinească ***în special*** următoarele cerințe:

Amendamentul 72

Propunere de regulament
Articolul 7 – alineatul 4 – litera a

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(a) să fie posibilă doar oprirea secvențială a sistemelor, și numai în staționare cu frâna de serviciu angajată***, printr-o secvență complexă de acțiuni care urmează a fi efectuate de către conducătorul auto***;	(a) să fie posibilă doar oprirea secvențială a sistemelor, și numai în staționare cu frâna de serviciu angajată;

Amendamentul 73

Propunere de regulament
Articolul 7 – alineatul 4 – litera ca (nouă)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(ca) conducătorul auto să poată să anuleze sistemele;

Amendamentul 74

Propunere de regulament
Articolul 7 – alineatul 5

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
5. Vehiculele din categoriile M_1 și N_1 trebuie să fie echipate cu un sistem de înregistrare a datelor privind evenimentele (accidentele). Sistemul de înregistrare a datelor privind evenimentele (accidentele) trebuie să îndeplinească următoarele cerințe, în special:	***eliminat***
(a) datele pe care le pot înregistra și stoca în ceea ce privește perioada înainte, în timpul și după coliziune trebuie să cuprindă, cel puțin, viteza vehiculului, starea și rata de activare a sistemelor de siguranță și orice alți parametri relevanți pentru sistemele active instalate la bord privind siguranța și evitarea accidentelor;	
(b) nu trebuie să fie posibilă dezactivarea dispozitivelor;	
(c) modul în care dispozitivele sunt capabile să înregistreze și să stocheze date trebuie să garanteze că datele sunt protejate împotriva manipulării și pot fi puse la dispoziția autorităților naționale, pe baza legislației Uniunii sau naționale, în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 2016/679 privind o interfață standardizată în scopul analizei datelor legate de accidente, și să permită identificarea tipului, versiunii și variantei exacte de vehicul, și în special a sistemelor active de siguranță și de evitare a accidentelor instalate la bordul vehiculului.	
Cu toate acestea, datele pe care un dispozitiv de înregistrare a datelor privind evenimentele (accidentele) le poate înregistra și stoca nu trebuie să includă ultimele patru cifre din secțiunea de identificare a vehiculului din numărul de informații privind vehiculul și nici orice alte informații care ar putea permite identificarea individuală a vehiculului însuși.	

Amendamentul 75

Propunere de regulament
Articolul 7 – alineatul 7 – partea introductivă

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
7. Comisia ***este împuternicită să adopte*** acte delegate în conformitate cu articolul 12 în vederea ***stabilirii unor*** norme detaliate privind procedurile specifice de încercare și cerințele tehnice pentru:	7. Comisia ***adoptă*** acte delegate în conformitate cu articolul 12 în vederea ***completării prezentului regulament, stabilind*** norme detaliate privind procedurile specifice de încercare și cerințele tehnice pentru:

Amendamentul 76

Propunere de regulament
Articolul 7 – alineatul 7 – litera b

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(b) omologarea de tip a sistemului de înregistrare a datelor referitoare la ***evenimente (***accidente***)*** ca unități tehnice separate.	(b) omologarea de tip a sistemului de înregistrare a datelor referitoare la accidente ca unități tehnice separate.

Amendamentul 77

Propunere de regulament
Articolul 7 – alineatul 7 – paragraful 1 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	Aceste norme detaliate sunt stabilite și publicate cu cel puțin 15 luni înainte de datele relevante menționate în anexa II.

Amendamentul 78

Propunere de regulament
Articolul 8 – alineatul 1

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
1. Sistemele de protecție frontală	1. Sistemele de protecție frontală

montate ca echipament original pe vehiculele din categoriile M_1 și N_1 sau puse la dispoziție pe piață ca unități tehnice separate pentru aceste vehicule trebuie să respecte cerințele stabilite la punctul 2***, în anexa IV*** și în actele delegate ***adoptate în temeiul alineatului*** (3) ***din prezentul articol***.	montate ca echipament original pe vehiculele din categoriile M_1 și N_1 sau puse la dispoziție pe piață ca unități tehnice separate pentru aceste vehicule trebuie să respecte cerințele stabilite la punctul 2 și în actele delegate ***menționate la alineatul*** (3).

Amendamentul 79

Propunere de regulament
Articolul 8 – alineatul 3

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
3. Comisia ***este împuternicită să adopte*** acte delegate în conformitate cu articolul 12 în vederea ***stabilirii unor*** norme detaliate privind procedurile specifice de încercare și cerințele tehnice pentru omologarea de tip a sistemelor de protecție frontală menționate la alineatul (1) din prezentul articol, inclusiv cerințe tehnice legate de construcție și instalare.	3. Comisia ***adoptă*** acte delegate în conformitate cu articolul 12 în vederea ***completării prezentului regulament, stabilind*** norme detaliate privind procedurile specifice de încercare și cerințele tehnice pentru omologarea de tip a sistemelor de protecție frontală menționate la alineatul (1) din prezentul articol, inclusiv cerințe tehnice legate de construcție și instalare.

Amendamentul 80

Propunere de regulament
Articolul 8 – alineatul 3 – paragraful 1 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	Aceste norme detaliate sunt stabilite și publicate cu cel puțin 15 luni înainte de datele relevante menționate în anexa II.

Amendamentul 81

Propunere de regulament
Articolul 9 – alineatul 3

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
3. Vehiculele din categoriile M_2, M_3, N_2 și N_3 trebuie să fie echipate cu sisteme avansate, capabile să detecteze utilizatori vulnerabili ai drumurilor situați în apropierea vehiculului ***sau*** a secțiunii frontale a vehiculului și să furnizeze un avertisment sau să evite o coliziune cu astfel de utilizatori vulnerabili ai drumurilor.	3. Vehiculele din categoriile M_2, M_3, N_2 și N_3 trebuie să fie echipate cu sisteme avansate, capabile să detecteze utilizatori vulnerabili ai drumurilor situați în apropierea vehiculului ***și*** a secțiunii frontale a vehiculului și să furnizeze un avertisment sau să evite o coliziune cu astfel de utilizatori vulnerabili ai drumurilor.

Amendamentul 82

Propunere de regulament
Articolul 9 – alineatul 4 – litera a

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(a) să fie posibilă doar oprirea secvențială a sistemelor, și numai în staționare cu frâna de serviciu angajată***, printr-o secvență complexă de acțiuni care urmează a fi efectuate de către conducătorul auto***;	(a) să fie posibilă doar oprirea secvențială a sistemelor, și numai în staționare cu frâna de serviciu angajată;

Amendamentul 83

Propunere de regulament
Articolul 9 – alineatul 4 – litera aa (nouă)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(aa) conducătorul auto să poată să anuleze sistemele;

Amendamentul 84

Propunere de regulament
Articolul 9 – alineatul 5

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
5. Vehiculele din categoriile M_2, M_3,	5. Vehiculele din categoriile M_2, M_3,

N_2 și N_3 trebuie să fie proiectate și construite astfel încât să consolideze vizibilitatea directă a unor utilizatori vulnerabili ai drumurilor din poziția conducătorului auto.	N_2 și N_3 trebuie să fie proiectate și construite astfel încât să consolideze vizibilitatea directă a unor utilizatori vulnerabili ai drumurilor din poziția conducătorului auto***, să elimine unghiurile moarte din față din poziția conducătorului auto și să reducă semnificativ unghiurile moarte din lateralul ferestrelor***. ***Se ține seama de caracteristicile specifice ale diferitelor tipuri de vehicule.***

Amendamentul 85

Propunere de regulament
Articolul 9 – alineatul 7 – partea introductivă

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
7. Comisia ***este împuternicită să adopte*** acte delegate în conformitate cu articolul 12 în vederea ***stabilirii unor*** norme detaliate privind procedurile specifice de încercare și cerințele tehnice pentru:	7. Comisia ***adoptă*** acte delegate în conformitate cu articolul 12 în vederea ***completării prezentului regulament, stabilind*** norme detaliate privind procedurile specifice de încercare și cerințele tehnice pentru:

Amendamentul 86

Propunere de regulament
Articolul 9 – alineatul 7 – paragraful 1 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	Normele detaliate cu privire la cerințele prevăzute la alineatele (2), (3)și (4) de la prezentul articol sunt stabilite și publicate cu cel puțin 15 luni înainte de datele relevante menționate în anexa II.
	Normele detaliate cu privire la cerințele prevăzute la alineatul (5) de la prezentul articol sunt stabilite și publicate cu cel puțin 36 de luni înainte de datele relevante menționate în anexa II.

Amendamentul 87

Propunere de regulament
Articolul 10 – alineatul 1

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
1. În plus față de celelalte cerințe ale prezentului regulament și ale actelor delegate adoptate în temeiul acestuia, care se aplică, de asemenea, vehiculelor din categoriile M și N, vehiculele pe bază de hidrogen din categoriile respective, sistemele și componentele pe bază de hidrogen din astfel de sisteme trebuie să respecte cerințele stabilite în ***anexa V și în*** actele delegate ***adoptate în temeiul alineatului*** (3) ***din prezentul articol***.	1. În plus față de celelalte cerințe ale prezentului regulament și ale actelor delegate adoptate în temeiul acestuia, care se aplică, de asemenea, vehiculelor din categoriile M și N, vehiculele pe bază de hidrogen din categoriile respective, sistemele și componentele pe bază de hidrogen din astfel de sisteme trebuie să respecte cerințele stabilite în actele delegate ***menționate la alineatul*** (3).

Amendamentul 88

Propunere de regulament
Articolul 10 – alineatul 3

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
3. Comisia ***este împuternicită să adopte*** acte delegate în conformitate cu articolul 12 pentru***:***	3. Comisia ***adoptă*** acte delegate în conformitate cu articolul 12 pentru ***a completa prezentul regulament, stabilind norme detaliate privind procedurile de încercare și cerințele tehnice specifice pentru omologarea de tip a vehiculelor pe bază de hidrogen în ceea ce privește sistemele pe bază de hidrogen, inclusiv compatibilitatea materială și receptaculele de alimentare, și pentru omologarea de tip a componentelor de hidrogen, inclusiv cerințele pentru instalarea acestora;***
(a) a stabili norme detaliate privind procedurile de încercare și cerințele tehnice specifice pentru omologarea de tip a vehiculelor pe bază de hidrogen în ceea ce privește sistemele pe bază de hidrogen și pentru omologarea de tip a componentelor de hidrogen, inclusiv cerințele pentru instalarea acestora	

(b) a modifica anexa V în vederea adaptării acesteia la progresul tehnic.

Amendamentul 89

Propunere de regulament
Articolul 10 – alineatul 3 – paragraful 1 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	Aceste norme detaliate sunt stabilite și publicate cu cel puțin 15 luni înainte de datele relevante menționate în anexa II.

Amendamentul 90

Propunere de regulament
Articolul 11 – titlu

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
Cerințe specifice privind vehiculele automatizate	Cerințe specifice privind vehiculele automatizate ***și vehiculele complet automatizate***

Amendamentul 91

Propunere de regulament
Articolul 11 – alineatul 1 – partea introductivă

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
1. În plus față de celelalte cerințe din prezentul regulament și din actele delegate adoptate în temeiul acestuia și care sunt aplicabile vehiculelor din categoriile respective, vehiculele automatizate trebuie să respecte cerințele prevăzute în actele delegate ***adoptate în temeiul alineatului*** (2) legate de:	1. În plus față de celelalte cerințe din prezentul regulament și din actele delegate adoptate în temeiul acestuia și care sunt aplicabile vehiculelor din categoriile respective, vehiculele automatizate ***și vehiculele complet automatizate*** trebuie să respecte cerințele prevăzute în actele delegate ***menționate la alineatul*** (2) legate de:

Amendamentul 92

Propunere de regulament
Articolul 11 – alineatul 1 – litera a

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(a) sistemele care ***ajută conducătorul auto să controleze vehiculul***, inclusiv sistemele de direcție, ***frânare*** și ***control electronic al stabilității***;	(a) sistemele care ***preiau controlul asupra vehiculului de la conducătorul auto***, inclusiv sistemele de ***semnalizare,*** direcție, ***accelerare*** și ***frânare***;

Amendamentul 93

Propunere de regulament
Articolul 11 – alineatul 1 – litera c

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(c) sistemele de monitorizare a disponibilității conducătorului auto;	*(Nu priveşte versiunea în limba română.)*

Amendamentul 94

Propunere de regulament
Articolul 11 – alineatul 1 – litera d

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(d) dispozitivele de înregistrare a datelor referitoare la (evenimente) accidente pentru vehiculele automatizate;	***eliminat***

Amendamentul 95

Propunere de regulament
Articolul 11 – alineatul 1 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	1a. Sistemul de monitorizare a disponibilității conducătorului auto menționat la alineatul (1) litera (c) nu se aplică vehiculelor complet automatizate.

Amendamentul 96

Propunere de regulament
Articolul 11 – alineatul 2

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
2. Pentru a asigura funcționarea în condiții de siguranță a vehiculelor automatizate pe drumurile publice, Comisia ***este împuternicită să adopte*** acte delegate în conformitate cu articolul 12 pentru a ***stabili*** cerințele privind sistemele și alte elemente enumerate la literele (a) - (e) de la alineatul (1) din prezentul articol și ***să stabilească*** norme detaliate privind procedurile specifice de încercare și cerințele tehnice pentru omologarea de tip a vehiculelor automatizate în ceea ce privește aceste cerințe.	2. Pentru a asigura funcționarea în condiții de siguranță a vehiculelor automatizate ***și complet automatizate*** pe drumurile publice, Comisia ***adoptă*** acte delegate în conformitate cu articolul 12 pentru a ***completa prezentul regulament, stabilind*** cerințele privind sistemele și alte elemente enumerate la literele (a) - (e) de la alineatul (1) din prezentul articol și ***stabilește*** norme detaliate privind procedurile specifice de încercare și cerințele tehnice pentru omologarea de tip a vehiculelor ***automatizate și complet*** automatizate în ceea ce privește aceste cerințe.

Amendamentul 97

Propunere de regulament
Articolul 14 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	Articolul 14a
	Sancțiuni
	Articolul 84 din Regulamentul (UE) nr. 2018/858 se aplică mutatis mutandis în cazul încălcării prezentului regulament.

Amendamentul 98

Propunere de regulament
Articolul 16 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	Articolul 16a
	Revizuirea și raportarea
	1. Până la... [patru ani de la data punerii în aplicare a prezentului regulament] și ulterior din trei în trei ani, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport de evaluare privind funcționarea tuturor măsurilor și sistemelor de siguranță, inclusiv a celor instalate pe vehicule existente. Comisia evaluează dacă aceste măsuri și sisteme funcționează în conformitate cu prezentul regulament, precum și ratele de penetrare și acceptarea de către utilizatori. După caz, raportul este însoțit de recomandări, inclusiv de o propunere legislativă de modificare a cerințelor în ceea ce privește siguranța generală și protecția și siguranța ocupanților vehiculului și a utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor, pentru a contribui atingerea obiectivului „zero decese”.
	2. Înainte de fiecare sesiune a Forumului mondial pentru armonizarea regulamentelor privind vehiculele din cadrul CEE-ONU (WP.29), Comisia prezintă Parlamentului European informații privind progresele înregistrate în punerea în aplicare a standardelor de siguranță a vehiculelor, în ceea privește cerințele menționate la articolele 5-11 și poziția Uniunii în cadrul sesiunii.

Amendamentul 99

Propunere de regulament
Articolul 17 – paragraful 2

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
Se aplică de la ***[OP: Vă rugăm introduceți data la 36 de*** luni de la data intrării în	Se aplică de la ***[1 septembrie după trecerea a 18*** luni de la data intrării în vigoare a

vigoare a prezentului regulament].	prezentului regulament].

Amendamentul 100

Propunere de regulament
Articolul 17 – paragraful 2 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	Cu toate acestea, articolul 4 alineatul (7), articolul 5 alineatul (4), articolul 6 alineatul (4), articolul 7 alineatul (7), articolul 8 alineatul (3), articolul 9 alineatul (7), articolul 10 alineatul (3), articolul 11 alineatul (2) și articolul 12 se aplică de la ... [data intrării în vigoare a prezentului regulament].

Amendamentul 101

Propunere de regulament
Anexa II – Tabel

Textul propus de Comisie

Obiect	Regulamentele ONU	***Cerințe*** tehnice specifice suplimentare	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4	STU	Component
Cerințe privind SISTEMELE DE REȚINERE, ÎNCERCĂRILE DE IMPACT, INTEGRITATEA SISTEMULUI DE ALIMENTARE CU COMBUSTIBIL ȘI SIGURANȚA ELECTRICĂ LA TENSIUNE ÎNALTĂ														
Amenajări interioare	Regulamentul ONU nr. 21		A											
Rezistența scaunelor – tetiere	Regulamentul ONU nr. 17		A	A	A	A	A	A						
Scaune de autobuz	Regulamentul ONU nr. 80			A	A									A
Ancoraje ale centurilor de siguranță	Regulamentul ONU nr. 14		A	A	A	A	A	A						
Centuri de siguranță și sisteme de reținere	Regulamentul ONU nr. 16		A	A	A	A	A	A					A	A

Sisteme de separare	Regulamentul ONU nr. 126	X										B	
Ancoraje de reținere pentru copii	Regulamentul ONU nr. 145	A											
Sistem de reținere pentru copii	Regulamentul ONU nr. 44	A[1]	A[1]	A[1]	A[1]	A[1]	A[1]					A	A
Sistem de reținere îmbunătățit pentru copii	Regulamentul ONU nr. 129	X	X	X	X	X	X					B	B
Protecția antiîmpănare față	Regulamentul ONU nr. 93					A	A					A	A
Protecție antiîmpănare spate	Regulamentul ONU nr. 58	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Protecție laterală	Regulamentul ONU nr. 73					A	A			A	A		
Siguranța rezervorului de combustibil	Regulamentul ONU nr. 34	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	
Gaz petrolier lichefiat (GPL);	Regulamentul ONU nr. 67	A	A	A	A	A	A						A
Siguranța gazului natural lichefiat și comprimat	Regulamentul ONU nr. 110	A	A	A	A	A	A						A
Siguranța hidrogenului	Regulamentul ONU nr. 134	A	A	A	A	A	A						A

Calificarea materialelor pentru sisteme pe bază de hidrogen		Anexa V	A	A	A	A	A	A		A
Siguranța electrică în funcționare	Regulamentul ONU nr. 100		A	A	A	A	A	A		
Impact frontal echilibrat	Regulamentul ONU nr. 94	Se aplică vehiculelor din categoriile M_1 și N_1 cu o masă maximă ≤ ***3 500 kg***	A			A				
Coliziune frontală pe întreaga lățime	Regulamentul ONU nr. 137	Utilizarea dispozitivului de încercare antropomorf, manechinul „Hybrid III”, este autorizată până când dispozitivul de încercare pentru reținerea ocupantului uman „THOR” este disponibil în regulamentul ONU.	B			B				
Comportarea sistemului de direcție în caz de impact	Regulamentul ONU nr. 12		A			A				A
Airbag de înlocuire	Regulamentul ONU nr. 114		X			X				B
Impactul asupra cabinei	Regulamentul ONU nr. 29					A	A	A		

Coliziune laterală	Regulamentul ONU nr. 95	Se aplică tuturor vehiculelor din categoriile M_1 și N_1, inclusiv celor cu punctul R al scaunului în poziția cea mai joasă > 700 mm de la nivelul solului	A	A
Coliziunea laterală cu un stâlp	Regulamentul ONU nr. 135		B	B
Impact din spate	Regulamentul ONU nr. 34	Se aplică vehiculelor din categoriile M_1 și N_1 cu o masă maximă ≤ 3 500 kg. Este asigurată respectarea cerințelor de siguranță electrică post-coliziune	A	A
		Cerințe privind		
		PIETONII, BICICLIȘTII, VEDEREA ȘI VIZIBILITATEA		
Proiecția picioarelor și a capului pietonilor	Regulamentul ONU nr. 127		A	A

Zona extinsă de impact a capului pietonilor și bicicliștilor	Regulamentul ONU nr. 127	Zonele de încercare a capului-manechin de copil și de adult sunt delimitate de „o distanță de înfășurare în jurul adultului” de 2 500 mm sau de „linia de referință din spate a parbrizului” oricare dintre acestea este situată mai în față. Contactul capului-manechin cu montanții A, cu traversa superioară a parbrizului și cu capota este exclus, dar trebuie monitorizat.	***B***			***B***										
Sistem de protecție frontală		Anexa IV	X			X										A
Frânare de urgență avansată pentru pietoni și bicicliști			C			C										
Atenționare de coliziune cu pietoni și bicicliști				B	B		B	B								B
Sistem de informare pentru unghiul mort				B	B		B	B								B
Siguranța la mersul înapoi			B	B	B	B	B	B	***B***	***B***	***B***	***B***	B			
Vizibilitate frontală	Regulamentul ONU nr.	Se aplică categoriilor de	***A***			C										

	125	vehicule M_1 și N_1												
Vedere directă de serviciu greu				D	D		D	D						
Vitraj de tip securit	Regulamentul ONU nr. 43		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		A
Dejivrare/dezaburire			A	A[2]	A[2]	A[2]	A[2]	A[2]						
Spălare/ștergere			A	A[3]	A[3]	A[3]	A[3]	A[3]					A	
Dispozitive de vizibilitate indirectă	Regulamentul ONU nr. 46		A	A	A	A	A	A						A
		Cerințe privind												
		ȘASIUL, SISTEMUL DE FRÂNARE, PNEURILE ȘI SISTEMUL DE DIRECȚIE AL VEHICULULUI												
Echipamente de direcție	Regulamentul ONU nr. 79		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		
Avertizare la trecerea involuntară peste liniile de separare a benzilor de circulație	Regulamentul ONU nr. 130			A[4]	A[4]		A[4]	A[4]						
Utilizarea benzii de urgență			B			B								
Sisteme de frânare	Regulamentul ONU nr. 13 Regulamentul ONU nr. 13-H		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		

Piese de schimb pentru sistemul de frânare	Regulamentul ONU nr. 90		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	A		
Asistență la frânare	Regulamentul ONU nr. 139		A			A									
Controlul stabilității	Regulamentul ONU nr. 13 Regulamentul ONU nr. 140		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A			
Sistem avansat de frânare de urgență la vehicule grele	Regulamentul ONU nr. 131			A[4]	A[4]		A[4]	A[4]							
Sistem avansat de frânare de urgență la vehicule utilitare ușoare			B			B									
Siguranța și performanțele de mediu ale pneurilor	Regulamentul ONU nr. 30 Regulamentul ONU nr. 54 Regulamentul ONU nr. 117		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X			A
Roțile de rezervă și sistemele „run-flat”	Regulamentul ONU nr. 64		A[1]			A[1]									
Pneuri reșapate	Regulamentul ONU nr. 108 Regulamentul ONU nr. 109		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X			A
Monitorizarea presiunii în pneuri pentru vehiculele utilitare ușoare	Regulamentul ONU nr. 141	Se aplică categoriilor de vehicule M_1 și N_1	A			B									

Monitorizarea presiunii în pneuri pentru vehiculele grele				B	B		B	B			B	B				
Instalarea pneurilor	Regulamentul ONU nr. 142	Se aplică tuturor categoriilor de vehicule	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A				
Roți de schimb	Regulamentul ONU nr. 124		X			X			X	X				B		
		Cerințe privind														
		TABLOUL DE BORD, SISTEMUL ELECTRIC ***ȘI*** DE ILUMINAT AL VEHICULULUI														
Avertizare sonoră	Regulamentul ONU nr. 28		A	A	A	A	A	A								A
Interferența radio (compatibilitate electromagnetică)	Regulamentul ONU nr. 10		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		
Protecția împotriva utilizării neautorizate, împotriva atacurilor cibernetice, sistemele de imobilizare și sistemele de alarmă	Regulamentul ONU nr. 18 Regulamentul ONU nr. 97 Regulamentul ONU nr. 116		A	A[1]	A[1]	A	A[1]	A[1]					A	A		
Vitezometru	Regulamentul ONU nr. 39		A	A	A	A	A	A								
Odometru	Regulamentul ONU nr.		A	A	A	A	A	A								

	39													
Dispozitive de limitare a vitezei	Regulamentul ONU nr. 89		A	A		A	A							A
Asistența inteligentă pentru controlul vitezei		B	B	B	B	B	B						B	
Identificarea comenzilor, a lămpilor-martor și a indicatoarelor	Regulamentul ONU nr. 121	A	A	A	A	A	A							
Sisteme de încălzire	Regulamentul ONU nr. 122	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A			A
Dispozitive de semnalizare luminoasă	Regulamentul ONU nr. 4 Regulamentul ONU nr. 6 Regulamentul ONU nr. 7 Regulamentul ONU nr. 19 Regulamentul ONU nr. 23 Regulamentul ONU nr. 38 Regulamentul ONU nr. 77 Regulamentul ONU nr. 87 Regulamentul ONU nr. 91	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X			A
Dispozitive de iluminare a drumului	Regulamentul ONU nr. 31 Regulamentul ONU nr. 98 Regulamentul ONU nr. 112 Regulamentul ONU nr.	X	X	X	X	X	X							A

	123											
Dispozitive retroreflectorizante Reg.	Regulamentul ONU nr. 3	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	A
Surse luminoase	Regulamentul ONU nr. 37 Regulamentul ONU nr. 99 Regulamentul ONU nr. 128	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	A
Instalație de semnalizare luminoasă, de iluminare a drumului și dispozitive retroreflectorizante	Regulamentul ONU nr. 48	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	
Semnal pentru oprirea de urgență		B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	
Dispozitive de curățare a farurilor	Regulamentul ONU nr. 45	A[1]	A[1]	A[1]	A[1]	A[1]	A[1]					A
Indicator de schimbare a treptelor de viteză		A										
		Cerințe privind										
		COMPORTAMENTUL CONDUCĂTORULUI AUTO ȘI AL SISTEMULUI										
Facilitarea instalării dispozitivului alcooltest antidemaraj		B	B	B	B	B	B					
Detectarea somnolenței		B	B	B	B	B	B					

și ***a lipsei*** de atenție								
Recunoașterea avansată ***a stării*** de distragere a atenției	***Recunoașterea avansată a stării de distragere a atenției poate acoperi și detectarea somnolenței și a lipsei de atenție*** Evitarea distragerii atenției prin mijloace tehnice poate fi, de asemenea, luată în considerare ***ca o alternativă la recunoașterea avansată a stării de distragere a atenției***	C	C	C	C	C	C	
Monitorizarea disponibilității conducătorului auto		***B[5]***	***B[5]***	***B[5]***	***B[5]***	***B[5]***	***B[5]***	
Dispozitiv de înregistrare a datelor privind ***evenimentele (***accidentele***)***		B	B[5]	B[5]	B	B[5]	B[5]	B
Sisteme de înlocuire a controlului conducătorului auto asupra vehiculului		***B[5]***	***B[5]***	***B[5]***	***B[5]***	***B[5]***	***B[5]***	
Sisteme care furnizează vehiculului informații cu privire la starea sa și a		***B[5]***	***B[5]***	***B[5]***	***B[5]***	***B[5]***	***B[5]***	

zonei înconjurătoare												
Circulația în pluton		***B*[5]**	***B*[5]**	***B*[5]**	***B*[5]**	***B*[5]**	***B*[5]**					
		Cerințe privind										
		CONSTRUCȚIA ȘI CARACTERISTICILE GENERALE DE CONSTRUCȚIE ALE VEHICULULUI										
Spațiu pentru placa de înmatriculare		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	
Mersul înapoi		A	A	A	A	A	A					
Încuietorile și balamalele ușilor	Regulamentul ONU nr. 11	A			A	A	A					
Trepte de acces, mânere și scări		A			A	A	A					
Proeminențe exterioare	Regulamentul ONU nr. 26	A										
Proeminențe exterioare ale cabinelor vehiculelor utilitare	Regulamentul ONU nr. 61				A	A	A					
Plăcuța regulamentară și numărul de identificare al vehiculului		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	
Dispozitive de remorcare		A	A	A	A	A	A					

Apărătoare roți		A												
Sisteme antiîmproșcare					A	A	A	A	A	A	A			
Mase și dimensiuni		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A			
Cuplaje mecanice	Regulamentul ONU nr. 55 Regulamentul ONU nr. 102	A[1]	A[1]	A[1]	A[1]	A[1]	A[1]	A	A	A	A		A	
Vehicule destinate transportului de mărfuri periculoase	Regulamentul ONU nr. 105				A	A	A	A	A	A	A			
Construcția generală a autobuzelor	Regulamentul ONU nr. 107		A	A										
Rezistența suprastructurii autobuzului	Regulamentul ONU nr. 66		A	A										
Inflamabilitatea în autobuze	Regulamentul ONU nr. 118			A									A	

Amendamentul

Obiect	Regulamentele ONU	***Dispoziții*** tehnice specifice suplimentare	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4	STU	Component
		Cerințe privind												

A	SISTEMELE DE REȚINERE, ÎNCERCĂRILE DE IMPACT, INTEGRITATEA SISTEMULUI DE ALIMENTARE CU COMBUSTIBIL ȘI SIGURANȚA ELECTRICĂ LA TENSIUNE ÎNALTĂ											
A1	Amenajări interioare	Regulamentul ONU nr. 21	A									
A2	Rezistența scaunelor – tetiere	Regulamentul ONU nr. 17	A	A	A	A	A	A				
A3	Scaune de autobuz	Regulamentul ONU nr. 80		A	A							A
A4	Ancoraje ale centurilor de siguranță	Regulamentul ONU nr. 14	A	A	A	A	A	A				
A5	Centuri de siguranță și sisteme de reținere	Regulamentul ONU nr. 16	A	A	A	A	A	A				
A6	***Sisteme de avertizare privind purtarea centurii de siguranță***		***A***	***A***	***A***	***A***	***A***	***A***				
A7	Sisteme de separare	Regulamentul ONU nr. 126	X							B		
A8	Ancoraje de reținere pentru copii	Regulamentul ONU nr. 145	A									
A9	Sistem de reținere pentru copii	Regulamentul ONU nr. 44	A[1]	A[1]	A[1]	A[1]	A[1]	A[1]		A	A	
A10	Sistem de reținere îmbunătățit pentru copii	Regulamentul ONU nr. 129	X	X	X	X	X	X		B	B	
A11	Protecția antiîmpănare față	Regulamentul ONU nr. 93					A	A		A	A	

A12	Protecție antiîmpănare spate	Regulamentul ONU nr. 58		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
A13	Protecție laterală	Regulamentul ONU nr. 73						A	A			A	A		
A14	Siguranța rezervorului de combustibil	Regulamentul ONU nr. 34		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	
A15	Gaz petrolier lichefiat (GPL);	Regulamentul ONU nr. 67		A	A	A	A	A	A						A
A16	Siguranța gazului natural lichefiat și comprimat	Regulamentul ONU nr. 110		A	A	A	A	A	A						A
A17	Siguranța hidrogenului	Regulamentul ONU nr. 134		A	A	A	A	A	A						A
A18	Calificarea materialelor pentru sisteme pe bază de hidrogen		Anexa V	A	A	A	A	A	A						A
A19	Siguranța electrică în funcționare	Regulamentul ONU nr. 100		A	A	A	A	A	A						
A20	Impact frontal echilibrat	Regulamentul ONU nr. 94	Se aplică vehiculelor din categoriile M_1 și N_1 cu o masă maximă ≤ ***2 500 kg***	A			A								
A21	Coliziune frontală pe întreaga lățime	Regulamentul ONU nr. 137	Utilizarea dispozitivului de încercare antropomorf, manechinul „Hybrid III”, este autorizată până când dispozitivul de încercare pentru reținerea	B			B								

			ocupantului uman „THOR” este disponibil în regulamentul ONU.							
A22	Comportarea sistemului de direcție în caz de impact	Regulamentul ONU nr. 12		A		A				A
A23	Airbag de înlocuire	Regulamentul ONU nr. 114		X		X				B
A24	Impactul asupra cabinei	Regulamentul ONU nr. 29				A	A	A		
A25	Coliziune laterală	Regulamentul ONU nr. 95	Se aplică tuturor vehiculelor din categoriile M_1 și N_1, inclusiv celor cu punctul R al scaunului în poziția cea mai joasă > 700 mm de la nivelul solului	A		A				
A26	Coliziunea laterală cu un stâlp	Regulamentul ONU nr. 135		B		B				
A27	Impact din spate	Regulamentul ONU nr. 34	Se aplică vehiculelor din categoriile M_1 și N_1 cu o masă maximă ≤ 3 500 kg. Este asigurată respectarea cerințelor de siguranță electrică post-coliziune	A		A				

			Cerințe privind									
B			***UTILIZATORII VULNERABILI AI DRUMURILOR***, VEDEREA ȘI VIZIBILITATEA									
B1	Proiecția picioarelor și a capului pietonilor	Regulamentul ONU nr. 127		A			A					
B2	Zona extinsă de impact a capului pietonilor și bicicliștilor	Regulamentul ONU nr. 127	Zonele de încercare a capului-manechin de copil și de adult sunt delimitate de „o distanță de înfășurare în jurul adultului” de 2 500 mm sau de „linia de referință din spate a parbrizului” oricare dintre acestea este situată mai în față. Contactul capului-manechin cu montanții A, cu traversa superioară a parbrizului și cu capota este exclus, dar trebuie monitorizat.	***C***			***C***					
B3	Sistem de protecție frontală		Anexa IV	X			X					A
B4	Frânare de urgență avansată pentru pietoni și bicicliști			C			C					
B5	Atenționare de coliziune cu pietoni și bicicliști				B	B		B	B			B

B6	Sistem de informare pentru unghiul mort				B	B		B	B						B		
B7	Siguranța la mersul înapoi			B	B	B	B	B	B						B		
B8	Vizibilitate frontală	Regulamentul ONU nr. 125	Se aplică categoriilor de vehicule M_1 și N_1	***A***			C										
B9	Vedere directă de serviciu greu				D	D		D	D								
B10	Vitraj de tip securit	Regulamentul ONU nr. 43		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		A		
B11	Dejivrare/dezaburire			A	A^2	A^2	A^2	A^2	A^2								
B12	Spălare/ștergere			A	A^3	A^3	A^3	A^3	A^3						A		
B13	Dispozitive de vizibilitate indirectă	Regulamentul ONU nr. 46		A	A	A	A	A	A							A	

				Cerințe privind													
C	ȘASIUL, SISTEMUL DE FRÂNARE, PNEURILE ȘI SISTEMUL DE DIRECȚIE AL VEHICULULUI																
C1	Echipamente de direcție	Regulamentul ONU nr. 79		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A				
C2	Avertizare la trecerea involuntară peste liniile de separare a benzilor de circulație	Regulamentul ONU nr. 130			A^4	A^4		A^4	A^4								
C3	Utilizarea benzii de			B			B										

	urgență															
C4	Sisteme de frânare	Regulamentul ONU nr. 13 Regulamentul ONU nr. 13-H		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A			
C5	Piese de schimb pentru sistemul de frânare	Regulamentul ONU nr. 90		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	A		
C6	Asistență la frânare	Regulamentul ONU nr. 139		A			A									
C7	Controlul stabilității	Regulamentul ONU nr. 13 Regulamentul ONU nr. 140		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A			
C8	Sistem avansat de frânare de urgență la vehicule grele	Regulamentul ONU nr. 131			A[4]	A[4]		A[4]	A[4]							
C9	Sistem avansat de frânare de urgență la vehicule utilitare ușoare			B			B									
C10	Siguranța și performanțele de mediu ale pneurilor	Regulamentul ONU nr. 30 Regulamentul ONU nr. 54 Regulamentul ONU nr. 117	***Se asigură și o procedură de încercare pentru pneurile uzate; se aplică datele menționate la nota C.***	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X			A
C11	Roțile de rezervă și sistemele „run-flat”	Regulamentul ONU nr. 64		A[1]			A[1]									
C12	Pneuri reșapate	Regulamentul ONU nr. 108 Regulamentul ONU		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X			A

		nr. 109														
C13	Monitorizarea presiunii în pneuri pentru vehiculele utilitare ușoare	Regulamentul ONU nr. 141	Se aplică categoriilor de vehicule M_1 și N_1	A			B									
C14	Monitorizarea presiunii în pneuri pentru vehiculele grele				B	B		B	B			B	B			
C15	Instalarea pneurilor	Regulamentul ONU nr. 142	Se aplică tuturor categoriilor de vehicule	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A			
C16	Roți de schimb	Regulamentul ONU nr. 124		X			X			X	X					B
D	TABLOUL DE BORD, SISTEMUL ELECTRIC***, SISTEMUL*** DE ILUMINAT AL VEHICULULUI ***ȘI PROTECȚIA ÎMPOTRIVA UTILIZĂRII NEAUTORIZATE, INCLUSIV A ATACURILOR CIBERNETICE***			Cerințe privind												
D1	Avertizare sonoră	Regulamentul ONU nr. 28		A	A	A	A	A	A							A
D2	Interferența radio (compatibilitate electromagnetică)	Regulamentul ONU nr. 10		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	
D3	Protecția împotriva utilizării neautorizate, împotriva atacurilor cibernetice, sistemele de imobilizare și sistemele	Regulamentul ONU nr. 18 Regulamentul ONU nr. 97 Regulamentul ONU nr. 116		A	A^1	A^1	A	A^1	A^1					A	A	

	de alarmă														
D4	***Protecția vehiculului împotriva atacurilor cibernetice***		***B***	***B***	***B***	***B***	***B***	***B***					***B***	***B***
D5	Vitezometru	Regulamentul ONU nr. 39	A	A	A	A	A	A						
D6	Odometru	Regulamentul ONU nr. 39	A	A	A	A	A	A						
D7	Dispozitive de limitare a vitezei	Regulamentul ONU nr. 89		A	A		A	A						A
D8	Asistența inteligentă pentru controlul vitezei		B	B	B	B	B	B					B	
D9	Identificarea comenzilor, a lămpilor-martor și a indicatoarelor	Regulamentul ONU nr. 121	A	A	A	A	A	A						
D10	Sisteme de încălzire	Regulamentul ONU nr. 122	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		A
D11	Dispozitive de semnalizare luminoasă	Regulamentul ONU nr. 4 Regulamentul ONU nr. 6 Regulamentul ONU nr. 7 Regulamentul ONU nr. 19 Regulamentul ONU nr. 23 Regulamentul ONU nr. 38 Regulamentul ONU nr. 77 Regulamentul ONU	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		A

		nr. 87 Regulamentul ONU nr. 91											
D12	Dispozitive de iluminare a drumului	Regulamentul ONU nr. 31 Regulamentul ONU nr. 98 Regulamentul ONU nr. 112 Regulamentul ONU nr. 123	X	X	X	X	X	X					A
D13	Dispozitive retroreflectorizante Reg.	Regulamentul ONU nr. 3	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	A
D14	Surse luminoase	Regulamentul ONU nr. 37 Regulamentul ONU nr. 99 Regulamentul ONU nr. 128	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	A
D15	Instalație de semnalizare luminoasă, de iluminare a drumului și dispozitive retroreflectorizante	Regulamentul ONU nr. 48	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	
D16	Semnal pentru oprirea de urgență		B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	
D17	Dispozitive de curățare a farurilor	Regulamentul ONU nr. 45	A[1]	A[1]	A[1]	A[1]	A[1]	A[1]					A
D18	Indicator de schimbare a treptelor de viteză		A										

Cerințe privind

E	COMPORTAMENTUL CONDUCĂTORULUI AUTO ȘI AL SISTEMULUI								
E1	Facilitarea instalării dispozitivului alcooltest antidemaraj		B	B	B	B	B	B	
E2	***Avertizarea cu privire la somnolență*** și ***la lipsa*** de atenție ***a conducătorului auto***		B	B	B	B	B	B	
E3	***Avertizare*** avansată ***cu privire la starea*** de distragere a atenției ***conducătorului auto***	Evitarea distragerii atenției prin mijloace tehnice poate fi, de asemenea, luată în considerare**.**	C	C	C	C	C	C	
E4	Monitorizarea disponibilității conducătorului auto		***E***	***E***	***E***	***E***	***E***	***E***	
E5	Dispozitiv de înregistrare a datelor privind accidentele		B	B	B	B	B	B	B
E6	Sisteme de înlocuire a controlului conducătorului auto asupra vehiculului		***E***	***E***	***E***	***E***	***E***	***E***	
E7	Sisteme care furnizează vehiculului informații cu privire la starea sa și a		***E***	***E***	***E***	***E***	***E***	***E***	

	zonei înconjurătoare												
E8	Circulația în pluton		***E***	***E***	***E***	***E***	***E***	***E***					
			Cerințe privind										
F	CONSTRUCȚIA ȘI CARACTERISTICILE GENERALE DE CONSTRUCȚIE ALE VEHICULULUI												
F1	Spațiu pentru placa de înmatriculare		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	
F2	Mersul înapoi		A	A	A	A	A	A					
F3	Încuietorile și balamalele ușilor	Regulamentul ONU nr. 11	A			A	A	A					
F4	Trepte de acces, mânere și scări		A			A	A	A					
F5	Proeminențe exterioare	Regulamentul ONU nr. 26	A										
F6	Proeminențe exterioare ale cabinelor vehiculelor utilitare	Regulamentul ONU nr. 61				A	A	A					
F7	Plăcuța regulamentară și numărul de identificare al vehiculului		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	
F8	Dispozitive de remorcare		A	A	A	A	A	A					
F9	Apărătoare roți		A										
F10	Sisteme antiîmproșcare					A	A	A	A	A	A	A	

F11	Mase și dimensiuni		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A				
F12	Cuplaje mecanice	Regulamentul ONU nr. 55 Regulamentul ONU nr. 102	A[1]	A[1]	A[1]	A[1]	A[1]	A[1]	A	A	A	A				A
F13	Vehicule destinate transportului de mărfuri periculoase	Regulamentul ONU nr. 105				A	A	A	A	A	A	A				
F14	Construcția generală a autobuzelor	Regulamentul ONU nr. 107		A	A											
F15	Rezistența suprastructurii autobuzului	Regulamentul ONU nr. 66		A	A											
F16	Inflamabilitatea în autobuze	Regulamentul ONU nr. 118			A											A

Amendamentul 102

Propunere de regulament
Anexa II – Note la tabel – punctul D

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
D: Data refuzului de a acorda omologarea UE de tip:	D: Data refuzului de a acorda omologarea UE de tip:
[OP: Vă rugăm să inserați data la 48 de luni de la data punerii în aplicare a prezentului regulament]	***[36*** de luni de la data punerii în aplicare a prezentului regulament]
Data interzicerii înmatriculării vehiculelor, precum și a interzicerii introducerii pe piață și a intrării în serviciu a componentelor și a unităților tehnice separate:	Data interzicerii înmatriculării vehiculelor, precum și a interzicerii introducerii pe piață și a intrării în serviciu a componentelor și a unităților tehnice separate:
[OP: Vă rugăm să inserați data la 84 de luni de la data punerii în aplicare a prezentului regulament]	***[78*** de luni de la data punerii în aplicare a prezentului regulament]

Amendamentul 103

Propunere de regulament
Anexa II – Note la tabel – punctul E (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	E: Data refuzului de a acorda omologarea UE de tip și data interzicerii înmatriculării vehiculelor urmează să fie stabilite în actul delegat; data nu este anterioară datei punerii în aplicare a prezentului regulament.

Amendamentul 104

Propunere de regulament
Anexa II – Note la tabel – nota de subsol 5

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
5 În cazul vehiculelor automatizate, conformitatea este necesară.	***eliminat***

Amendamentul 105

Propunere de regulament
Anexa III – punctul 3 – litera b

Textul propus de Comisie

„58	***Protecția pietonilor***	***Regulamentul (UE) 2019/...[+] Regulamentul ONU nr. 127***	***A”;***

Amendamentul

eliminat

Amendamentul 106

Propunere de regulament
Anexa III – punctul 5 – litera b

Textul propus de Comisie

„58	***Protecția pietonilor***	***Regulamentul (UE) 2019/...[+] Regulamentul ONU nr. 127***	***A”;***

Amendamentul

eliminat

RO

Amendamentul 107

Propunere de regulament
Anexa IV

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
[...]	***eliminat***

Amendamentul 108

Propunere de regulament
Anexa V

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
[...]	***eliminat***

Amendamentul 109

Propunere de regulament
Anexa VI

Textul propus de Comisie

Regulament ONU	Cerințe specifice	Data finală pentru înregistrarea vehiculelor neconforme, precum și pentru vânzarea sau intrarea în serviciu a componentelor neconforme (1)
29	Rezistența cabinei vehiculelor comerciale Vehiculele din categoria N trebuie să fie conforme cu regulamentul	29 ianuarie 2021
142	***Instalarea pneurilor*** ***Vehiculele din categoriile O_1, O_2, O_3 și O_4 trebuie să aibă pneuri din clasa C1 sau C2 care respectă cerințele etapei 2 pentru rezistența la rulare.***	***31 octombrie 2018***
	Instalarea pneurilor	***31 octombrie 2020***

	Vehiculele din categoriile O_3 și O_4 trebuie să aibă pneuri din clasa C3 care respectă cerințele etapei 2 pentru rezistența la rulare.	
117	***Pneuri, în ceea ce privește emisiile sonore la rulare, aderența pe suprafețe umede și rezistența la rulare***	***30 aprilie 2019***
	Pneurile din clasele C1, C2 și C3 trebuie să fie conforme cu cerințele etapei 2 privind emisiile sonore	
	Pneuri, în ceea ce privește emisiile sonore la rulare, aderența pe suprafețe umede și rezistența la rulare	***30 aprilie 2019***
	Pneurile din clasa C3 trebuie să fie conforme cu cerințele etapei 1 privind rezistența la rulare	
	Pneuri, în ceea ce privește emisiile sonore la rulare, aderența pe suprafețe umede și rezistența la rulare	30 aprilie 2021
	Pneurile din clasele C1 și C2 trebuie să fie conforme cu cerințele etapei 2 privind rezistența la rulare	
	Pneuri, în ceea ce privește emisiile sonore la rulare, aderența pe suprafețe umede și rezistența la rulare	30 aprilie 2023
	Pneurile din clasa C3 trebuie să fie conforme cu cerințele etapei 2 privind rezistența la rulare	
127	***Performanța privind siguranța pietonilor***	***23 august 2019***
	Se aplică vehiculelor din categoria M_1 cu o masă maximă > 2 500 kg și din categoria N1.	

Amendamentul

Regulament ONU	Cerințe specifice	Data finală pentru înregistrarea vehiculelor neconforme, precum și pentru vânzarea sau intrarea în serviciu a componentelor neconforme (1)
29	Rezistența cabinei vehiculelor comerciale	29 ianuarie 2021
	Vehiculele din categoria N trebuie să fie conforme cu regulamentul	
	Pneuri, în ceea ce privește emisiile sonore la rulare, aderența pe suprafețe umede și rezistența la	30 aprilie 2021

rulare	
Pneurile din clasele C1 și C2 trebuie să fie conforme cu cerințele etapei 2 privind rezistența la rulare	
Pneuri, în ceea ce privește emisiile sonore la rulare, aderența pe suprafețe umede și rezistența la rulare	30 aprilie 2023
Pneurile din clasa C3 trebuie să fie conforme cu cerințele etapei 2 privind rezistența la rulare	

EXPUNERE DE MOTIVE

Prezenta inițiativă legislativă face parte din cel de-al treilea pachet privind mobilitatea, „Europa în mișcare”, și propune o revizuire a cadrului actual [Regulamentul (CE) nr. 661/2009 privind siguranța generală și Regulamentul (CE) nr. 78/2009 privind siguranța pietonilor], pentru a-l adapta la modificările în ceea ce privește mobilitatea survenite în urma tendințelor societale (de exemplu, mai mulți ciclişti și pietoni, o societate în curs de îmbătrânire) și a evoluțiilor tehnologice. Propunerea urmărește să stabilească cerințele tehnice generale pentru omologarea de tip a vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate într-o listă a domeniilor de siguranță. Propunerea urmează să se aplice în paralel cu recentul Regulament (UE) 2018/0858 privind omologarea și supravegherea pieței autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și ale sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, pe care îl completează. În ceea ce privește domeniul de aplicare, obiectul Regulamentului privind siguranța generală este menținut în prezenta propunere, adăugându-se cerințe de protecție a ocupanților vehiculului și a utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor și fiind extins la toate categoriile de vehicule (inclusiv SUV-urile și camionetele, care sunt exceptate în prezent). La baza propunerii se află integrarea progresului tehnic, în special în ceea ce privește sistemele de monitorizare a presiunii în pneuri, asistența inteligentă pentru controlul vitezei, monitorizarea somnolenței și a lipsei de atenție a conducătorului auto/sisteme de recunoaștere a stării de distragere a atenției, detectarea deplasării în marșarier, sistemul antidemaraj cu etilotest, dispozitivul de înregistrare a datelor privind evenimentele (accidentele), zona de impact a capului extinsă pentru utilizatorii vulnerabili ai drumurilor și sistemele de protecție frontală, sistemul de detectare și avertizare privind utilizatorii vulnerabili ai drumurilor aflați în imediata apropiere a camioanelor și autobuzelor și îmbunătățirea vizibilității din poziția scaunului conducătorului auto în ceea ce privește utilizatorii vulnerabili ai drumurilor.

În 2017, numărul deceselor pe șoselele din UE a ajuns la 25 300. Alte 135 000 de persoane au fost grav rănite. Toate aceste cazuri și fiecare în parte au fost o lovitură puternică pentru rudele și prietenii acestor persoane, pentru societate și pentru economie. În opinia raportoarei, aceste cifre înfricoșătoare trebuie reduse semnificativ. Numărul deceselor pe șoselele din UE a scăzut cu peste 40 % în perioada 2001-2010. Din păcate, din 2013, ratele de scădere a numărului de decese au stagnat, scăderea fiind de doar 3 %. Prin urmare, obiectivul UE pentru 2020 de a reduce la jumătate numărul deceselor cauzate de accidente rutiere în UE până în 2020, în raport cu momentul de referință 2010, va fi extrem de dificil de atins în absența unor acțiuni suplimentare decisive. În opinia raportoarei, trebuie redus urgent numărul deceselor și al altor victime pe drumurile din UE. Raportoarea consideră că ar trebui să se pună un accent deosebit pe protejarea pietonilor, a bicicliștilor și a altor utilizatori vulnerabili ai drumurilor, care au reprezentat aproape jumătate din numărul victimelor accidentelor rutiere în 2017.

Amendamentele aduse de raportoare merg în această direcție și urmăresc să mărească eficacitatea cadrului de reglementare în ceea ce privește reducerea numărului de accidente, reducerea numărului de decese, răniri și daune, prin integrarea elementelor de siguranță pasive și active în componentele vehiculelor. Raportoarea sprijină măsurile propuse de Comisie la articolele 5-11. Cu toate acestea, unele dintre ele necesită îmbunătățiri și clarificări suplimentare, pentru a fi siguri că vor fi eficace și vor fi acceptate de utilizatori. În plus, în opinia raportoarei, această propunere mult așteptată ar trebui să înceapă să se aplice mai devreme decât a propus Comisia.

Printre numeroasele măsuri propuse de raportoare trebuie menționate următoarele:

1. clarificarea definiției utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor pentru a include toți utilizatorii care folosesc vehicule cu motor fără caroserie de protecție;

2. introducerea obligației de a proiecta toate dotările și sistemele cu scopul de a îmbunătăți experiența utilizatorilor, pentru a crește gradul de acceptare a respectivelor dotări și sisteme;

3. introducerea unor clauze care să asigure protecția vieții private și a datelor utilizatorilor și eficacitatea în ceea ce privește dispozitivele de înregistrare a datelor accidentelor și sistemele de recunoaștere avansată a stării de distragere a atenției;

4. introducerea unor cerințe specifice în ceea ce privește asistența inteligentă pentru controlul vitezei, cu scopul de a crește gradul de acceptare de către utilizatori și eficacitatea acestui sistem;

5. introducerea unei cerințe în ceea ce privește mai multe acte delegate, care urmează să fie publicate cu cel puțin 12 luni înainte de aplicarea fiecărei cerințe;

6. accelerarea aplicării tuturor cerințelor cu 12 luni;

7. introducerea obligațiilor de revizuire și raportare în ceea ce privește cerințele legate de siguranța generală;

8. aplicarea în cazul prezentului regulament a sancțiunilor prevăzute în Regulamentul-cadru 2018/858 privind omologarea de tip;

9. eliminarea a două anexe privind sistemele de protecție frontală și vehiculele pe bază de hidrogen și introducerea unor acte delegate în acest sens, pentru a se ține seama mai bine de progresul tehnic;

10. introducerea mai multor amendamente care asigură neutralitatea tehnologică.

În plus, raportoarea a introdus mai multe amendamente la anexa II în ceea ce privește siguranța la mersul înapoi, vizibilitatea frontală, siguranța și performanțele de mediu ale pneurilor și vederea directă pentru vehiculele grele. Toate acestea urmăresc să reflecte mai bine stadiul actual al progreselor tehnice și posibilitățile de introducere obligatorie a unor diferite elemente și sisteme în viitor.

În opinia raportoarei, acest regulament este o propunere ambițioasă, care ar trebui să conducă la o scădere semnificativă a numărului de decese și alte victime pe drumurile din Uniunea Europeană pe termen scurt și mediu. În plus, ar trebui să pregătească terenul pentru dezvoltarea vehiculelor complet automatizate în viitorul apropiat. Vehiculele autonome se vor baza pe multe dintre sistemele și dotările propuse în prezentul regulament și, pentru o mai mare precizie, se vor baza, de asemenea, pe acceptarea de către utilizatori a respectivelor dotări și sisteme.

25.10.2018

AVIZ AL COMISIEI PENTRU MEDIU, SĂNĂTATE PUBLICĂ ȘI SIGURANȚĂ ALIMENTARĂ

destinat Comisiei pentru piața internă și protecția consumatorilor

referitor la propunerea de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind cerințele pentru omologarea de tip a autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate unor astfel de vehicule, în ceea ce privește siguranța generală a acestora și protecția ocupanților vehiculului și a utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor, de modificare a Regulamentului (UE) nr. 2018/... și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 78/2009, (CE) nr. 79/2009 și (CE) nr. 661/2009

(COM(2018)0286 – C8-0194/2018 – 2018/0145(COD))

Raportoare pentru aviz: Adina-Ioana Vălean

AMENDAMENTE

Comisia pentru mediu, sănătate publică și siguranță alimentară recomandă Comisiei pentru piața internă și protecția consumatorilor, care este comisie competentă, să ia în considerare următoarele amendamente:

Amendamentul 1

Propunere de regulament
Articolul 11 – alineatul 1 – litera a

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(a) sistemele care ajută conducătorul auto să controleze vehiculul, inclusiv sistemele de direcție, frânare ***și control electronic al stabilității***;	(a) sistemele care ajută conducătorul auto să controleze vehiculul, inclusiv sistemele de direcție, ***de accelerare și de*** frânare***, care toate sunt testate și validate independent***;

PROCEDURA COMISIEI SESIZATE PENTRU AVIZ

Titlu	Cerințele pentru omologarea de tip a autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate unor astfel de vehicule, în ceea ce privește siguranța generală a acestora și protecția ocupanților vehiculului și a utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor
Referințe	COM(2018)0286 – C8-0194/2018 – 2018/0145(COD)
Comisie competentă în fond Data anunțului în plen	IMCO 28.5.2018
Aviz emis de către Data anunțului în plen	ENVI 28.5.2018
Raportor/Raportoare pentru aviz: Data numirii	Adina-Ioana Vălean 21.6.2018
Data adoptării	25.10.2018
Rezultatul votului final	+: 39 –: 1 0: 0
Membri titulari prezenți la votul final	Marco Affronte, Paul Brannen, Nessa Childers, Birgit Collin-Langen, Miriam Dalli, Seb Dance, Mark Demesmaeker, Bas Eickhout, José Inácio Faria, Francesc Gambús, Elisabetta Gardini, Jens Gieseke, Julie Girling, Françoise Grossetête, Andrzej Grzyb, Jytte Guteland, György Hölvényi, Benedek Jávor, Karin Kadenbach, Kateřina Konečná, Urszula Krupa, Giovanni La Via, Susanne Melior, Miroslav Mikolášik, Massimo Paolucci, Gilles Pargneaux, Bolesław G. Piecha, John Procter, Julia Reid, Nils Torvalds, Adina-Ioana Vălean, Damiano Zoffoli
Membri supleanți prezenți la votul final	Linnéa Engström, Eleonora Evi, Norbert Lins, Sirpa Pietikäinen, Christel Schaldemose, Keith Taylor
Membri supleanți [articolul 200 alineatul (2)] prezenți la votul final	Jaromír Kohlíček, Tonino Picula

VOT FINAL PRIN APEL NOMINAL
ÎN COMISIA SESIZATĂ PENTRU AVIZ

39	+
ALDE	Nils Torvalds
ECR	Mark Demesmaeker, Urszula Krupa, Bolesław G. Piecha, John Procter
EFDD	Eleonora Evi
GUE/NGL	Jaromír Kohlíček, Kateřina Konečná
PPE	Birgit Collin-Langen, José Inácio Faria, Francesc Gambús, Elisabetta Gardini, Jens Gieseke, Julie Girling, Françoise Grossetête, Andrzej Grzyb, György Hölvényi, Giovanni La Via, Norbert Lins, Miroslav Mikolášik, Sirpa Pietikäinen, Adina-Ioana Vălean
S&D	Paul Brannen, Nessa Childers, Miriam Dalli, Seb Dance, Jytte Guteland, Karin Kadenbach, Susanne Melior, Massimo Paolucci, Gilles Pargneaux, Tonino Picula, Christel Schaldemose, Damiano Zoffoli
VERTS/ALE	Marco Affronte, Bas Eickhout, Linnéa Engström, Benedek Jávor, Keith Taylor

1	-
EFDD	Julia Reid

0	0

Legenda simbolurilor utilizate:
+ : pentru
- : împotrivă
0 : abțineri

15.1.2019

AVIZ AL COMISIEI PENTRU TRANSPORT ȘI TURISM

destinat Comisiei pentru piața internă și protecția consumatorilor

referitor la propunerea de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind cerințele pentru omologarea de tip a autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate unor astfel de vehicule, în ceea ce privește siguranța generală a acestora și protecția ocupanților vehiculului și a utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor, de modificare a Regulamentului (UE) nr. 2018/... și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 78/2009, (CE) nr. 79/2009 și (CE) nr. 661/2009 (COM(2018)0286 – C8-0194/2018 – 2018/0145(COD))

Raportor pentru aviz: Matthijs van Miltenburg

JUSTIFICARE SUCCINTĂ

Context

Articolul 17 din Regulamentul privind siguranța generală [(CE) nr. 661/2009] și articolul 12 din Regulamentul privind siguranța pietonilor [(CE) nr. 78/2009] prevăd monitorizarea de către Comisie a evoluțiilor tehnice în domeniul tehnologiilor de siguranță și, în cele din urmă, impunerea de noi elemente de siguranță prin actualizarea legislației UE. În conformitate cu aceste dispoziții, propunerea Comisiei conține adaptări specifice la progresele tehnice în ceea ce privește elementele de siguranță ale autovehiculelor care ar urma să fie incluse în Regulamentul-cadru privind omologarea de tip [(UE) 2018/858]. De asemenea, în scopul simplificării, propunerea abrogă legislația secundară privind siguranța rutieră și siguranța pietonilor [(CE) nr. 78/2009 și (CE) nr. 79/2009].

Poziția raportorului

Cu toate că siguranța rutieră a fost îmbunătățită semnificativ în ultimele decenii, reducerea numărului de decese în urma accidentelor rutiere a stagnat în ultimii cinci ani, numărul victimelor ridicându-se la 25 300 în 2017, potrivit datelor statistice ale UE privind accidentele. Decesele în urma accidentelor rutiere sunt cauzate în principal de erori umane și pot fi prevenite. Raportorul este ferm convins că UE ar trebui să întreprindă acțiuni concrete pentru a reduce și mai mult numărul acestor decese. Noile elemente de siguranță ale autovehiculelor introduse prin prezenta propunere prezintă un potențial ridicat de a inversa această tendință de stagnare,

deoarece ele urmăresc să prevină mai eficient erorile umane. O construcție mai bună a autovehiculelor și, de exemplu, vitezele mai mici pot reduce impactul accidentelor.

Per ansamblu, progresele tehnologice în domeniul conducerii automate se dezvoltă în permanență. Potrivit Comisiei, această piață va cunoaște o creștere exponențială, preconizându-se beneficii economice de peste 620 miliarde EUR până în 2025 pentru industria autovehiculelor din UE și de 180 miliarde EUR pentru sectorul electronic din UE. Prin urmare, raportorul este de opinie că industria UE a autovehiculelor ar trebui să fie orientată spre viitor, valorificând la maximum noile oportunități de afaceri pentru întreprinderile nou-înființate, IMM-uri și industria pe care o generează piața și va continua să o genereze. Elementele de siguranță avansate cuprinse în propunere ar putea, cu siguranță, să faciliteze pregătirea industriei UE a autovehiculelor pentru conducerea conectată și automată. De asemenea, ar putea ajuta consumatorii să se obișnuiască treptat cu noile elemente, lucru decisiv pentru acceptarea lor de către consumatori și încrederea în noile tehnologii.

Raportorul este de opinie că propunerea prezintă un cadru orientat spre viitor, însă totodată ambițios, care urmărește îmbunătățirea protecției utilizatorilor drumurilor și, mai precis, a utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor. Raportorul ține seama de dialogul deschis și schimbul de opinii desfășurate de Comisie cu diverse părți interesate pentru a prezenta măsuri adecvate și realiste, care să ia în considerare atât consumatorii, cât și industria.

Pe această bază, raportorul dorește să se asigure în prezentul aviz că:

A. siguranța (autoturismelor) este garantată în lumina standardelor de performanță minime, care ar trebui să se aplice tuturor autovehiculelor, indiferent de segmentul din care fac parte acestea;

B. orice prelucrare a datelor (cu caracter personal) trebuie să se facă în conformitate cu Regulamentul general privind protecția datelor [(UE) 2016/679]. În plus, raportorul dorește să asigure garanții mai specifice și mai concrete;

C. măsurile propuse se dovedesc a fi eficace și rentabile, fără a duce la prețuri substanțial mai mari pentru consumatori;

D. maturitatea elementelor de siguranță propuse este garantată, iar implementarea se face într-o manieră responsabilă, în special în ceea ce privește elementele care nu pot fi dezactivate, ca de exemplu asistența inteligentă pentru controlul vitezei, sistemul avansat de frânare de urgență etc.;

E. pentru a completa aceste măsuri, ar trebui incluse în propunere dispoziții referitoare la elaborarea cerințelor tehnice pentru pneuri, cu scopul de a îmbunătăți siguranța vehiculelor printr-o mai bună aderență la teren și de a contribui la reducerea zgomotului pneurilor și a emisiilor de CO2;

F. producătorii ar trebui să furnizeze în manualul vehiculului informații clare și ușor de înțeles de către consumatori, pentru a-i ajuta pe conducătorii auto să înțeleagă sistemele de asistență la conducere și funcționalitățile acestora;

G. sistemele și avertismentele de siguranță propuse pentru a-i ajuta pe conducătorii auto trebuie să poată fi percepute cu ușurință de toți conducătorii auto, inclusiv de persoanele cu handicap. Dacă este cazul, sistemele de siguranță vor fi adaptate pentru a asigura acest lucru;

H. statele membre iau măsuri de remediere în scopul asigurării respectării legislației, pentru a garanta că toate autovehiculele noi sunt fabricate în conformitate cu prezentul regulament.

AMENDAMENTE

Comisia pentru transport și turism recomandă Comisiei pentru piața internă și protecția consumatorilor, care este comisie competentă, să ia în considerare următoarele amendamente:

Amendamentul 1

Propunere de regulament
Considerentul 3

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(3) În ultimele decenii, evoluțiile în domeniul siguranței vehiculelor au contribuit în mod semnificativ la reducerea generală a numărului de decese rutiere și de vătămări grave. Cu toate acestea, ***aceste reduceri au stagnat*** în ***Uniune*** din ***cauza mai multor factori***, ***cum ar fi factorii structurali și comportamentali și*** fără noi inițiative privind siguranța rutieră, efectele în materie de siguranță ale abordării actuale nu vor mai fi în măsură să compenseze efectele creșterii volumului traficului. Prin urmare, performanța în materie de siguranță a vehiculelor trebuie să fie îmbunătățită în continuare ca parte a unei abordări integrate a siguranței rutiere și pentru a proteja utilizatorii vulnerabili ai drumurilor mai bine.	(3) În ultimele decenii, evoluțiile în domeniul siguranței vehiculelor au contribuit în mod semnificativ la reducerea generală a numărului de decese rutiere și de vătămări grave. Cu toate acestea, ***s-au înregistrat 25 300 de decese*** în ***2017 pe drumurile*** din ***UE, o cifră care s-a modificat foarte puțin într-un interval de patru ani. În plus, cel puțin 135 000 de persoane sunt grav rănite în fiecare an în accidente produse pe drumurile din UE.*** Fără noi inițiative privind siguranța rutieră, efectele în materie de siguranță ale abordării actuale nu vor mai fi în măsură să compenseze efectele creșterii volumului traficului. Prin urmare, performanța în materie de siguranță a vehiculelor trebuie să fie îmbunătățită în continuare ca parte a unei abordări integrate a siguranței rutiere

și pentru a proteja utilizatorii vulnerabili ai drumurilor ***și toți participanții la trafic,*** mai bine.

Amendamentul 2

Propunere de regulament
Considerentul 4

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(4) Progresele tehnice în domeniul sistemelor avansate de siguranță a vehiculelor oferă noi posibilități pentru reducerea numărului de victime. În scopul de a reduce la minimum numărul de decese, trebuie introduse unele dintre tehnologiile noi relevante.	(4) Progresele tehnice în domeniul sistemelor avansate de siguranță a vehiculelor oferă noi posibilități pentru reducerea numărului de victime ***și a accidentelor rutiere***. În scopul de a reduce la minimum numărul de decese, trebuie introduse unele dintre tehnologiile noi relevante.

Amendamentul 3

Propunere de regulament
Considerentul 5 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(5a) Toate sistemele de siguranță din prezentul regulament ar trebui să aibă o eficacitate și o rentabilitate demonstrate și nu ar trebui să rezulte în prețuri substanțial mai mari pentru consumatori.

Amendamentul 4

Propunere de regulament
Considerentul 6

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(6) Sistemele inteligente de asistență pentru controlul vitezei, sistemul de menținere a benzii de circulație, sistemele de monitorizare a somnolenței și a lipsei de atenție și de detectare a stării de distragere a atenției conducătorului auto, precum și	(6) Sistemele ***avansate de frânare de urgență, sistemele*** inteligente de asistență pentru controlul vitezei, sistemul de menținere a benzii de circulație***, sistemele de asistență la viraj***, sistemele de monitorizare a somnolenței și a lipsei de

sistemul de alertă la mersul în marșarier au un potențial ridicat de a reduce în mod considerabil numărul de victime. În plus, aceste sisteme se bazează pe tehnologii care vor fi utilizate și pentru punerea în aplicare a vehiculelor automatizate și conectate. Prin urmare, la nivelul Uniunii ar trebuie stabilite norme și proceduri de încercare armonizate pentru omologarea de tip a vehiculelor în ceea ce privește sistemele respective și pentru omologarea de tip a acestor sisteme ca unități tehnice separate.

atenție și de detectare a stării de distragere a atenției conducătorului auto, precum și sistemul de alertă la mersul în marșarier au un potențial ridicat de a reduce în mod considerabil numărul de victime. ***Sistemele de monitorizare a somnolenței și a lipsei de atenție și de recunoaștere a stării de distragere a atenției conducătorului auto ar trebui să funcționeze fără recunoaștere facială.*** În plus, aceste sisteme se bazează pe tehnologii care vor fi utilizate și pentru punerea în aplicare a vehiculelor automatizate și conectate. Prin urmare, la nivelul Uniunii ar trebuie stabilite norme și proceduri de încercare armonizate pentru omologarea de tip a vehiculelor în ceea ce privește sistemele respective și pentru omologarea de tip a acestor sisteme ca unități tehnice separate. ***De asemenea, ar trebui să se asigure faptul că sistemele respective pot fi verificate pe toată perioada ciclului de viață a vehiculului, putând fi astfel operate în siguranță.***

Amendamentul 5

Propunere de regulament
Considerentul 7

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(7) Introducerea unor dispozitive de înregistrare a evenimentelor care stochează o gamă de date cruciale privind vehiculul pe o perioadă scurtă, înainte, în timpul și după un eveniment declanșator (de exemplu, deschiderea unui airbag) constituie o etapă importantă în obținerea unor date mai precise și mai aprofundate cu privire la accidente. Autovehiculele ar trebui, prin urmare, să fie dotate obligatoriu cu aceste dispozitive. ***Aceasta*** ar trebui***, de asemenea, să fie o cerință conform căreia*** aceste dispozitive ***sunt*** capabile să înregistreze și să stocheze datele în așa fel încât ***acestea*** să poată fi utilizate de statele membre pentru a efectua analiza siguranței rutiere și pentru a evalua	(7) Introducerea unor dispozitive de înregistrare a evenimentelor care stochează o gamă de date cruciale privind vehiculul pe o perioadă scurtă, înainte, în timpul și după un eveniment declanșator (de exemplu, deschiderea unui airbag) constituie o etapă importantă în obținerea unor date mai precise și mai aprofundate cu privire la accidente. Autovehiculele ar trebui, prin urmare, să fie dotate obligatoriu cu aceste dispozitive. ***În plus,*** ar trebui ***înregistrate și stocate numai acele date care pot fi utilizate în scopul cercetărilor legate de accidente. De asemenea,*** aceste dispozitive ***ar trebui să fie*** capabile să înregistreze și să stocheze datele în așa fel încât să poată fi utilizate

eficacitatea măsurilor specifice adoptate.	***doar*** de statele membre pentru a efectua analiza siguranței rutiere și pentru a evalua eficacitatea măsurilor specifice adoptate***, fără posibilitatea identificării proprietarului sau a deținătorului vehiculului***.

Amendamentul 6

Propunere de regulament
Considerentul 7 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(7a) Cerințele privind omologarea de tip legate de siguranță sunt testate și garantate în lumina standardelor de performanță specifice pe care trebuie să le respecte toate vehiculele, indiferent de segmentul din care fac parte.

Amendamentul 7

Propunere de regulament
Considerentul 8

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(8) Orice prelucrare a datelor personale, cum ar fi informațiile despre conducătorul auto prelucrate în dispozitivele de înregistrare a evenimentelor (accidentelor) sau informațiile despre conducătorul auto privind monitorizarea somnolenței sau a lipsei de atenție sau recunoașterea avansată a stării de distragere a atenției trebuie efectuate în conformitate cu legislația UE în materie de protecție a datelor, în special cu Regulamentul general privind protecția datelor[28]. În plus, prelucrarea datelor personale colectate prin sistemul de eCall la 112 din vehicul este supusă unor clauze specifice[29].	(8) Orice prelucrare a datelor personale, cum ar fi informațiile despre conducătorul auto prelucrate în dispozitivele de înregistrare a evenimentelor (accidentelor) sau informațiile despre conducătorul auto privind monitorizarea somnolenței sau a lipsei de atenție sau recunoașterea avansată a stării de distragere a atenției trebuie efectuate în conformitate cu legislația UE în materie de protecție a datelor, în special cu Regulamentul general privind protecția datelor[28]. În plus, prelucrarea datelor personale colectate prin ***dispozitivul de înregistrare a datelor privind evenimentele (accidentele) și prin*** sistemul de eCall la 112 din vehicul este supusă unor clauze specifice[29].

[28] Regulamentul (UE) 2016/679 al Parlamentului European și al Consiliului din 27 aprilie 2016 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și privind libera circulație a acestor date și de abrogare a Directivei 95/46/CE (Regulamentul general privind protecția datelor), JO L 119, 4.5.2016, p. 1.

[29] Regulamentul (UE) 2015/758 al Parlamentului European și al Consiliului din 29 aprilie 2015 privind cerințele de omologare de tip pentru instalarea sistemului eCall bazat pe serviciul 112 la bordul vehiculelor și de modificare a Directivei 2007/46/CE, JO L 123, 19.5.2015, p. 77.

[28] Regulamentul (UE) 2016/679 al Parlamentului European și al Consiliului din 27 aprilie 2016 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și privind libera circulație a acestor date și de abrogare a Directivei 95/46/CE (Regulamentul general privind protecția datelor), JO L 119, 4.5.2016, p. 1.

[29] Regulamentul (UE) 2015/758 al Parlamentului European și al Consiliului din 29 aprilie 2015 privind cerințele de omologare de tip pentru instalarea sistemului eCall bazat pe serviciul 112 la bordul vehiculelor și de modificare a Directivei 2007/46/CE, JO L 123, 19.5.2015, p. 77.

Amendamentul 8

Propunere de regulament
Considerentul 9 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(9a) Instalarea sistemelor eCall la bordul motocicletelor, al vehiculelor utilitare și al autobuzelor este esențială pentru ca victimele accidentelor rutiere să poată beneficia în cel mai scurt timp posibil de asistență medicală profesională.

Amendamentul 9

Propunere de regulament
Considerentul 15

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(15) Din punct de vedere istoric, normele Uniunii au limitat lungimea totală a combinațiilor de camioane ceea ce a dus la modelele tipice care optimizează cabina în defavoarea motorului pentru a maximiza	(15) Din punct de vedere istoric, normele Uniunii au limitat lungimea totală a combinațiilor de camioane ceea ce a dus la modelele tipice care optimizează cabina în defavoarea motorului pentru a maximiza

spațiul alocat mărfurilor. Cu toate acestea, poziția înaltă a conducătorului auto a condus la creșterea ariei unghiului mort și la o vizibilitate directă mai redusă în jurul cabinei camionului. Acesta este un factor important pentru accidentele cu camioane în care sunt implicați utilizatori vulnerabili ai drumurilor. Numărul de victime ar putea fi redus semnificativ printr-o mai bună vizibilitate directă. Prin urmare, ar trebuie introduse cerințe pentru a îmbunătăți vizibilitatea directă.

spațiul alocat mărfurilor. Cu toate acestea, poziția înaltă a conducătorului auto a condus la creșterea ariei unghiului mort și la o vizibilitate directă mai redusă în jurul cabinei camionului. Acesta este un factor important pentru accidentele cu camioane în care sunt implicați utilizatori vulnerabili ai drumurilor. Numărul de victime ar putea fi redus semnificativ printr-o mai bună vizibilitate directă. Prin urmare, ar trebuie introduse cerințe pentru a îmbunătăți vizibilitatea directă***, cu scopul de a ameliora vizibilitatea directă a utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor din poziția conducătorului auto***.

Amendamentul 10

Propunere de regulament
Considerentul 16 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(16a) Comisia ar trebui să propună, până la sfârșitul anului 2019, modernizarea camioanelor și a autobuzelor existente prin dotarea acestora cu sistemele de asistență la viraje cele mai avansate din punct de vedere tehnologic.

Amendamentul 11

Propunere de regulament
Considerentul 17

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(17) Vehiculele automatizate și conectate ar putea contribui enorm la reducerea numărului de accidente rutiere, deoarece se estimează că ***aproximativ*** 90% din accidentele rutiere sunt cauzate de erori umane. Dat fiind că vehiculele automatizate vor prelua treptat sarcinile conducătorului auto, ar trebui adoptate norme armonizate și cerințe tehnice pentru sistemele de vehicule automatizate la	(17) Vehiculele automatizate și conectate ar putea contribui enorm la reducerea numărului de accidente rutiere, deoarece se estimează că ***peste*** 90 % din accidentele rutiere sunt cauzate de erori umane ***sau de interacțiunea dintre erorile umane cu vehiculul și/sau infrastructura***. Dat fiind că vehiculele automatizate vor prelua treptat sarcinile conducătorului auto, ar trebui adoptate norme armonizate și

nivelul Uniunii.	cerințe tehnice ***eficiente și adecvate*** pentru sistemele de vehicule automatizate la nivelul Uniunii.

Amendamentul 12

Propunere de regulament
Considerentul 19

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(19) Uniunea ar trebui să continue să promoveze elaborarea cerințelor tehnice pentru zgomotul produs de pneuri, rezistența la rulare și eficacitatea aderenței la teren umed a pneurilor la nivelul Organizației Națiunilor Unite. Acest lucru se datorează faptului că Regulamentul ONU nr. 117 conține acum aceste dispoziții detaliate. Procesul de adaptare a normelor privind pneurile pentru a ține seama de progresul tehnic ar trebui să ***continue*** la nivelul Organizației Națiunilor Unite, în special pentru a asigura faptul că performanța pneurilor este evaluată, de asemenea, la sfârșitul vieții unui pneu uzat și pentru a promova ideea că pneurile ar trebui să îndeplinească cerințele pe întreaga durată a vieții lor și nu ar trebui înlocuite prematur. Cerințele existente în Regulamentul (CE) nr. 661/2009 referitoare la performanța pneurilor ar trebui înlocuite ***cu regulamentele ONU echivalente***.	(19) Uniunea ar trebui să continue să promoveze elaborarea cerințelor tehnice pentru zgomotul produs de pneuri, rezistența la rulare și eficacitatea aderenței la teren umed a pneurilor la nivelul Organizației Națiunilor Unite. Acest lucru se datorează faptului că Regulamentul ONU nr. 117 conține acum aceste dispoziții detaliate. Procesul de adaptare a normelor privind pneurile pentru a ține seama de progresul tehnic ar trebui să ***fie continuat cu rapiditate și cu ambiție*** la nivelul Organizației Națiunilor Unite, în special pentru a asigura faptul că performanța pneurilor este evaluată, de asemenea, la sfârșitul vieții unui pneu uzat și pentru a promova ideea că pneurile ar trebui să îndeplinească cerințele pe întreaga durată a vieții lor și nu ar trebui înlocuite prematur. ***Pentru a asigura că se respectă standarde stricte,*** cerințele existente în Regulamentul (CE) nr. 661/2009 referitoare la performanța pneurilor ar trebui ***monitorizate și evaluate și ar trebui*** înlocuite ***atunci când performanța pneurilor poate fi îmbunătățită în interiorul Uniunii Europene***.

Amendamentul 13

Propunere de regulament
Considerentul 25 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(25a) Pentru a asigura conformitatea cu prezentul regulament, dispozițiile

	referitoare la măsurile corective și sancțiuni stabilite în Regulamentul (UE) 2018/858 se aplică prezentului regulament.

Amendamentul 14

Propunere de regulament
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 3

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
3. pentru omologarea de tip a pneurilor nou fabricate, în ceea ce privește siguranța acestora și performanța de mediu.	3. pentru omologarea de tip a pneurilor nou fabricate, în ceea ce privește siguranța acestora și performanța de mediu ***în ceea ce privește reducerea poluării fonice și atmosferice***.

Amendamentul 15

Propunere de regulament
Articolul 3 – paragraful 2 – punctul 1

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(1) „utilizatori vulnerabili ai drumurilor” înseamnă un utilizator al drumului care utilizează un vehicul cu două roți motorizat sau un utilizator nemotorizat al drumului, precum un biciclist sau un pieton;	(1) „utilizatori vulnerabili ai drumurilor” înseamnă un utilizator al drumului care utilizează un vehicul cu două roți motorizat sau ***cu trei roți, un dispozitiv electric pentru deplasarea în scopuri personale sau*** un utilizator nemotorizat al drumului, precum un biciclist sau un pieton;

Justificare

Multe dintre vehiculele motorizate cu două roți se construiesc, în prezent, cu trei roți, însă rămân vulnerabile în fața autoturismelor și a camioanelor. În mod similar, în orașe, tot mai multe persoane utilizează dispozitive electrice pentru a se deplasa (trotinete, solowheel etc). Aceste persoane nu ar trebui să fie excluse din definiția utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor.

Amendamentul 16

Propunere de regulament
Articolul 3 – paragraful 2 – punctul 7

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(7) „semnal de oprire de urgență” înseamnă semnal intermitent rapid al lămpilor de frână care indică pentru alți utilizatori ai drumului, care se găsesc în spatele vehiculului, că s-a acționat o forță puternică de încetinire a vehiculului, corespunzătoare condițiilor prevalente de rulare.	(7) „semnal de oprire de urgență” înseamnă semnal intermitent rapid al lămpilor de frână ***sau al lămpilor indicatoare de direcție*** care indică pentru alți utilizatori ai drumului, care se găsesc în spatele vehiculului, că s-a acționat o forță puternică de încetinire a vehiculului, corespunzătoare condițiilor prevalente de rulare.

Amendamentul 17

Propunere de regulament
Articolul 3 – paragraful 2 – punctul 8

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(8) „sistem de avertizare la deplasarea ***in*** marșarier” înseamnă ***o cameră sau un monitor,*** un sistem ***optic sau de detecție*** care atenționează conducătorul auto ***să*** cu privire la prezența persoanelor și a obiectelor în partea din spate a vehiculului cu scopul principal de a evita coliziunea la deplasarea în marșarier;	(8) „sistem de avertizare la deplasarea ***în*** marșarier” înseamnă un sistem care atenționează conducătorul auto cu privire la prezența persoanelor și a obiectelor în partea din spate a vehiculului cu scopul principal de a evita coliziunea la deplasarea în marșarier;

Amendamentul 18

Propunere de regulament
Articolul 3 – paragraful 2 – punctul 10

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(10) „sistem avansat de frânare de urgență” înseamnă un sistem care poate să detecteze automat o posibilă coliziune frontală și să activeze sistemul de frânare al vehiculului pentru a încetini vehiculul cu scopul de a evita o coliziune sau de a micșora impactul unei coliziuni;	(10) „sistem avansat de frânare de urgență” înseamnă un sistem care poate să detecteze automat o posibilă coliziune frontală și să activeze ***automat în ultimul moment posibil*** sistemul de frânare al vehiculului pentru a încetini vehiculul cu scopul de a evita o coliziune sau de a micșora impactul unei coliziuni;

Amendamentul 19

Propunere de regulament
Articolul 3 – paragraful 2 – punctul 11

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(11) „sistem de păstrare a benzii de circulație” înseamnă un sistem de monitorizare a poziției vehiculului în ceea ce privește granița benzii și aplicarea unui cuplu la volan, sau presiune asupra frânelor, cel puțin atunci când o trecere involuntară peste liniile de separare se produce sau este pe cale să se producă și o coliziune poate fi iminentă;	(11) „sistem de păstrare a benzii de circulație” înseamnă un sistem de monitorizare a poziției vehiculului în ceea ce privește granița benzii și aplicarea unui cuplu la volan ***și emiterea unui semnal de avertizare***, sau ***aplicarea de*** presiune asupra frânelor, cel puțin atunci când o trecere involuntară peste liniile de separare se produce sau este pe cale să se producă și o coliziune poate fi iminentă;

Amendamentul 20

Propunere de regulament
Articolul 3 – paragraful 1 – punctul 11 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(11a) „sistem de asistență la viraj” înseamnă un sistem avansat din punct de vedere tehnologic care detectează utilizatori vulnerabili ai drumurilor situați, în special, în unghiurile moarte în apropierea părții vehiculului care corespunde direcției de mers și transmite un avertisment sau evită o coliziune cu astfel de utilizatori vulnerabili ai drumurilor.

Amendamentul 21

Propunere de regulament
Articolul 3 – paragraful 2 – punctul 13

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(13) „dispozitiv de înregistrare a datelor privind evenimentele (accidentele)” înseamnă un sistem de înregistrare și stocare a parametrilor critici legați de accident și a informațiilor de ***înainte, din***	(13) „dispozitiv de înregistrare a datelor privind evenimentele (accidentele)” înseamnă un sistem de înregistrare și stocare a parametrilor critici legați de accident și a informațiilor ***în raport cu***

timpul și după un accident;	***perioada*** de ***timp necesară și nu mai mult de cinci secunde când are loc o coliziune***;

Amendamentul 22

Propunere de regulament
Articolul 3 – paragraful 2 – punctul 14

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(14) „sistem de protecție frontală” înseamnă o structură (structuri) separată (separate), cum ar fi un parașoc rigid tubular sau o bară de protecție suplimentară care, pe lângă bara de protecție originală, este destinată să protejeze suprafața externă a vehiculului de deteriorare, în cazul unei coliziuni cu un obiect, cu excepția structurilor cu o masă mai mică de 0,5 kg, destinate exclusiv protecției farurilor vehiculului;	(14) „sistem de protecție frontală” înseamnă o structură (structuri) separată (separate), cum ar fi un parașoc rigid tubular sau o bară de protecție suplimentară care, pe lângă bara de protecție originală, este destinată să protejeze suprafața externă a vehiculului de deteriorare ***și, respectiv, ocupanții vehiculului de vătămări***, în cazul unei coliziuni cu un obiect ***sau animal***, cu excepția structurilor cu o masă mai mică de 0,5 kg, destinate exclusiv protecției farurilor vehiculului;

Amendamentul 23

Propunere de regulament
Articolul 3 – paragraful 2 – punctul 21

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(21) „vehicul automatizat” înseamnă un autovehicul proiectat și construit să circule în mod autonom pentru perioade lungi de timp fără o supraveghere umană continuă;	(21) „vehicul automatizat” înseamnă un autovehicul proiectat și construit să circule în mod autonom pentru perioade lungi de timp fără o supraveghere umană continuă***, respectând regulile de circulație***;

Amendamentul 24

Propunere de regulament
Articolul 4 – alineatul 4

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
4. Producătorii trebuie să asigure proiectarea, construirea și asamblarea	4. Producătorii trebuie să asigure proiectarea, construirea și asamblarea

vehiculelor în așa fel încât să se minimizeze riscul de rănire a ocupanților vehiculului și a altor participanți la trafic.	vehiculelor în așa fel încât***, în cazul utilizării corespunzătoare a acestora, să se prevină sau, în caz de accident,*** să se minimizeze riscul ***de deces sau*** de rănire a ocupanților vehiculului și a altor participanți la trafic ***vulnerabili***.

Amendamentul 25

Propunere de regulament
Articolul 4 – alineatul 5 – litera b

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(b) pietoni, ciclişti, vedere şi vizibilitate;	(b) pietoni, ciclişti, ***persoane care se deplasează pe trotinete sau pe patine cu rotile,*** vedere şi vizibilitate;

Amendamentul 26

Propunere de regulament
Articolul 4 – alineatul 5 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	5a. Cerințele privind omologarea de tip legate de siguranță stabilite în prezentul regulament sunt neutre din punct de vedere tehnologic și sunt testate și garantate în lumina standardelor de performanță specifice pe care trebuie să le respecte toate vehiculele, indiferent de segmentul din care fac parte.

Amendamentul 27

Propunere de regulament
Articolul 4 – alineatul 5 b (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	5b. Producătorii furnizează în manualul vehiculului informații clare și ușor de înțeles de către consumatori, pentru a-i ajuta pe conducătorii auto să

	înțeleagă sistemele de asistență la conducere și funcționalitățile acestora.

Amendamentul 28

Propunere de regulament
Articolul 5 – alineatul 4 – litera b

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(b) omologarea de tip a pneurilor, inclusiv cerințele tehnice privind instalarea acestora.	(b) omologarea de tip a pneurilor, inclusiv ***verificarea pneurilor uzate, verificarea pneurilor în condiții diferite de carosabil, inclusiv aderența pe suprafețe umede, și*** cerințele tehnice privind instalarea acestora.

Amendamentul 29

Propunere de regulament
Articolul 5 – alineatul 4 – litera ba (nouă)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(ba) introducerea la nivelul UE a unei încercări de omologare de tip a pneurilor uzate montate pe vehiculele din categoriile M1 și N1 pentru a testa aderența acestora la suprafețe umede.

Amendamentul 30

Propunere de regulament
Articolul 6 – alineatul 1 – litera fa (nouă)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(fa) sistemul eCall

Amendamentul 31

Propunere de regulament
Articolul 6 – alineatul 1 – litera fb (nouă)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(fb) dispozitiv de înregistrare a datelor privind evenimentele (accidentele).

Amendamentul 32

Propunere de regulament
Articolul 6 – alineatul 3 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	3 a. Autovehiculele trebuie să fie echipate cu sisteme avansate de frânare de urgență proiectate și instalate în două faze și care prevăd următoarele:
	(a) depistarea vehiculelor în mișcare și a obstacolelor staționare din fața autovehiculului în prima etapă;
	(b) extinderea capacității de detectare, în special în cazul unghiurilor moarte, pentru a include, de asemenea, utilizatorii vulnerabili ai drumurilor în fața autovehiculului în a doua etapă.
	Sistemele avansate de frânare de urgență trebuie să îndeplinească următoarele cerințe, în special:
	(a) să nu fie posibilă oprirea sistemelor;
	(b) acțiunile automatizate ale sistemelor trebuie să poată fi ajustate manual prin acțiuni efectuate voluntar de către conducătorul auto, cum ar fi accelerarea;
	(c) sistemele trebuie să se afle în modul normal de funcționare după fiecare activare a întrerupătorului principal al vehiculului;
	(d) trebuie să fie posibilă oprirea avertismentelor sonore, dar această acțiune nu trebuie să dezactiveze alte funcții în afara sistemului de avertizare sonoră.

Amendamentul 33

Propunere de regulament
Articolul 6 – alineatul 3 b (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	3b. Elementele și avertismentele de siguranță folosite pentru a-i ajuta pe conducătorii auto trebuie să poată fi percepute cu ușurință de orice conducător auto, inclusiv de persoanele în vârstă și de persoanele cu handicap.

Amendamentul 34

Propunere de regulament
Articolul 6 – alineatul 3 c (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	3c. Sistemul de înregistrare a datelor privind evenimentele (accidentele) trebuie să îndeplinească următoarele cerințe, în special:
	(a) datele pe care le pot înregistra și stoca, în ceea ce privește perioada de timp necesară și nu mai mult de cinci secunde când are loc o coliziune, includ viteza vehiculului, starea și rata de activare a sistemelor de siguranță și orice alți parametri relevanți pentru sistemele active instalate la bord privind siguranța și evitarea accidentelor;
	(b) nu trebuie să fie posibilă dezactivarea dispozitivelor.

Amendamentul 35

Propunere de regulament
Articolul 6 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	Articolul 6 a
	Norme privind protecția datelor și a vieții

private

1. Prezentul regulament nu aduce atingere Regulamentului (UE) nr. 2016/679 al Parlamentului European și al Consiliului. Orice prelucrare a datelor cu caracter personal prin intermediul dispozitivului de înregistrare a datelor privind evenimentele (accidentele) menționat la articolul 6 alineatul (4a) se face respectând normele privind protecția datelor cu caracter personal prevăzute în respectivul regulament.

2. Datele cu caracter personal prelucrate de dispozitivul de înregistrare a datelor (privind accidentele) se utilizează numai pentru analizarea datelor privind accidentul. Datele privind evenimentele (accidentele) se pun doar la dispoziția autorităților naționale, în conformitate cu legislația Uniunii sau cu legislația națională în temeiul Regulamentului (UE) nr. 2016/679, prin intermediul unei interfețe standardizate. Datele anonimizate care pot fi înregistrate și stocate de un dispozitiv de înregistrare a datelor privind evenimentele (accidentele) includ tipul, versiunea și varianta vehiculului, în special sistemele active de siguranță și de evitare a accidentelor instalate la bordul vehiculului. Cu toate acestea, nu trebuie să includă ultimele patru cifre din secțiunea de identificare a vehiculului din numărul de informații privind vehiculul și nici orice alte informații care ar putea permite identificarea individuală a vehiculului însuși, a proprietarului sau a deținătorului vehiculului.

3. Datele cu caracter personal prelucrate în conformitate cu prezentul regulament nu se păstrează mai mult decât este necesar în scopul analizării datelor privind accidentul menționate la alineatul (2) de la prezentul articol. Respectivele date se șterg complet de îndată ce nu mai sunt necesare în acest scop.

4. Producătorii se asigură că dispozitivul de înregistrare a datelor privind evenimentele (accidentele) nu poate fi urmărit și nu face obiectul unei urmăriri constante.

5. Producătorii se asigură că, în memoria internă a dispozitivului de înregistrare a datelor privind evenimentele (accidentele), datele sunt șterse automat și în mod continuu.

6. Respectivele date nu trebuie să fie disponibile în afara dispozitivului de înregistrare a datelor privind evenimentele (accidentele) oricărei entități înainte să fi fost declanșat un posibil eveniment (accident).

7. În dispozitivul de înregistrare a datelor privind evenimentele (accidentele) se încorporează tehnologii de creștere a confidențialității, pentru a le oferi conducătorilor auto un nivel adecvat de protecție a vieții private și un nivel ridicat se securitate informatică, precum și elementele de protecție necesare pentru a preveni supravegherea, manipularea de la distanță și utilizarea abuzivă, inclusiv atacurile cibernetice.

8. Producătorii includ în manualul de utilizare informații clare și complete cu privire la prelucrarea datelor efectuată prin intermediul dispozitivului de înregistrare a datelor privind evenimentele (accidentele). Respectivele informații constau în:

(a) trimiterea la temeiul juridic al prelucrării datelor;

(b) indicarea faptului că dispozitivul de înregistrare a datelor privind evenimentele (accidentele) este activat implicit;

(c) acțiunile de prelucrare a datelor efectuate de dispozitivul de înregistrare a datelor privind evenimentele (accidentele);

	(d) scopul specific al prelucrării datelor efectuate de dispozitivul de înregistrare a datelor privind evenimentele (accidentele), acesta fiind limitat la analizarea datelor privind accidentul menționată la articolul 6a alineatul (2);
	(e) tipurile de date colectate și prelucrate și destinatarii acestor date;
	(f) limita de timp pentru păstrarea datelor în dispozitivul de înregistrare a datelor privind evenimentele (accidentele);
	(g) indicarea faptului că vehiculul nu este urmărit în permanență;
	(h) modalitățile pentru exercitarea drepturilor persoanelor vizate, precum și serviciul de contact responsabil de gestionarea cererilor de acces.

Amendamentul 36

Propunere de regulament
Articolul 7 – alineatul 2

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
2. Vehiculele din categoriile M_1 și N_1 trebuie să fie echipate cu sisteme avansate de frânare de urgență proiectate și instalate în două faze și care prevăd următoarele:	***eliminat***
(a) depistarea vehiculelor în mișcare și a obstacolelor staționare din fața autovehiculului în prima etapă;	
(b) extinderea capacității de detectare pentru a include, de asemenea, utilizatorii vulnerabili ai drumurilor în fața autovehiculului în a doua etapă.	

Amendamentul 37

Propunere de regulament
Articolul 7 – alineatul 3

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
3. Vehiculele din categoriile M_1 și N_1	3. Vehiculele din categoriile M_1 și N_1

trebuie să fie echipate cu un sistem de păstrare a benzii de circulație.	trebuie să fie echipate cu un sistem de păstrare a benzii de circulație ***și cu un sistem de avertizare la trecerea involuntară peste liniile de separare a benzilor de circulație***. **.**

Amendamentul 38

Propunere de regulament
Articolul 7 – alineatul 4 – partea introductivă

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
4. Sistemele ***avansate*** de ***frânare*** de ***urgență*** și sistemele de ***păstrare*** a ***benzii*** de circulație trebuie să îndeplinească următoarele cerințe, în special:	4. Sistemele de ***păstrare a benzii*** de ***circulație*** și sistemele de ***avertizare la trecerea involuntară peste liniile de separare*** a ***benzilor*** de circulație trebuie să îndeplinească următoarele cerințe, în special:

Amendamentul 39

Propunere de regulament
Articolul 7 – alineatul 4 – litera aa (nouă)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(aa) acțiunile automatizate ale sistemelor trebuie să poată fi ajustate manual prin acțiuni efectuate voluntar de către conducătorul auto, cum ar fi controlarea volanului;

Amendamentul 40

Propunere de regulament
Articolul 7 – alineatul 5

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
5. Vehiculele din categoriile M_1 și N_1 trebuie să fie echipate cu un sistem de înregistrare a datelor privind evenimentele (accidentele). ***Sistemul de înregistrare a datelor privind evenimentele (accidentele) trebuie să îndeplinească următoarele cerințe, în special:***	***eliminat***

(a) datele pe care le pot înregistra și stoca în ceea ce privește perioada înainte, în timpul și după coliziune trebuie să cuprindă, cel puțin, viteza vehiculului, starea și rata de activare a sistemelor de siguranță și orice alți parametri relevanți pentru sistemele active instalate la bord privind siguranța și evitarea accidentelor;

(b) nu trebuie să fie posibilă dezactivarea dispozitivelor;

(c) modul în care dispozitivele sunt capabile să înregistreze și să stocheze date trebuie să garanteze că datele sunt protejate împotriva manipulării și pot fi puse la dispoziția autorităților naționale, pe baza legislației Uniunii sau naționale, în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 2016/679 privind o interfață standardizată în scopul analizei datelor legate de accidente, și să permită identificarea tipului, versiunii și variantei exacte de vehicul, și în special a sistemelor active de siguranță și de evitare a accidentelor instalate la bordul vehiculului.

Cu toate acestea, datele pe care un dispozitiv de înregistrare a datelor privind evenimentele (accidentele) le poate înregistra și stoca nu trebuie să includă ultimele patru cifre din secțiunea de identificare a vehiculului din numărul de informații privind vehiculul și nici orice alte informații care ar putea permite identificarea individuală a vehiculului însuși.

Amendamentul 41

Propunere de regulament
Articolul 9 – alineatul 2

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
2. Vehiculele din categoriile M_2, M_3, N_2 și N_3 trebuie să fie echipate cu un sistem de avertizare la trecerea involuntară peste liniile de separare și un sistem	2. Vehiculele din categoriile M_2, M_3, N_2 și N_3 trebuie să fie echipate cu un sistem de ***păstrare a benzii și de*** avertizare la trecerea involuntară peste liniile de

avansat de frânare de urgență care respectă cerințele prevăzute în actele delegate adoptate în temeiul alineatului (7).	separare și un sistem avansat de frânare de urgență care respectă cerințele prevăzute în actele delegate adoptate în temeiul alineatului (7).

Amendamentul 42

Propunere de regulament
Articolul 9 – alineatul 3

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
3. Vehiculele din categoriile M_2, M_3, N_2 și N_3 trebuie să fie echipate cu ***sisteme avansate, capabile să detecteze utilizatori vulnerabili ai drumurilor situați*** în ***apropierea vehiculului sau a secțiunii frontale a vehiculului și să furnizeze un avertisment sau să evite o coliziune cu astfel de utilizatori vulnerabili ai drumurilor***.	3. Vehiculele din categoriile M_2, M_3, N_2 și N_3 trebuie să fie echipate cu ***un sistem de asistență la viraj, care respectă cerințele prevăzute*** în ***actele delegate adoptate în temeiul alineatului (7)***.

Amendamentul 43

Propunere de regulament
Articolul 9 – alineatul 4 – partea introductivă

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
4. În ceea ce privește sistemele menționate la ***alineatele*** (2***) și (3***) din prezentul articol, trebuie să se respecte următoarele cerințe, în special:	4. În ceea ce privește sistemele menționate la ***alineatul*** (2) din prezentul articol, trebuie să se respecte următoarele cerințe, în special:

Amendamentul 44

Propunere de regulament
Articolul 9 – alineatul 4 – litera aa (nouă)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(aa) acțiunile automatizate ale sistemelor trebuie să poată fi ajustate manual prin acțiuni efectuate voluntar de către conducătorul auto, cum ar fi controlarea volanului;

Amendamentul 45

Propunere de regulament
Articolul 9 – alineatul 4 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	4a. Sistemul menționat la alineatul (3) de la prezentul articol nu poate fi oprit.

Amendamentul 46

Propunere de regulament
Articolul 9 – alineatul 5

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
5. Vehiculele din categoriile M_2, M_3, N_2 și N_3 trebuie să fie proiectate și construite astfel încât să consolideze vizibilitatea directă a unor utilizatori vulnerabili ai drumurilor din poziția conducătorului auto.	5. Vehiculele din categoriile M2, M3, N2 și N3 trebuie să fie proiectate și construite astfel încât să consolideze vizibilitatea directă a unor utilizatori vulnerabili ai drumurilor din poziția ***de conducere. Comisia propune un act delegat privind cerințele referitoare la vizibilitatea directă, care vizează eliminarea unghiului mort în partea din față și pe partea conducătorului auto la camioane și reducerea în mod semnificativ a unghiului mort de pe partea laterală a camionului. Această cerință va fi diferită în funcție de tipul de camion.***

Amendamentul 47

Propunere de regulament
Articolul 9 – alineatul 6

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
6. Vehiculele din categoriile M_2 și M_3, cu o capacitate de peste 22 de pasageri în afara conducătorului auto și construcție cu spații pentru pasagerii care călătoresc în picioare, pentru a permite deplasări frecvente ale pasagerilor sunt proiectate și	6. Vehiculele din categoriile M_2 și M_3, cu o capacitate de peste 22 de pasageri în afara conducătorului auto și construcție cu spații pentru pasagerii care călătoresc în picioare, pentru a permite deplasări frecvente ale pasagerilor sunt proiectate și

construite astfel încât să fie accesibile persoanelor cu mobilitate redusă, inclusiv utilizatorilor de scaune rulante.	construite astfel încât să fie accesibile persoanelor cu mobilitate redusă, inclusiv utilizatorilor de scaune rulante***, precum și persoanelor cu dizabilități***.

Amendamentul 48

Propunere de regulament
Articolul 11 – alineatul 1 – litera a

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(a) sistemele care ajută conducătorul auto să controleze vehiculul, inclusiv sistemele de direcție, frânare și control electronic al stabilității;	(a) sistemele care ajută conducătorul auto să controleze vehiculul, inclusiv sistemele de direcție, frânare și control electronic al stabilității***, precum și de asistență la semnalizare***;

Amendamentul 49

Propunere de regulament
Articolul 16 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	Articolul 16 a
	Revizuire
	Cu trei ani înainte de intrarea în vigoare a prezentului regulament și, ulterior, din trei în trei ani, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport, însoțit, după caz, de propuneri de modificare a prezentului regulament sau a altor dispoziții legislative relevante, cu privire la includerea unor noi măsuri de siguranță.

Amendamentul 50

Propunere de regulament
Articolul 17 – paragraful 2

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
Se aplică de la [OP: Vă rugăm introduceți data la ***36*** de luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament].	Se aplică de la [OP: Vă rugăm introduceți data la ***24*** de luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament]. ***Actele delegate menționate la articolul 12 trebuie să fie publicate cu cel puțin 12 de luni înainte de data de la care se aplică.***

Amendamentul 51

Propunere de regulament
Anexa II – tabel – rândul 13

Textul propus de Comisie

Obiect	Regulamentele ONU	Cerințe tehnice specifice suplimentare	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4	STU	Component
Protecție antiîmpănare spate	Regulamentul ONU nr. 58		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A

Amendamentul

Obiect	Regulamentele ONU	Cerințe tehnice specifice suplimentare	1.	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4	STU	Component
Protecție antiîmpănare spate	Regulamentul ONU nr. 58	***În cazul categoriilor de vehicule N2 și N3 trebuie să se asigure o protecție antiîmpănare până la viteze de 56 km/h.***	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A

Amendamentul 52

Propunere de regulament
Anexa II – tabel – rândul 36

Textul propus de Comisie

Obiect	Regulamentele ONU	Cerințe tehnice specifice suplimentare	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4	STU	Component
Frânare de urgență avansată pentru pietoni și bicicliști			C			C								

Amendamentul

Obiect	Regulamentele ONU	Cerințe tehnice specifice suplimentare	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4	STU	Component
Frânare de urgență avansată pentru pietoni și bicicliști			C	***C***	***C***	C	***C***	***C***						

Amendamentul 53

Propunere de regulament
Anexa II – tabel – rândul 38

Textul propus de Comisie

Obiect	Regulamentele ONU	Cerințe tehnice specifice suplimentare	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4	STU	Component
Sistem de informare pentru unghiul mort				B	B		B	B					B	

Amendamentul

Obiect	Regulamentele ONU	Cerințe tehnice specifice suplimentare	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4	STU	Component
Sistem de asistență la viraje				B	B		B	B					B	

Amendamentul 54

Propunere de regulament
Anexa II – tabel – rândul 49

Textul propus de Comisie

Obiect	Regulamentele ONU	Cerințe tehnice specifice suplimentare	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4	STU	Component
Utilizarea benzii de urgență			B			B								

Amendamentul

Obiect	Regulamentele ONU	Cerințe tehnice specifice suplimentare	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4	STU	Component
Utilizarea benzii de urgență ***și avertizare la trecerea involuntară peste liniile de separare***			B	***B***	***B***	B	***B***	***B***						

Amendamentul 55

Propunere de regulament
Anexa II – tabel – rândul 61

Textul propus de Comisie

Obiect	Regulamentele ONU	Cerințe tehnice specifice suplimentare	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4	STU	Component
Monitorizarea presiunii în pneuri pentru vehiculele grele				B	B		B	B			B	B		

Amendamentul

Obiect	Regulamentele ONU	Cerințe tehnice specifice suplimentare	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4	STU	Component
Monitorizarea presiunii în pneuri pentru vehiculele grele				B	B		B	B		***B***	B	B		

Amendamentul 56

Propunere de regulament
Anexa II – tabel – rândul 72

Textul propus de Comisie

Obiect	Regulamentele ONU	Cerințe tehnice specifice suplimentare	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4	STU	Component
Asistența inteligentă pentru controlul vitezei			B	B	B	B	B	B					B	

Amendamentul

Obiect	Regulamentele ONU	Cerințe tehnice specifice suplimentare	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4	STU	Component
Asistența inteligentă pentru controlul vitezei			***C***	***C***	***C***	***C***	***C***	***C***					***C***	

Amendamentul 57

Propunere de regulament
Anexa II – tabel – rândul 90

Textul propus de Comisie

Obiect	Regulamentele ONU	Cerințe tehnice specifice suplimentare	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4	STU	Component
Dispozitiv de înregistrare a datelor privind evenimentele (accidentele)			B	B^5	B^5	B	B^5	B^5					B	

Amendamentul

Obiect	Regulamentele ONU	Cerințe tehnice specifice suplimentare	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4	STU	Component
Dispozitiv de înregistrare a datelor privind evenimentele (accidentele)			B	***B***	***B***	B	***B***	***B***						B

Amendamentul 58

Propunere de regulament
Anexa II – note la tabel – litera D

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
D: Data refuzului de a acorda omologarea UE de tip:	D: Data refuzului de a acorda omologarea UE de tip:
[OP: Vă rugăm să inserați data la 48 de luni de la data punerii în aplicare a prezentului regulament]	[OP: Vă rugăm să inserați data la 36 de luni de la data punerii în aplicare a prezentului regulament]
Data interzicerii înmatriculării vehiculelor, precum și a interzicerii introducerii pe piață și a intrării în serviciu a componentelor și a unităților tehnice separate:	Data interzicerii înmatriculării vehiculelor, precum și a interzicerii introducerii pe piață și a intrării în serviciu a componentelor și a unităților tehnice separate:
[OP: Vă rugăm să inserați data la 84 de luni de la data punerii în aplicare a prezentului regulament]	[OP: Vă rugăm să inserați data la 72 de luni de la data punerii în aplicare a prezentului regulament]

PROCEDURA COMISIEI SESIZATE PENTRU AVIZ

Titlu	Cerințele pentru omologarea de tip a autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate unor astfel de vehicule, în ceea ce privește siguranța generală a acestora și protecția ocupanților vehiculului și a utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor
Referințe	COM(2018)0286 – C8-0194/2018 – 2018/0145(COD)
Comisie competentă Data anunțului în plen	IMCO 28.5.2018
Aviz emis de către Data anunțului în plen	TRAN 28.5.2018
Raportor/Raportoare pentru aviz: Data numirii	Matthijs van Miltenburg 9.7.2018
Examinare în comisie	21.11.2018
Data adoptării	10.1.2019
Rezultatul votului final	+: 44 –: 2 0: 0
Membri titulari prezenți la votul final	Daniela Aiuto, Lucy Anderson, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Deirdre Clune, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Andor Deli, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Jacqueline Foster, Dieter-Lebrecht Koch, Merja Kyllönen, Innocenzo Leontini, Peter Lundgren, Marian-Jean Marinescu, Georg Mayer, Cláudia Monteiro de Aguiar, Renaud Muselier, Markus Pieper, Tomasz Piotr Poręba, Gabriele Preuß, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, David-Maria Sassoli, Claudia Țapardel, Keith Taylor, Pavel Telička, Marita Ulvskog, Wim van de Camp, Marie-Pierre Vieu, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
Membri supleanți prezenți la votul final	Rosa D'Amato, Michael Gahler, Maria Grapini, Karoline Graswander-Hainz, Peter Kouroumbashev, Evžen Tošenovský, Matthijs van Miltenburg
Membri supleanți [articolul 200 alineatul (2)] prezenți la votul final	Pascal Durand, Jude Kirton-Darling, Andrey Novakov, Csaba Sógor, Mylène Troszczynski

VOT FINAL PRIN APEL NOMINAL ÎN COMISIA SESIZATĂ PENTRU AVIZ

44	+
ALDE	Izaskun Bilbao Barandica, Matthijs van Miltenburg, Dominique Riquet, Pavel Telička
ECR	Tomasz Piotr Poręba, Evžen Tošenovský, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
EFDD	Daniela Aiuto, Rosa D'Amato
ENF	Georg Mayer, Mylène Troszczynski
GUE/NGL	Merja Kyllönen, Marie-Pierre Vieu
PPE	Georges Bach, Wim van de Camp, Deirdre Clune, Andor Deli, Michael Gahler, Luis de Grandes Pascual, Dieter-Lebrecht Koch, Innocenzo Leontini, Marian-Jean Marinescu, Cláudia Monteiro de Aguiar, Renaud Muselier, Andrey Novakov, Markus Pieper, Csaba Sógor, Massimiliano Salini
S&D	Lucy Anderson, Inés Ayala Sender, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Maria Grapini, Karoline Graswander-Hainz, Peter Kouroumbashev, Gabriele Preuß, David-Maria Sassoli, Claudia Țapardel, Marita Ulvskog, Jude Kirton-Darling
VERTS/ALE	Michael Cramer, Pascal Durand, Keith Taylor

2	-
	Jacqueline Foster, Peter Lundgren

0	0

Legenda simbolurilor utilizate:
+ : pentru
- : împotrivă
0 : abțineri

PROCEDURA COMISIEI COMPETENTE

Titlu	Cerințele pentru omologarea de tip a autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate unor astfel de vehicule, în ceea ce privește siguranța generală a acestora și protecția ocupanților vehiculului și a utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor		
Referințe	COM(2018)0286 – C8-0194/2018 – 2018/0145(COD)		
Data prezentării la PE	17.5.2018		
Comisie competentă Data anunțului în plen	IMCO 28.5.2018		
Comisii sesizate pentru aviz Data anunțului în plen	ENVI 28.5.2018	ITRE 28.5.2018	TRAN 28.5.2018
Avize care nu au fost emise Data deciziei	ITRE 19.6.2018		
Raportori Data numirii	Róża Gräfin von Thun und Hohenstein 19.6.2018		
Examinare în comisie	11.10.2018	6.12.2018	21.1.2019
Data adoptării	21.2.2019		
Rezultatul votului final	+: –: 0:	33 2 0	
Membri titulari prezenți la votul final	Lucy Anderson, Pascal Arimont, Carlos Coelho, Lara Comi, Anna Maria Corazza Bildt, Daniel Dalton, Nicola Danti, Pascal Durand, Evelyne Gebhardt, Robert Jarosław Iwaszkiewicz, Liisa Jaakonsaari, Philippe Juvin, Marlene Mizzi, Nosheena Mobarik, Jiří Pospíšil, Virginie Rozière, Christel Schaldemose, Andreas Schwab, Olga Sehnalová, Jasenko Selimovic, Igor Šoltes, Róża Gräfin von Thun und Hohenstein, Mylène Troszczynski, Anneleen Van Bossuyt, Marco Zullo		
Membri supleanți prezenți la votul final	Birgit Collin-Langen, Edward Czesak, Nadja Hirsch, Othmar Karas, Arndt Kohn, Adam Szejnfeld, Marc Tarabella, Matthijs van Miltenburg		
Membri supleanți [articolul 200 alineatul (2)] prezenți la votul final	John Stuart Agnew, Georg Mayer		
Data depunerii	4.3.2019		

VOT FINAL PRIN APEL NOMINAL ÎN COMISIA COMPETENTĂ

33	+
ALDE	Nadja Hirsch, Matthijs van Miltenburg, Jasenko Selimovic
ECR	Edward Czesak, Daniel Dalton, Nosheena Mobarik, Anneleen Van Bossuyt
EFDD	Marco Zullo
ENF	Georg Mayer, Mylène Troszczynski
PPE	Pascal Arimont, Carlos Coelho, Birgit Collin-Langen, Lara Comi, Anna Maria Corazza Bildt, Philippe Juvin, Othmar Karas, Jiří Pospíšil, Andreas Schwab, Adam Szejnfeld, Róża Gräfin von Thun und Hohenstein
S&D	Lucy Anderson, Nicola Danti, Evelyne Gebhardt, Liisa Jaakonsaari, Arndt Kohn, Marlene Mizzi, Virginie Rozière, Christel Schaldemose, Olga Sehnalová, Marc Tarabella
VERTS/ALE	Pascal Durand, Igor Šoltes

2	-
EFDD	Robert Jarosław Iwaszkiewicz
ENF	John Stuart Agnew

0	0

Legenda simbolurilor utilizate:
+ : pentru
- : împotrivă
0 : abțineri