



A8-0151/2019

4.3.2019

*****I**

RELATÓRIO

sobre a proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo aos requisitos de homologação de veículos a motor e seus reboques e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos, no que se refere à sua segurança geral e à proteção dos ocupantes dos veículos e dos utentes da estrada vulneráveis, que altera o Regulamento (UE) 2018/... e revoga os Regulamentos (CE) n.º 78/2009, (CE) n.º 79/2009 e (CE) n.º 661/2009
(COM(2018)0286 – C8-0194/2018 – 2018/0145(COD))

Comissão do Mercado Interno e da Proteção dos Consumidores

Relatora: Róza Gräfin von Thun und Hohenstein

Legenda dos símbolos utilizados

- * Processo de consulta
- *** Processo de aprovação
- ***I Processo legislativo ordinário (primeira leitura)
- ***II Processo legislativo ordinário (segunda leitura)
- ***III Processo legislativo ordinário (terceira leitura)

(O processo indicado tem por fundamento a base jurídica proposta no projeto de ato.)

Alterações a um projeto de ato

Alterações do Parlamento apresentadas em duas colunas

As supressões são assinaladas em *itálico* e a *negrito* na coluna da esquerda. As substituições são assinaladas em *itálico* e a *negrito* na coluna da esquerda e na coluna da direita. O texto novo é assinalado em *itálico* e a *negrito* na coluna da direita.

A primeira e a segunda linhas do cabeçalho de cada alteração identificam o passo relevante do projeto de ato em apreço. Se uma alteração disser respeito a um ato já existente, que o projeto de ato pretenda modificar, o cabeçalho comporta ainda uma terceira e uma quarta linhas, que identificam, respetivamente, o ato existente e a disposição visada do ato em causa.

Alterações do Parlamento apresentadas sob a forma de texto consolidado

Os trechos novos são assinalados em *itálico* e a *negrito*. Os trechos suprimidos são assinalados pelo símbolo ■ ou rasurados. As substituições são assinaladas formatando o texto novo em *itálico* e a *negrito* e suprimindo, ou rasurando, o texto substituído.

Exceção: as modificações de natureza estritamente técnica introduzidas pelos serviços com vista à elaboração do texto final não são assinaladas.

ÍNDICE

	Página
PROJETO DE RESOLUÇÃO LEGISLATIVA DO PARLAMENTO EUROPEU	5
EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS	81
PARECER DA COMISSÃO DO AMBIENTE, DA SAÚDE PÚBLICA E DA SEGURANÇA ALIMENTAR	83
PARECER DA COMISSÃO DOS TRANSPORTES E DO TURISMO	86
PROCESSO DA COMISSÃO COMPETENTE QUANTO À MATÉRIA DE FUNDO	121
VOTAÇÃO NOMINAL FINAL NA COMISSÃO COMPETENTE QUANTO À MATÉRIA DE FUNDO	122

PROJETO DE RESOLUÇÃO LEGISLATIVA DO PARLAMENTO EUROPEU

sobre a proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo aos requisitos de homologação de veículos a motor e seus reboques e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos, no que se refere à sua segurança geral e à proteção dos ocupantes dos veículos e dos utentes da estrada vulneráveis, que altera o Regulamento (UE) 2018/... e revoga os Regulamentos (CE) n.º 78/2009, (CE) n.º 79/2009 e (CE) n.º 661/2009 (COM(2018)0286 – C8-0194/2018 – 2018/0145(COD))

(Processo legislativo ordinário: primeira leitura)

O Parlamento Europeu,

- Tendo em conta a proposta da Comissão ao Parlamento Europeu e ao Conselho (COM(2018)0286),
 - Tendo em conta o artigo 294.º, n.º 2, e o artigo 114.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nos termos dos quais a proposta lhe foi apresentada pela Comissão (C8-0194/2018),
 - Tendo em conta o artigo 294.º, n.º 3, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,
 - Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu de 19 de setembro de 2018¹,
 - Após a consulta ao Comité das Regiões,
 - Tendo em conta o artigo 59.º do seu Regimento,
 - Tendo em conta o relatório da Comissão do Mercado Interno e da Proteção dos Consumidores e os pareceres da Comissão do Ambiente, da Saúde Pública e da Segurança Alimentar e da Comissão dos Transportes e do Turismo (A8-0151/2019),
1. Aprova a posição em primeira leitura que se segue;
 2. Requer à Comissão que lhe submeta de novo a sua proposta, se a substituir, se a alterar substancialmente ou se pretender alterá-la substancialmente;
 3. Encarrega o seu Presidente de transmitir a posição do Parlamento ao Conselho e à Comissão, bem como aos parlamentos nacionais.

¹ JO C 440 de 6.12.2018, p. 90.

Alteração 1

Proposta de regulamento Título

Texto da Comissão

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

relativo aos requisitos de homologação de veículos a motor e seus reboques e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos, no que se refere à sua segurança geral e à proteção dos ocupantes dos veículos e dos utentes da estrada vulneráveis, que altera o Regulamento (UE) 2018/... e revoga os Regulamentos (CE) n.º 78/2009, (CE) n.º 79/2009 e (CE) n.º 661/2009

Alteração

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

relativo aos requisitos de homologação de veículos a motor e seus reboques e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos, no que se refere à sua segurança geral e à proteção dos ocupantes dos veículos e dos utentes da estrada vulneráveis, que altera o Regulamento (UE) 2018/858 e revoga os Regulamentos (CE) n.º 78/2009, (CE) n.º 79/2009 e (CE) n.º 661/2009

(A presente alteração aplica-se a todo o texto, sempre que seja referido o Regulamento (UE) 2018/858 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 30 de maio de 2018, relativo à homologação e à fiscalização do mercado dos veículos a motor e seus reboques, e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos, que altera os Regulamentos (CE) n.º 715/2007 e (CE) n.º 595/2009 e revoga a Diretiva 2007/46/CE (JO L 151 de 14.6.2018, p. 1). A sua adoção impõe adaptações técnicas em todo o texto).

Alteração 2

Proposta de regulamento Considerando 1

Texto da Comissão

(1) O Regulamento (UE) 2018/... do Parlamento Europeu e do Conselho²⁴ 25 estabelece disposições administrativas e requisitos técnicos relativos à homologação

Alteração

(1) O Regulamento (UE) 2018/858 do Parlamento Europeu e do Conselho²⁴ estabelece disposições administrativas e requisitos técnicos relativos à homologação

de novos veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos, com vista a assegurar o bom funcionamento do mercado interno e um elevado nível de segurança e desempenho ambiental.

²⁴ Regulamento (UE) 2018/... do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à homologação e à fiscalização do mercado dos veículos a motor e seus reboques e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos, que altera os Regulamentos (CE) n.º 715/2007 e (CE) n.º 595/2009 e revoga a Diretiva 2007/46/CE (JO L [...] de [...], p. [...]).

25 + Serviço das Publicações: inserir no texto o número do regulamento constante do documento PE-CONS n.º 73/17 (2016/0014 (COD)) e inserir o número, data e referência do JO desse regulamento na nota de rodapé.

Alteração 3

Proposta de regulamento Considerando 2-A (novo)

Texto da Comissão

de novos veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos, com vista a assegurar o bom funcionamento do mercado interno e um elevado nível de segurança e desempenho ambiental.

²⁴ Regulamento (UE) 2018/**858** do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à homologação e à fiscalização do mercado dos veículos a motor e seus reboques e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos, que altera os Regulamentos (CE) n.º 715/2007 e (CE) n.º 595/2009 e revoga a Diretiva 2007/46/CE (JO L **15114.6.2018**, p. 1).

Alteração

(2-A) A segurança rodoviária na União requer uma política coordenada a nível internacional no quadro dos acordos da UNECE e especialmente do Grupo de trabalho 29 (WP.29), bem como uma abordagem integrada a nível da União e a nível nacional, regional e local. Por conseguinte, é necessário coordenar as ações e medidas tomadas pelas diferentes autoridades no que respeita a componentes essenciais da segurança rodoviária, abrangendo veículos, comportamentos de condução e sinais e infraestruturas rodoviários.

Alteração 4

Proposta de regulamento Considerando 3

Texto da Comissão

(3) Ao longo das últimas décadas, a evolução da segurança dos veículos tem contribuído significativamente para a redução global do número de mortes e ferimentos graves na sequência de acidentes rodoviários. Contudo, ***observou-se recentemente uma estagnação desta redução na União, devido a diversos fatores, designadamente de ordem estrutural e comportamental, pelo que***, na ausência de novas iniciativas em matéria de segurança rodoviária geral, os efeitos da atual abordagem para a segurança deixarão provavelmente de ser suficientes para compensar o crescente volume de tráfego. Por conseguinte, o desempenho em matéria de segurança dos veículos necessita de ser melhorado, no âmbito de uma abordagem integrada da segurança rodoviária e tendo em vista uma melhor proteção dos utentes da estrada vulneráveis.

Alteração

(3) Ao longo das últimas décadas, a evolução da segurança dos veículos tem contribuído significativamente para a redução global do número de mortes e ferimentos graves na sequência de acidentes rodoviários. Contudo, ***em 2017, 25 300 pessoas morreram nas estradas da UE, um número que estagnou nos últimos quatro anos. Além disso, 135 000 pessoas ficam gravemente feridas em colisões todos os anos. A União deve fazer tudo o que estiver ao seu alcance para reduzir drasticamente esses valores, tendo em vista o objetivo da iniciativa Visão Zero de não haver vítimas mortais. Além das medidas de segurança destinadas a proteger os ocupantes dos veículos, é necessário implementar medidas específicas para prevenir mortes e feridos entre os utentes da estrada vulneráveis, designadamente ciclistas e peões, a fim de proteger os utentes que estão fora dos veículos.*** Na ausência de novas iniciativas em matéria de segurança rodoviária geral, os efeitos da atual abordagem para a segurança deixarão provavelmente de ser suficientes para compensar o crescente volume de tráfego. Por conseguinte, o desempenho em matéria de segurança dos veículos necessita de ser melhorado, no âmbito de uma abordagem integrada da segurança rodoviária e tendo em vista uma melhor proteção dos utentes da estrada vulneráveis.

Alteração 5

Proposta de regulamento Considerando 3-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(3-A) A definição de utentes da estrada vulneráveis deve incluir os utilizadores de veículos motorizados na via pública, por exemplo segways, ciclomotores, cadeiras de rodas e bicicletas elétricas.

Alteração 6

Proposta de regulamento Considerando 4

Texto da Comissão

Alteração

(4) O progresso técnico no domínio dos sistemas avançados de segurança dos veículos oferece novas possibilidades para a redução do número de vítimas mortais de acidentes rodoviários. A fim de minimizar *esse* número, é necessário introduzir ***algumas das*** novas tecnologias relevantes.

(4) O progresso técnico no domínio dos sistemas avançados de segurança dos veículos oferece novas possibilidades para a redução do número de vítimas mortais de acidentes rodoviários. A fim de minimizar ***o*** número ***de vítimas mortais e de feridos graves***, é necessário introduzir ***um pacote de*** novas tecnologias relevantes.

Alteração 7

Proposta de regulamento Considerando 5-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(5-A) Para garantir a neutralidade tecnológica no que respeita aos sistemas de controlo da pressão dos pneus, o requisito de desempenho deve permitir tanto os sistemas diretos como indiretos de controlo da pressão dos pneus.

Alteração 8

Proposta de regulamento Considerando 5-B (novo)

(5-B) As medidas regulamentares propostas apenas podem ser eficazes na redução do número de vítimas mortais, na diminuição do número de acidentes de viação e na atenuação das lesões e dos danos se obtiverem a aceitação dos utilizadores. Por conseguinte, os fabricantes de veículos devem envidar todos os esforços para assegurar que os sistemas e as características previstos no presente regulamento sejam desenvolvidos de modo a melhorar a experiência do condutor e reforçar a probabilidade de serem utilizados. Para o efeito, o funcionamento desses sistemas e essas características, assim como os respetivos limites, devem também ser explicados de uma forma clara e fácil de compreender pelos consumidores nas instruções de utilização dos veículos a motor.

Alteração 9

Proposta de regulamento Considerando 6

(6) Os sistemas *inteligentes* de adaptação da velocidade, de apoio à manutenção na faixa de rodagem, de ***controlo da*** sonolência e ***da atenção*** do condutor ***e de reconhecimento da*** distração, ***bem como*** de deteção de obstáculos em marcha-atrás, possuem um elevado potencial de redução substancial do número de mortes ***na sequência de acidentes de viação. Além disso, estes sistemas baseiam-se em*** tecnologias que serão igualmente utilizadas em veículos conectados e automatizados. Por conseguinte, devem ser estabelecidas a nível da União regras e procedimentos de ensaio harmonizados para a homologação

(6) Os sistemas ***avançados de travagem de emergência, o sistema inteligente*** de adaptação da velocidade, ***o sistema*** de apoio ***de emergência*** à manutenção na faixa de rodagem, ***o sistema*** de ***alerta de*** sonolência e ***distração*** do condutor, ***o sistema avançado*** de ***alerta de*** distração ***e*** de deteção de obstáculos em marcha-atrás ***são sistemas de segurança que*** possuem um elevado potencial de redução substancial do número de mortes. ***Além disso, alguns destes sistemas de segurança constituem a base de*** tecnologias que serão igualmente utilizadas em veículos conectados e automatizados. ***Qualquer sistema de segurança deste tipo***

de veículos no que diz respeito a sistemas desta natureza e para a homologação desses sistemas enquanto unidades técnicas distintas.

deve funcionar sem recorrer a qualquer tipo de informação biométrica dos condutores ou passageiros, incluindo o reconhecimento facial. Por conseguinte, devem ser estabelecidas a nível da União regras e procedimentos de ensaio harmonizados para a homologação de veículos no que diz respeito a sistemas desta natureza e para a homologação desses sistemas enquanto unidades técnicas distintas. ***O progresso tecnológico desses sistemas deve ser tido em conta em todas as avaliações da legislação existente, a fim de a preparar para o futuro, respeitando plenamente o princípio da proteção da privacidade e dos dados e apoiar o desenvolvimento rumo ao objetivo Visão Zero. É necessário assegurar que estes sistemas possam ser utilizados com segurança ao longo de todo o ciclo de vida do veículo.***

Alteração 10

Proposta de regulamento Considerando 6-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(6-A) Deve ser possível desligar os sistemas de adaptação inteligente da velocidade, por exemplo, quando são apresentadas ao condutor advertências falsas ou informações inadequadas em consequência de condições meteorológicas adversas, de marcações rodoviárias temporárias contraditórias em zonas de construção e de sinais rodoviários enganadores, defeituosos ou inexistentes. Este elemento que permite a desativação deve estar sob o controlo do condutor, durar o tempo que for necessário e poder ser facilmente ativado pelo condutor. O sistema deve estar sempre ativo quando for ligada a ignição e o condutor deve ser sempre informado para saber se o sistema está ou não

ligado.

Alteração 11

Proposta de regulamento Considerando 6-B (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(6-B) É geralmente aceite que o cinto de segurança constitui um dos mais importantes e eficazes dispositivos de segurança de um veículo. Os sistemas de aviso de utilização do cinto de segurança têm potencial para evitar ainda mais mortes ou para limitar os ferimentos através do aumento das taxas de utilização do cinto de segurança em toda a União. Por este motivo, o Regulamento (CE) n.º 661/2009 já tornou o sistema de aviso de utilização do cinto de segurança obrigatório para o banco do condutor em todos os automóveis novos de passageiros desde 2014, através da aplicação do Regulamento n.º 16 das Nações Unidas, que continha as disposições técnicas pertinentes. Graças à adaptação da referida Resolução das Nações Unidas ao progresso técnico, tornar-se-á também obrigatório equipar todos os bancos dianteiros e traseiros dos veículos das categorias M₁ e N₁, assim como todos os bancos dianteiros dos veículos das categorias N₂, N₃, M₂ e M₃, com sistemas de aviso de utilização do cinto de segurança, a partir de 1 de setembro de 2019, no caso de novos modelos, e a partir de 1 de setembro de 2021, para todos os veículos a motor novos.

Alteração 12

Proposta de regulamento Considerando 7

Texto da Comissão

(7) A introdução de um aparelho de registo de **eventos** (acidentes) que armazene um conjunto de dados cruciais sobre o veículo durante um curto espaço de tempo antes, durante e após um **evento gerador** (por exemplo, o acionamento do airbag) constitui um passo importante na direção certa para obter dados mais precisos e rigorosos sobre um acidente. Por conseguinte, os veículos a motor devem ter de possuir obrigatoriamente estes equipamentos de registo. Tais aparelhos devem **também ser obrigatoriamente** capazes de registar e armazenar dados de forma que os Estados-Membros os possam utilizar para realizar análises de segurança rodoviária e avaliar a eficácia das medidas específicas adotadas.

Alteração

(7) A introdução de um aparelho de registo de acidentes que armazene um conjunto de dados **anonimizados** cruciais sobre o veículo durante um curto espaço de tempo **imediatamente** antes, durante e **imediatamente** após um **acidente rodoviário** (**ativado**, por exemplo, **pelo** acionamento do airbag) constitui um passo importante na direção certa para obter dados mais precisos e rigorosos sobre um acidente. Por conseguinte, **todos** os veículos a motor devem ter de possuir obrigatoriamente estes equipamentos de registo. Tais aparelhos devem ser capazes de registar e armazenar dados de forma **a** que os Estados-Membros os possam utilizar **unicamente** para realizar análises de segurança rodoviária e avaliar a eficácia das medidas específicas adotadas, **sem a possibilidade de identificar o proprietário ou o detentor de um veículo específico com base nos dados armazenados**.

Alteração 13

Proposta de regulamento
Considerando 8

Texto da Comissão

(8) Qualquer tratamento de dados pessoais, como sejam informações sobre o condutor constantes de aparelhos de registo de **eventos** (acidentes) ou informações sobre o **controlo da** sonolência e **da** atenção do condutor ou os sistemas avançados de reconhecimento da distração, deve ser efetuado em conformidade com a legislação da **UE** em matéria de proteção de dados, em especial o Regulamento Geral sobre a Proteção de Dados²⁸. Por outro lado, o tratamento de dados pessoais recolhidos através do sistema eCall a bordo com base no número 112 é objeto de

Alteração

(8) Qualquer tratamento de dados pessoais, como sejam informações sobre o condutor constantes de aparelhos de registo de acidentes ou informações sobre o **a** sonolência e **a** atenção do condutor ou os sistemas avançados de reconhecimento da distração **do condutor**, deve ser efetuado em conformidade com a legislação da **União** em matéria de proteção de dados, em especial o Regulamento Geral sobre a Proteção de Dados²⁸. **Os aparelhos de registo de dados de acidentes devem funcionar com base num sistema de circuito fechado, em que os dados**

salvaguardas específicas²⁹.

armazenados são substituídos e que não permita a identificação do veículo ou do condutor. Por outro lado, os sistemas de alerta de sonolência e atenção do condutor e os sistemas avançados de alerta de distração do condutor não devem registar ou conservar continuamente quaisquer outros dados que não os necessários para as finalidades para as quais foram recolhidos ou tratados no sistema de circuito fechado. Além disso, o tratamento de dados pessoais recolhidos através do sistema eCall a bordo com base no número 112 é objeto de salvaguardas específicas²⁹.

²⁸ Regulamento (UE) 2016/679 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de abril de 2016, relativo à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais e à livre circulação desses dados e que revoga a Diretiva 95/46/CE (Regulamento Geral sobre a Proteção de Dados), JO L 119 de 4.5.2016, p. 1.

²⁹ Regulamento (UE) 2015/758 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de abril de 2015, relativo aos requisitos de homologação para a implantação do sistema eCall a bordo com base no número 112 em veículos e que altera a Diretiva 2007/46/CE (JO L 123 de 19.5.2015, p. 77).

²⁸ Regulamento (UE) 2016/679 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de abril de 2016, relativo à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais e à livre circulação desses dados e que revoga a Diretiva 95/46/CE (Regulamento Geral sobre a Proteção de Dados) (JO L 119 de 4.5.2016, p. 1).

²⁹ Regulamento (UE) 2015/758 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de abril de 2015, relativo aos requisitos de homologação para a implantação do sistema eCall a bordo com base no número 112 em veículos e que altera a Diretiva 2007/46/CE (JO L 123 de 19.5.2015, p. 77).

Alteração 14

Proposta de regulamento Considerando 8-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(8-A) Reconhecendo que a utilização de um telemóvel ou de outro dispositivo durante a condução afeta significativamente a capacidade de

condução, os fabricantes de veículos devem publicar os seus testes para demonstrar a conformidade com a Declaração de Princípios Orientadores sobre a interface homem-máquina (IHM) no que se refere aos sistemas de informação e divertimento a bordo dos veículos.

Alteração 15

Proposta de regulamento Considerando 8-B (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(8-B) Os sistemas avançados de travagem de emergência ou de manutenção de emergência na faixa de rodagem podem não estar totalmente operacionais em alguns casos, devido, nomeadamente, a deficiências nas infraestruturas rodoviárias. Nesses casos, os sistemas devem desativar-se e proporcionar ao condutor informações sobre a desativação. Se não forem desativados automaticamente, deve ser possível desligá-los manualmente. Essa desativação deve ser temporária e durar apenas durante o período em que o sistema não estiver totalmente operacional. Os condutores podem também ter de desativar manualmente o sistema avançado de travagem de emergência ou o sistema de manutenção de emergência na faixa de rodagem, sempre que o funcionamento do sistema possa conduzir a maiores riscos ou danos. Tal garante que os veículos estejam permanentemente sob o controlo do condutor. No entanto, os sistemas podem também identificar situações em que o condutor está incapacitado e, por conseguinte, é necessária uma intervenção do sistema para evitar o agravamento de um acidente.

Alteração 16

Proposta de regulamento Considerando 13

Texto da Comissão

(13) Na sequência da adoção do Regulamento (CE) n.º 79/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho³³, os requisitos técnicos e os procedimentos de ensaio para a homologação de veículos a motor movidos a hidrogénio, sistemas a hidrogénio e respetivos componentes foram aprofundados ao nível das Nações Unidas, de modo a ter em conta o progresso técnico. Atualmente, o Regulamento UNECE n.º 134³⁴ é igualmente aplicável na União Europeia no que respeita à homologação dos sistemas de hidrogénio para veículos a motor. Além desses requisitos, ***são ainda aplicáveis*** critérios para a qualidade dos materiais utilizados em sistemas de veículos a hidrogénio ***comprimido, embora, atualmente, apenas estejam estabelecidos a nível da União.***

³³ Regulamento (CE) n.º 79/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de janeiro de 2009, relativo à homologação de veículos a motor movidos a hidrogénio e que altera a Diretiva 2007/46/CE (JO L 35 de 4.2.2009, p. 32).

³⁴ Regulamento UNECE n.º 134, que estabelece prescrições uniformes relativas à homologação de veículos a motor e seus componentes no que respeita ao desempenho em matéria de segurança dos veículos movidos a hidrogénio (HFCV).

Alteração

(13) Na sequência da adoção do Regulamento (CE) n.º 79/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho³³, os requisitos técnicos e os procedimentos de ensaio para a homologação de veículos a motor movidos a hidrogénio, sistemas a hidrogénio e respetivos componentes foram aprofundados ao nível das Nações Unidas, de modo a ter em conta o progresso técnico. Atualmente, o Regulamento UNECE n.º 134³⁴ é igualmente aplicável na União Europeia no que respeita à homologação dos sistemas de hidrogénio para veículos a motor. Além desses requisitos, ***devem também ser estabelecidos a nível da União*** critérios para a qualidade dos materiais ***e dos recetáculos de abastecimento*** utilizados em sistemas de veículos a hidrogénio.

³³ Regulamento (CE) n.º 79/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de janeiro de 2009, relativo à homologação de veículos a motor movidos a hidrogénio e que altera a Diretiva 2007/46/CE (JO L 35 de 4.2.2009, p. 32).

³⁴ Regulamento UNECE n.º 134, que estabelece prescrições uniformes relativas à homologação de veículos a motor e seus componentes no que respeita ao desempenho em matéria de segurança dos veículos movidos a hidrogénio (HFCV).

Alteração 17

Proposta de regulamento Considerando 15

Texto da Comissão

(15) Historicamente, as regras da União limitaram o comprimento total das combinações de camiões, o que resultou na tradicional colocação da cabina sobre o motor, como forma de maximizar o espaço disponível para a carga. No entanto, a posição elevada do motorista aumentou a área de ângulo morto e reduziu a visibilidade direta em torno da cabina do camião. Este facto é responsável por um número muito considerável de acidentes de camiões que vitimam utentes da estrada vulneráveis. O número de vítimas mortais poderia ser significativamente reduzido com a melhoria da visão direta. Por conseguinte, importa prever requisitos que melhorem a visão direta dos *motoristas*.

Alteração

(15) Historicamente, as regras da União limitaram o comprimento total das combinações de camiões, o que resultou na tradicional colocação da cabina sobre o motor, como forma de maximizar o espaço disponível para a carga. No entanto, a posição elevada do motorista aumentou a área de ângulo morto e reduziu a visibilidade direta em torno da cabina do camião. Este facto é responsável por um número muito considerável de acidentes de camiões que vitimam utentes da estrada vulneráveis. O número de vítimas mortais poderia ser significativamente reduzido com a melhoria da visão direta. Por conseguinte, importa prever requisitos que melhorem a visão direta, *de modo a reforçar a visibilidade direta dos peões, ciclistas e outros utentes da estrada vulneráveis a partir do posto de condução. Aquando da definição dos requisitos específicos relativos à visão direta, devem ser tidas em conta as especificidades dos diferentes tipos de veículos.*

Alteração 18

Proposta de regulamento Considerando 16

Texto da Comissão

(16) Dada a ênfase que a regulamentação da *UE* em matéria de segurança dos veículos coloca na proteção dos utentes da estrada vulneráveis, designadamente garantindo uma visibilidade adequada para os condutores, *as entidades públicas e privadas devem abster-se de exigir a posição de qualquer*

Alteração

(16) Dada a ênfase que a regulamentação da *União* em matéria de segurança dos veículos coloca na proteção dos utentes da estrada vulneráveis, designadamente garantindo uma visibilidade adequada para os condutores, *deve ser promovida a não instalação ou colocação nos para-brisas de etiquetas,*

tipo de rótulo, etiqueta ou vinheta, destinada a qualquer fim, na superfície transparente dos vidros dos veículos. Além disso, as autoridades nacionais devem exigir que os para-brisas e as janelas laterais sejam mantidos livres de rótulos, vinhetas, autocolantes e quaisquer outros objetos suscetíveis de prejudicar a visibilidade, a fim de não anular a eficácia da legislação da União relativa à visibilidade dos motoristas.

vinhetas, autocolantes, identificadores para o pagamento automático de portagens e outros objetos. Os fabricantes de veículos, em cooperação com as autoridades nacionais e os grupos de promoção da segurança, devem, para o efeito, ponderar a possibilidade de especificar as áreas da superfície transparente das vidraças dos veículos que podem ser utilizadas para a aposição de qualquer tipo de etiqueta, vinheta, identificador para o pagamento automático de portagens ou autocolante, sem reduzir a segurança dos utentes da estrada vulneráveis.

Alteração 19

Proposta de regulamento Considerando 17

Texto da Comissão

(17) Os veículos *conectados e* automatizados poderão dar um enorme contributo para a redução da sinistralidade rodoviária, uma vez que se estima que *cerca* de 90 % dos acidentes rodoviários resultem de erro humano. Dado que os veículos automatizados irão gradualmente assumindo tarefas do condutor, é necessário adotar regras e requisitos técnicos harmonizados *ao nível da União* para *sistemas* de veículos automatizados.

Alteração

(17) Os veículos automatizados poderão dar um enorme contributo para a redução da sinistralidade rodoviária, uma vez que se estima que *mais* de 90 % dos acidentes rodoviários resultem de *um certo grau de* erro humano. Dado que os veículos automatizados irão gradualmente assumindo tarefas do condutor, é necessário adotar, *ao nível da União*, regras e requisitos técnicos harmonizados *para sistemas de veículos automatizados, nomeadamente no que se refere às salvaguardas de segurança para a tomada de decisões dos* veículos automatizados, *assim como promover os referidos requisitos e regras a nível internacional, no âmbito do WP.29 da UNECE.*

Alteração 20

Proposta de regulamento Considerando 18-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(18a) Uma vez que, na União, a idade média de um veículo é superior a 10 anos, a adaptação de sistemas avançados de assistência ao condutor em veículos existentes pode contribuir substancialmente para reduzir as mortes nas estradas da União. A este respeito, a União deve continuar a avaliar se é viável e rentável a adaptação da frota existente, em especial de autocarros e camiões, com sistemas avançados de assistência ao condutor.

Justificação

Os elementos de segurança adaptados melhoram o nível de segurança dos veículos existentes em circulação e protegem os utentes vulneráveis da estrada. Esta alteração está em consonância com a Comunicação da Comissão e com os anteriores relatórios do Parlamento Europeu nesta matéria.

Alteração 21

Proposta de regulamento Considerando 18-B (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(18-B) A segurança dos veículos já não se limita à proteção contra o roubo de veículos, devendo visar a proteção de toda a arquitetura do veículo, evitando a perda ou o comprometimento da integridade do sistema e dos componentes. Tal visa garantir que a conformidade com os requisitos de segurança e aprovação ambiental de um veículo, sistema, unidade técnica e componente, bem como peças e equipamentos, permaneça intacta e apresente um risco reduzido de se degradar durante a vida útil do veículo, no quadro de medidas de proteção razoáveis, embora atualizadas. A conectividade e a automatização dos veículos aumentam as possibilidades de

acesso remoto não autorizado a dados a bordo do veículo e de modificação ilegal do software por via aérea (over-the-air). A fim de ter em conta os riscos que daí poderão advir, os atos regulamentares das Nações Unidas em matéria de segurança, cibersegurança e atualização de software por via aérea deverão ser obrigatoriamente aplicados, o mais rapidamente possível após a sua entrada em vigor. Cumpre garantir que os veículos, respetivos sistemas, unidades técnicas, componentes, peças e equipamentos estejam equipados com tecnologia de segurança atualizada quando são colocados no mercado e que esse elevado nível de segurança seja mantido através da atualização regular do hardware e do software até ao final da vida útil do veículo. No entanto, essas medidas de segurança não devem prejudicar as obrigações do fabricante do veículo de fornecer acesso a informações abrangentes de diagnóstico e dados a bordo do veículo que sejam relevantes para a reparação e manutenção do veículo.

Justificação

De acordo com o relatório final do grupo UNECE ITS/AD, foi recomendado ao WP.29 que elaborasse um Regulamento das Nações Unidas sobre segurança cibernética. A cibersegurança é apenas um dos pilares da segurança geral do veículo. A segurança deve ser assegurada ao longo da totalidade do ciclo de vida e tida em conta na conceção da segurança de um veículo conectado, tornando tecnicamente muito difícil e economicamente pouco atraente a sua manipulação, quer física, quer remotamente por via aérea.

Alteração 22

Proposta de regulamento Considerando 19

Texto da Comissão

(19) A União Europeia deve continuar a promover o desenvolvimento, ao nível das Nações Unidas, dos requisitos técnicos

Alteração

(19) A União Europeia deve continuar a promover o desenvolvimento, ao nível das Nações Unidas, dos requisitos técnicos

para o ruído dos pneus, a resistência ao rolamento e a aderência dos pneus em pavimento molhado, u ma vez que o Regulamento UNECE n.º 117 contém agora disposições pormenorizadas a este respeito. O processo de adaptação dos requisitos em matéria de pneus para ter em conta os progressos técnicos deve prosseguir ao nível das Nações Unidas, em particular a fim de garantir que o desempenho dos pneus é igualmente avaliado no fim da sua vida útil, **com desgaste acentuado**, e de promover a ideia de que os pneus devem satisfazer os requisitos ao longo de toda a sua vida útil e não devem ser substituídos prematuramente. Os requisitos previstos no Regulamento (CE) n.º 661/2009 relativos aos pneus devem ser substituídos **pelos requisitos equivalentes dos regulamentos da ONU**.

Alteração 23

Proposta de regulamento Considerando 25

Texto da Comissão

(25) Os requisitos técnicos pormenorizados e os procedimentos de ensaio específicos para a homologação de veículos a motor e seus reboques e sistemas, componentes e unidades técnicas a eles destinados devem ser estabelecidos por meio de atos delegados antes da data de aplicação do presente regulamento. Além disso, os fabricantes devem dispor de tempo suficiente para se adaptarem aos requisitos do presente regulamento e dos atos delegados adotados em conformidade. Por conseguinte, a aplicação do presente regulamento deve ser diferida,

para o ruído dos pneus, a resistência ao rolamento e a aderência dos pneus em pavimento molhado, u ma vez que o Regulamento UNECE n.º 117 contém agora disposições pormenorizadas a este respeito. O processo de adaptação dos requisitos em matéria de pneus para ter em conta os progressos técnicos deve prosseguir **de forma rápida e ambiciosa** ao nível das Nações Unidas, em particular a fim de garantir que o desempenho dos pneus é igualmente avaliado no fim da sua vida útil, **em estado usado**, e de promover a ideia de que os pneus devem satisfazer os requisitos ao longo de toda a sua vida útil e não devem ser substituídos prematuramente. **A fim de garantir o cumprimento de normas rigorosas**, os requisitos previstos no Regulamento (CE) n.º 661/2009 relativos aos pneus devem ser **controlados e avaliados, devendo ser substituídos assim que o desempenho dos pneus puder ser melhorado na União**.

Alteração

(25) Os requisitos técnicos pormenorizados e os procedimentos de ensaio específicos para a homologação de veículos a motor e seus reboques e sistemas, componentes e unidades técnicas a eles destinados devem ser estabelecidos por meio de atos delegados antes da data de aplicação do presente regulamento. Além disso, os fabricantes devem dispor de tempo suficiente para se adaptarem aos requisitos do presente regulamento e dos atos delegados adotados em conformidade. Por conseguinte, a aplicação do presente regulamento deve ser diferida, **se necessário**.

Alteração 24

Proposta de regulamento Considerando 25-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(25-A) Para assegurar a conformidade com o presente regulamento, os Estados-Membros devem adotar todas as medidas necessárias para garantir a aplicação das disposições relativas a medidas corretivas e sanções estabelecidas no Regulamento (UE) 2018/858.

Alteração 25

Proposta de regulamento Artigo 1 – n.º 1

Texto da Comissão

Alteração

O presente regulamento estabelece requisitos:

1. Para a homologação de veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas concebidos e construídos para tais veículos, no que diz respeito às suas características gerais e de segurança, bem como à proteção dos ocupantes dos veículos e dos utentes da estrada vulneráveis;

2. Para a homologação de veículos, no que respeita aos sistemas de controlo da pressão dos pneus, no que se refere à respetiva segurança, economia de combustível e emissões de CO₂; and

3. Para a homologação de pneus de fabrico recente no que diz respeito ao respetivo desempenho em termos de segurança e de ambiente.

1. O presente regulamento estabelece requisitos:

a) Para a homologação de veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas concebidos e construídos para tais veículos, no que diz respeito às suas características gerais e de segurança, bem como à proteção **e segurança** dos ocupantes dos veículos e dos utentes da estrada vulneráveis;

b) Para a homologação de veículos, no que respeita aos sistemas de controlo da pressão dos pneus, no que se refere à respetiva segurança, economia de combustível e emissões de CO₂; and

c) Para a homologação de pneus de fabrico recente no que diz respeito ao respetivo desempenho em termos de segurança e de ambiente.

Alteração 26

Proposta de regulamento

Artigo 1 – n.º 1-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

1-A. O presente regulamento esclarece e complementa o Regulamento (UE) 2018/858 no que se refere à segurança geral dos veículos a motor e seus reboques, bem como dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos e no que respeita à proteção e segurança dos ocupantes de veículos e utentes da estrada vulneráveis.

Alteração 27

Proposta de regulamento Artigo 3 – parágrafo 2 – ponto 1

Texto da Comissão

Alteração

(1) «Utente da estrada vulnerável», um utente de uma estrada que utiliza um veículo motorizado de **duas** rodas ou um utente de uma estrada não motorizado, como um ciclista ou um peão;

(1) «Utente da estrada vulnerável», um utente da estrada que utiliza um veículo motorizado de **uma ou mais** rodas, **sem carroçaria de proteção**, ou um utente da estrada não motorizado, como um ciclista ou um peão;

Alteração 28

Proposta de regulamento Artigo 3 – parágrafo 2 – ponto 3

Texto da Comissão

Alteração

(3) «Sistema de adaptação inteligente da velocidade», um sistema para **auxiliar** o condutor a manter a velocidade adequada à situação rodoviária fornecendo-lhe indicações **táteis**, através do acelerador, com informações sobre o limite de velocidade obtidas através da observação da sinalização rodoviária, com base em sinais da infraestrutura ou em mapas de dados eletrónicos, ou em ambos, disponibilizados no veículo;

(3) «Sistema de adaptação inteligente da velocidade», um sistema para **ajudar** o condutor a manter a velocidade adequada à situação rodoviária fornecendo-lhe indicações **específicas e adequadas**, através do **mecanismo de controlo do acelerador, ou através de meios suficientemente eficazes para alertar o condutor**, com **base em** informações sobre o limite de velocidade obtidas através da observação da sinalização rodoviária, com base em sinais da infraestrutura ou em

mapas de dados eletrônicos, ou em ambos, disponibilizados no veículo;

Alteração 29

Proposta de regulamento

Artigo 3 – parágrafo 2 – ponto 5

Texto da Comissão

(5) «**Controlo da** sonolência e **da** atenção do condutor», um sistema que avalia o estado de alerta do condutor através de sistemas de análise do veículo e que, se necessário, alerta o condutor para a situação;

Alteração

(5) «**Alerta de** sonolência e atenção do condutor», um sistema que avalia o estado de alerta do condutor através de sistemas de análise do veículo e que, se necessário, alerta o condutor para a situação;

Alteração 30

Proposta de regulamento

Artigo 3 – parágrafo 2 – ponto 6

Texto da Comissão

(6) «**Reconhecimento** avançado **da distração**», um sistema capaz de reconhecer o nível de atenção visual do condutor para a situação do tráfego e de o advertir, se necessário;

Alteração

(6) «**Sistema** avançado **de alerta em caso de distração do condutor** », um sistema que alerte o condutor quando este se distrair ou que o advirta para evitar distrações;

Alteração 31

Proposta de regulamento

Artigo 3 – parágrafo 2 – ponto 7

Texto da Comissão

(7) «Sinal de paragem de emergência», **luzes de travagem que piscam rapidamente** para alertar os outros utentes da estrada que seguem na retaguarda do veículo que está a ser aplicada ao veículo uma força de desaceleração elevada em relação às condições da estrada;

Alteração

(7) «Sinal de paragem de emergência», **uma função de sinalização luminosa** para alertar os outros utentes da estrada que seguem na retaguarda do veículo que está a ser aplicada ao veículo uma força de desaceleração elevada em relação às condições da estrada;

Alteração 32

Proposta de regulamento

Artigo 3 – parágrafo 2 – ponto 8

Texto da Comissão

(8) «Detecção de obstáculos em marcha-atrás», uma câmara **ou** monitor, um sistema ótico ou de deteção capaz de alertar o condutor para pessoas e objetos que se encontram atrás do veículo, com o principal objetivo de evitar colisões em marcha-atrás;

Alteração

(8) «Detecção de obstáculos em marcha-atrás», uma câmara **e** monitor, um sistema ótico ou de deteção capaz de alertar o condutor para pessoas e objetos que se encontram atrás do veículo, com o principal objetivo de evitar colisões em marcha-atrás;

Alteração 33

Proposta de regulamento

Artigo 3 – parágrafo 2 – ponto 10

Texto da Comissão

(10) «Sistema avançado de travagem de emergência», um sistema que pode detetar automaticamente uma potencial colisão e ativar o sistema de travagem do veículo para o desacelerar, a fim de evitar ou atenuar uma colisão;

Alteração

(10) «Sistema avançado de travagem de emergência», um sistema que pode detetar automaticamente uma potencial colisão e ativar **automaticamente, o mais tarde possível,** o sistema de travagem do veículo para o desacelerar, a fim de evitar ou atenuar uma colisão;

Alteração 34

Proposta de regulamento

Artigo 3 – parágrafo 2 – ponto 11

Texto da Comissão

(11) «Sistema de apoio à manutenção na faixa de rodagem», sistema que **controla** a posição do veículo no que diz respeito ao limite da faixa de rodagem **e aplica uma torção no volante** ou **exerce pressão nos travões**, pelo menos quando a saída da faixa ocorre ou está prestes a ocorrer e

Alteração

(11) «Sistema de apoio **de emergência** à manutenção na faixa de rodagem», sistema que **ajuda o condutor a manter uma** posição **segura** do veículo no que diz respeito ao limite da faixa de rodagem ou **da estrada**, pelo menos quando a saída da faixa ocorre ou está prestes a ocorrer e

pode estar iminente uma colisão;

pode estar iminente uma colisão;

Alteração 35

Proposta de regulamento

Artigo 3 – parágrafo 2 – ponto 13

Texto da Comissão

(13) «Aparelho de registo de **eventos (acidentes)**», um sistema de registo e armazenamento de parâmetros e informações críticos relacionados com uma colisão **e ocorridos** antes, durante e após a colisão;

Alteração

(13) «Aparelho de registo de **acidentes**», um sistema **concebido exclusivamente para efeitos** de registo e armazenamento de parâmetros e informações críticos relacionados com uma colisão **pouco** antes, durante e **imediatamente** após a colisão;

Alteração 36

Proposta de regulamento

Artigo 3 – parágrafo 2 – ponto 18

Texto da Comissão

(18) «Sistema de propulsão a hidrogénio», o **motor de combustão interna ou o sistema de células de combustível** utilizado para a propulsão do veículo;

Alteração

(18) «Sistema de propulsão a hidrogénio», o **conversor de energia** utilizado para a propulsão do veículo;

Alteração 37

Proposta de regulamento

Artigo 3 – parágrafo 2 – ponto 21

Texto da Comissão

(21) «Veículo automatizado», um veículo a motor concebido e construído para se deslocar autonomamente por **longos** períodos de tempo sem supervisão humana contínua;

Alteração

(21) «Veículo automatizado», um veículo a motor concebido e construído para se deslocar autonomamente por **determinados** períodos de tempo sem supervisão humana contínua, **mas em que a intervenção do condutor ainda é esperada ou exigida**;

Alteração 38

Proposta de regulamento

Artigo 3 – parágrafo 2 – ponto 21-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(21-A) «Veículo totalmente automatizado», um veículo a motor concebido e construído para se deslocar autonomamente, sem qualquer tipo de supervisão humana;

Alteração 39

Proposta de regulamento

Artigo 3 – parágrafo 2 – ponto 26

Texto da Comissão

Alteração

(26) «Canto do sistema de proteção frontal», o ponto de contacto do sistema de proteção frontal com um plano vertical, formando um ângulo de 60 ° com o plano vertical longitudinal do veículo e sendo tangente à superfície externa do sistema de proteção frontal;

Suprimido

Alteração 40

Proposta de regulamento

Artigo 3 – parágrafo 2 – ponto 27

Texto da Comissão

Alteração

(27) «Altura inferior do sistema de proteção frontal», em qualquer posição transversal, a distância vertical entre o solo e a parte inferior da linha de referência do sistema de proteção frontal, com o veículo posicionado na sua posição normal de circulação.

Suprimido

Alteração 41

Proposta de regulamento

Artigo 3 – parágrafo 2 – ponto 27-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(27-A) «Cibersegurança», a proteção contra a adulteração e a manipulação remotas que afetem a integridade do veículo.

Alteração 42

Proposta de regulamento

Artigo 4 – n.º 4

Texto da Comissão

Alteração

4. Os fabricantes devem assegurar que os veículos sejam concebidos, fabricados e montados por forma a minimizar o risco de lesões nos ocupantes do veículo e nos utentes da estrada vulneráveis.

4. Os fabricantes devem assegurar que os veículos sejam concebidos, fabricados e montados por forma a **prevenir e** minimizar o risco de lesões nos ocupantes do veículo e nos utentes da estrada vulneráveis.

Alteração 43

Proposta de regulamento

Artigo 4 – n.º 5 – alínea b)

Texto da Comissão

Alteração

(b) **Peões, ciclistas**, visão e visibilidade;

(b) **Utentes da estrada vulneráveis**, visão e visibilidade;

Alteração 44

Proposta de regulamento

Artigo 4 – n.º 5-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

5-A. Os fabricantes devem também assegurar que os sistemas e

características referidos nos artigos 5.º a 11.º sejam desenvolvidos de forma a garantir a aceitação por parte dos utilizadores e que as instruções do veículo a motor contenham informações claras e compreensíveis no que respeita ao funcionamento desses sistemas e a essas características.

Alteração 45

Proposta de regulamento

Artigo 4 – n.º 7

Texto da Comissão

7. Para garantir um elevado nível de segurança geral dos veículos e de proteção dos ocupantes dos veículos e dos utentes da estrada vulneráveis, a Comissão ***fica habilitada a adotar*** atos delegados em conformidade com o artigo 12.º ***para estabelecer*** regras pormenorizadas relativas aos procedimentos de ensaio e requisitos técnicos específicos para a homologação de veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas no que se refere aos requisitos enumerados no anexo II.

Alteração

7. Para garantir um elevado nível de segurança geral dos veículos e de proteção dos ocupantes dos veículos e dos utentes da estrada vulneráveis, a Comissão ***adota*** atos delegados, em conformidade com o artigo 12.º, ***que complementem o presente regulamento e estabeleçam*** regras pormenorizadas relativas aos procedimentos de ensaio e requisitos técnicos específicos para a homologação de veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas no que se refere aos requisitos enumerados no anexo II.

Alteração 46

Proposta de regulamento

Artigo 4 – n.º 7 – parágrafo 1-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

As referidas regras pormenorizadas são estabelecidas e publicadas pelo menos quinze meses antes das datas pertinentes, indicadas no anexo II.

Alteração 47

Proposta de regulamento

Artigo 5 – n.º 1

Texto da Comissão

1. Os veículos devem ser equipados com um sistema rigoroso de controlo da pressão dos pneus que avise o condutor, a bordo do veículo, da perda de pressão num pneu, ***o que é importante para um consumo mínimo de combustível e para a segurança rodoviária***, numa grande diversidade de condições rodoviárias e ambientais.

Alteração

1. Os veículos devem ser equipados com um sistema rigoroso de controlo da pressão dos pneus que avise o condutor, a bordo do veículo, da perda de pressão num pneu numa grande diversidade de condições rodoviárias e ambientais.

Alteração 48

Proposta de regulamento

Artigo 1 – n.º 4 – parte introdutória

Texto da Comissão

4. A Comissão ***fica habilitada a adotar*** atos delegados nos termos do artigo 12.º para ***estabelecer*** normas de execução relativas aos procedimentos de ensaio específicos e às prescrições técnicas para:

Alteração

4. A Comissão ***adota*** atos delegados, nos termos do artigo 12.º, para ***complementar o presente regulamento, estabelecendo*** normas de execução relativas aos procedimentos de ensaio específicos e às prescrições técnicas para:

Alteração 49

Proposta de regulamento

Artigo 5 – n.º 4 – alínea b)

Texto da Comissão

(b) A homologação de pneus, incluindo as prescrições técnicas relativas à sua instalação.

Alteração

(b) A homologação de pneus, incluindo ***em estado usado, e*** as prescrições técnicas relativas à sua instalação.

Alteração 50

Proposta de regulamento

Artigo 5 – n.º 4 – parágrafo 1-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

As referidas regras pormenorizadas são estabelecidas e publicadas pelo menos quinze meses antes das datas pertinentes, indicadas no anexo II.

Alteração 51

**Proposta de regulamento
Artigo 6 – n.º 1 – alínea c)**

Texto da Comissão

Alteração

(c) ***Controlo da*** sonolência e ***da*** atenção do condutor;

(c) ***Alerta de*** sonolência e atenção do condutor;

Alteração 52

**Proposta de regulamento
Artigo 6 – n.º 1 – alínea d)**

Texto da Comissão

Alteração

(d) ***Reconhecimento*** avançado ***da*** distração;

(d) ***Alerta*** avançado ***em caso de*** distração ***do condutor***;

Alteração 53

**Proposta de regulamento
Artigo 6 – n.º 1 – alínea f-A) (nova)**

Texto da Comissão

Alteração

(f-A) aparelho de registo de acidentes.

Alteração 54

**Proposta de regulamento
Artigo 6 – n.º 2 – alínea a)**

Texto da Comissão

(a) **O** condutor *deve poder sentir, através* do acelerador, **que** o limite de velocidade aplicável *foi atingido ou* ultrapassado;

Alteração

(a) **Deve ser possível fornecer ao** condutor **informações específicas e adequadas no controlo** do acelerador, **ou através de outros meios eficazes, sobre o facto de** o limite de velocidade aplicável **ter sido** ultrapassado;

Alteração 55

Proposta de regulamento
Artigo 6 – n.º 2 – alínea b)

Texto da Comissão

(b) **Não deve** ser possível desligar **ou eliminar** o sistema;

Alteração

(b) **Deve** ser possível desligar o sistema;

Alteração 56

Proposta de regulamento
Artigo 6 – n.º 2 – alínea c)

Texto da Comissão

(c) O condutor deve poder retornar suavemente à velocidade prescrita pelo sistema através do funcionamento normal do **acelerador, sem que seja necessária uma retrogradação forçada;**

Alteração

(c) O condutor deve poder retornar suavemente à velocidade prescrita pelo sistema através do funcionamento normal do **mecanismo de controlo do acelerador;**

Alteração 57

Proposta de regulamento
Artigo 6 – n.º 2 – alínea d)

Texto da Comissão

(d) **Sempre que seja ativado um sistema de controlo de velocidade de cruzeiro, o sistema inteligente de adaptação da velocidade deve adaptar-se automaticamente a qualquer limite de**

Alteração

Suprimido

velocidade inferior.

Alteração 58

Proposta de regulamento
Artigo 6 – n.º 2 – alínea d-A) (nova)

Texto da Comissão

Alteração

(d-A) os seus objetivos de desempenho devem ser estabelecidos de modo a evitar ou minimizar a taxa de erro em condições reais de condução;

Alteração 59

Proposta de regulamento
Artigo 6 – n.º 2 – alínea d-B) (nova)

Texto da Comissão

Alteração

d-B) Devem estar em modo de funcionamento normal após cada ativação do interruptor principal de controlo do veículo;

Alteração 60

Proposta de regulamento
Artigo 6 – n.º 3

Texto da Comissão

Alteração

3. Pode considerar-se que um veículo a motor equipado com um sistema de reconhecimento avançado da distração em conformidade com o n.º 1, alínea d), satisfaz o requisito previsto na alínea c) do mesmo número.

Suprimido

Alteração 61

Proposta de regulamento
Artigo 6 – n.º 3-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

3-A. *Os sistemas de alerta de sonolência e atenção do condutor e os sistemas avançados de alerta de distração do condutor devem ser concebidos de forma a não registar ou conservar continuamente quaisquer outros dados que não os necessários para as finalidades para as quais foram recolhidos ou tratados no sistema de circuito fechado. Ademais, esses dados não devem, em momento algum, ser acessíveis nem disponibilizados a terceiros, devendo ser imediatamente apagados após o seu tratamento. Os sistemas devem também ser concebidos de modo a evitar sobreposições, não devendo fornecer indicações ao condutor separadamente, em simultâneo, ou de forma confusa, no caso de uma ação fazer disparar ambos os sistemas.*

Alteração 62

Proposta de regulamento
Artigo 6 – n.º 3-B (novo)

Texto da Comissão

Alteração

3-B. *No entanto, um aparelho de registo de acidentes não deve registar nem armazenar os últimos quatro dígitos da secção do número de identificação do veículo nem qualquer outra informação suscetível de permitir a identificação do veículo, do seu proprietário ou do seu detentor.*

Alteração 63

Proposta de regulamento
Artigo 6 – n.º 3-C (novo)

3-C. Os aparelhos de registo de acidentes devem satisfazer, nomeadamente, os seguintes requisitos:

(a) Os dados que registam e armazenam relativos ao período imediatamente anterior e posterior a uma colisão, bem como ao período da própria colisão, devem incluir a velocidade, a travagem, a posição e a inclinação do veículo na estrada, o estado e a taxa de ativação dos seus sistemas de segurança, do sistema eCall a bordo com base no número 112, a ativação da travagem e quaisquer outros parâmetros importantes dos sistemas de segurança ativa e de prevenção de acidentes a bordo, devendo tais dados ser muito rigorosos e estar assegurada a sua preservação;

(b) Não deve ser possível desativar os dispositivos;

(c) A forma como estes registam e armazenam dados deve ser de molde a que:

(i) funcionem em circuito fechado;

(ii) os dados recolhidos sejam anónimos e protegidos contra a manipulação e a utilização indevida;

(iii) permita identificar com precisão o tipo, a versão e a variante do veículo e, em especial, os sistemas de segurança ativa e de prevenção de acidentes do veículo;

(d) Os dados podem ser disponibilizados às autoridades nacionais, com base na legislação da União ou na legislação nacional, apenas para fins de investigação e análise de acidentes, nomeadamente para efeitos de homologação de sistemas e componentes e de verificação do incumprimento do Regulamento (UE) 2016/679, através de uma interface normalizada.

Alteração 64

Proposta de regulamento Artigo 6 – n.º 3-D (novo)

Texto da Comissão

Alteração

3-D. *Os dispositivos de segurança e avisos utilizados para assistir a condução devem ser facilmente compreendidos por todos os condutores, incluindo os idosos e as pessoas com deficiência.*

Alteração 65

Proposta de regulamento Artigo 6 – n.º 4 – parte introdutória

Texto da Comissão

Alteração

4. A Comissão ***fica habilitada a adotar*** atos delegados nos termos do artigo 12.º ***para estabelecer*** normas de execução relativas aos procedimentos de ensaio específicos e às prescrições técnicas para:

4. A Comissão ***adota*** atos delegados nos termos do artigo 12.º, ***a fim de complementar o presente regulamento, estabelecendo*** normas de execução relativas aos procedimentos de ensaio específicos e às prescrições técnicas para:

Alteração 66

Proposta de regulamento Artigo 6 – n.º 4 – alínea b)

Texto da Comissão

Alteração

(b) A homologação dos sistemas avançados enumerados nas alíneas a) e ***f)*** do ***mesmo número*** enquanto unidades técnicas autónomas.

(b) A homologação dos sistemas avançados enumerados nas alíneas a) e ***f-A)*** do ***n.º 1*** enquanto unidades técnicas autónomas.

Alteração 67

Proposta de regulamento Artigo 6 – n.º 4 – parágrafo 1-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

As referidas regras pormenorizadas devem ser estabelecidas e publicadas pelo menos 15 meses antes das datas pertinentes, indicadas no anexo II.

Alteração 68

Proposta de regulamento Artigo 7 – n.º 2 – alínea a)

Texto da Comissão

Alteração

(a) A deteção de veículos em movimento e de obstáculos imóveis à frente do veículo a motor, na primeira fase;

(a) A deteção de veículos em movimento e de obstáculos imóveis à frente do veículo a motor ***e a correspondente desaceleração***, na primeira fase;

Alteração 69

Proposta de regulamento Artigo 7 – n.º 2 – alínea b)

Texto da Comissão

Alteração

(b) Mediante a extensão da capacidade, a deteção de utentes vulneráveis que se encontrem à frente do veículo a motor, na segunda fase.

(b) Mediante a extensão da capacidade, a deteção de utentes vulneráveis que se encontrem à frente do veículo a motor, ***bem como a correspondente desaceleração***, na segunda fase.

Alteração 70

Proposta de regulamento Artigo 7 – n.º 3

Texto da Comissão

Alteração

3. Os veículos das categorias M1 e N1 devem estar equipados com um sistema de apoio à manutenção na faixa de rodagem.

3. Os veículos das categorias M₁ e N₁ devem estar equipados com um sistema de apoio ***de emergência*** à manutenção na

faixa de rodagem.

Alteração 71

Proposta de regulamento

Artigo 7 – n.º 4 – parte introdutória

Texto da Comissão

4. Os sistemas avançados de travagem de emergência e os sistemas de apoio à manutenção na faixa de rodagem devem cumprir, nomeadamente, os seguintes requisitos:

Alteração

4. Os sistemas avançados de travagem de emergência e os sistemas de apoio **de emergência** à manutenção na faixa de rodagem devem cumprir, nomeadamente, os seguintes requisitos:

Alteração 72

Proposta de regulamento

Artigo 7 – n.º 4 – alínea a)

Texto da Comissão

a) Apenas deve ser possível desligar um sistema de cada vez, e apenas com o veículo parado e com o travão de estacionamento acionado, ***através de uma sequência complexa de ações a realizar pelo condutor;***

Alteração

a) Apenas deve ser possível desligar um sistema de cada vez, e apenas com o veículo parado e com o travão de estacionamento acionado;

Alteração 73

Proposta de regulamento

Artigo 7 – n.º 4 – alínea c-A) (nova)

Texto da Comissão

Alteração

c-A) O condutor deve poder sobrepor a sua vontade ao sistema;

Alteração 74

Proposta de regulamento

Artigo 7 – n.º 5

5. Os veículos das categorias M1 e N1 devem estar equipados com um aparelho de registo de eventos (acidentes). **Os aparelhos de registo de eventos (acidentes) devem satisfazer, nomeadamente, os seguintes requisitos:**

Suprimido

(a) Os dados que registam e armazenam relativos ao período anterior e posterior a uma colisão, bem como ao período da própria colisão, devem incluir, no mínimo, a velocidade do veículo, o estado e a taxa de ativação dos seus sistemas de segurança e quaisquer outros parâmetros importantes dos sistemas de segurança ativa e de prevenção de acidentes a bordo;

b) Não deve ser possível desativar os dispositivos;

c) A forma como estes registam e armazenam dados deve ser de molde a que os dados estejam protegidos contra qualquer manipulação e possam ser disponibilizados às autoridades nacionais, com base na legislação da União e na legislação nacional em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 2016/679, através de uma interface normalizada para fins de análise de dados de acidentes, que permita identificar com precisão o tipo, a versão e a variante do veículo e, em especial, os sistemas de segurança ativa e de prevenção de acidentes do veículo.

No entanto, os dados registados e armazenados por um aparelho de registo de eventos (acidentes) não devem incluir os últimos quatro dígitos da secção do número de identificação do veículo nem qualquer outra informação suscetível de permitir a identificação do veículo.

Alteração 75

Proposta de regulamento

Artigo 7 – n.º 7 – parte introdutória

Texto da Comissão

7. A Comissão ***fica habilitada a adotar*** atos delegados nos termos do artigo 12.º ***para estabelecer*** normas de execução relativas aos procedimentos de ensaio específicos e às prescrições técnicas para:

Alteração

7. A Comissão ***adota*** atos delegados nos termos do artigo 12.º, ***a fim de complementar o presente regulamento, estabelecendo*** normas de execução relativas aos procedimentos de ensaio específicos e às prescrições técnicas para:

Alteração 76

Proposta de regulamento

Artigo 7 – n.º 7 – alínea b)

Texto da Comissão

b) A homologação de aparelhos de registo de ***eventos*** (acidentes) enquanto unidades técnicas autónomas.

Alteração

b) A homologação de aparelhos de registo de acidentes enquanto unidades técnicas autónomas.

Alteração 77

Proposta de regulamento

Artigo 7 – n.º 7 – parágrafo 1-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

As referidas regras pormenorizadas devem ser estabelecidas e publicadas pelo menos 15 meses antes das datas pertinentes, indicadas no anexo II.

Alteração 78

Proposta de regulamento

Artigo 8 – n.º 1

Texto da Comissão

Alteração

1. Os sistemas de proteção frontal,

1. Os sistemas de proteção frontal,

quer como equipamento de série de veículos das categorias M1 e N1, quer disponibilizados no mercado como unidades técnicas autónomas para esses veículos, devem cumprir os requisitos estabelecidos no n.º 2, **no anexo IV** e nos atos delegados **adotados nos termos do n.º 3 do presente artigo**.

quer como equipamento de série de veículos das categorias M₁ e N₁, quer disponibilizados no mercado como unidades técnicas autónomas para esses veículos, devem cumprir os requisitos estabelecidos no n.º 2 e nos atos delegados **referidos no n.º 3**.

Alteração 79

Proposta de regulamento Artigo 8 – n.º 3

Texto da Comissão

3. A Comissão **fica habilitada a adotar** atos delegados nos termos do artigo 12.º **para estabelecer** regras pormenorizadas relativas aos procedimentos de ensaio e requisitos técnicos específicos para a homologação dos sistemas de proteção frontal enunciados no n.º 1 do presente artigo, incluindo requisitos técnicos relativos à sua construção e instalação.

Alteração

3. A Comissão **adota** atos delegados nos termos do artigo 12.º **a fim de complementar o presente regulamento, estabelecendo** regras pormenorizadas relativas aos procedimentos de ensaio e requisitos técnicos específicos para a homologação dos sistemas de proteção frontal enunciados no n.º 1 do presente artigo, incluindo requisitos técnicos relativos à sua construção e instalação.

Alteração 80

Proposta de regulamento Artigo 8 – n.º 3 – parágrafo 1-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

As referidas regras pormenorizadas devem ser estabelecidas e publicadas pelo menos 15 meses antes das datas pertinentes, indicadas no anexo II.

Alteração 81

Proposta de regulamento Artigo 9 – n.º 3

Texto da Comissão

3. Os veículos das categorias M₂, M₃, N₂ e N₃ devem estar equipados com sistemas avançados capazes de detetar utentes da estrada vulneráveis na proximidade imediata da frente e das laterais do veículo e de emitir um alerta ou de evitar uma colisão com os mesmos.

Alteração

(Não se aplica à versão portuguesa.)

Alteração 82

**Proposta de regulamento
Artigo 9 – n.º 4 – alínea a)**

Texto da Comissão

a) Apenas deve ser possível desligar um sistema de cada vez, e apenas com o veículo parado e com o travão de estacionamento acionado, *através de uma sequência complexa de ações a realizar pelo condutor*;

Alteração

a) Apenas deve ser possível desligar um sistema de cada vez, e apenas com o veículo parado e com o travão de estacionamento acionado;

Alteração 83

**Proposta de regulamento
Artigo 9 – n.º 4 – alínea a-A) (nova)**

Texto da Comissão

Alteração

a-A) O condutor deve poder sobrepor a sua vontade ao sistema;

Alteração 84

**Proposta de regulamento
Artigo 9 – n.º 5**

Texto da Comissão

5. Os veículos das categorias M₂, M₃, N₂ e N₃ devem ser concebidos e construídos de modo a maximizar a

Alteração

5. Os veículos das categorias M₂, M₃, N₂ e N₃ devem ser concebidos e construídos de modo a maximizar a

visibilidade direta dos utentes da estrada vulneráveis a partir do lugar do motorista.

visibilidade direta dos utentes da estrada vulneráveis a partir do lugar do motorista, ***eliminar os ângulos mortos à frente do lugar do motorista e reduzir significativamente os ângulos mortos nas janelas laterais. Devem ser tidas em conta as especificidades dos diferentes tipos de veículos.***

Alteração 85

Proposta de regulamento

Artigo 9 – n.º 7 – parte introdutória

Texto da Comissão

7. A Comissão ***fica habilitada a adotar*** atos delegados nos termos do artigo 12.º ***para estabelecer*** normas de execução relativas aos procedimentos de ensaio específicos e às prescrições técnicas para:

Alteração

7. A Comissão ***adota*** atos delegados nos termos do artigo 12.º, ***a fim de complementar o presente regulamento, estabelecendo*** normas de execução relativas aos procedimentos de ensaio específicos e às prescrições técnicas para:

Alteração 86

Proposta de regulamento

Artigo 9 – n.º 7 – parágrafo 1-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

As regras pormenorizadas relativas aos requisitos constantes do presente artigo, n.ºs 2, 3 e 4, devem ser estabelecidas e publicadas pelo menos 15 meses antes das datas pertinentes indicadas no anexo II.

As regras pormenorizadas relativas aos requisitos constantes do presente artigo, n.º 5, devem ser estabelecidas e publicadas pelo menos 36 meses antes das datas pertinentes indicadas no anexo II.

Alteração 87

Proposta de regulamento

Artigo 10 – n.º 1

Texto da Comissão

1. Para além dos restantes requisitos previstos no presente regulamento e nos atos delegados adotados em conformidade que são também aplicáveis aos veículos das categorias M e N, os veículos movidos a hidrogénio destas categorias, os respetivos sistemas para hidrogénio e os componentes desses sistemas devem satisfazer os requisitos estabelecidos ***no anexo V e nos atos delegados adotados ao abrigo do n.º 3 do presente artigo.***

Alteração 88

Proposta de regulamento

Artigo 10 – n.º 3

Texto da Comissão

3. A Comissão ***fica habilitada a adotar*** atos delegados nos termos do artigo 12.º para ***efeitos*** de:

a) Estabelecer normas pormenorizadas relativas aos procedimentos de ensaio específicos e requisitos técnicos para a homologação de veículos movidos a hidrogénio, no que respeita aos respetivos sistemas de hidrogénio, à compatibilidade material e aos recetáculos de abastecimento, bem como para a homologação dos componentes de

Alteração

1. Para além dos restantes requisitos previstos no presente regulamento e nos atos delegados adotados em conformidade que são também aplicáveis aos veículos das categorias M e N, os veículos movidos a hidrogénio destas categorias, os respetivos sistemas para hidrogénio e os componentes desses sistemas devem satisfazer os requisitos estabelecidos nos atos delegados ***referidos no n.º 3.***

Alteração

3. A Comissão ***adota*** atos delegados nos termos do artigo 12.º, ***a fim de complementar o presente regulamento, estabelecendo normas pormenorizadas relativas aos procedimentos de ensaio específicos e requisitos técnicos para a homologação de veículos movidos a hidrogénio, no que respeita aos correspondentes sistemas de hidrogénio, à compatibilidade material e aos recetáculos de abastecimento, bem como para a homologação dos componentes de hidrogénio, incluindo os requisitos para a respetiva instalação;***

hidrogénio, incluindo os requisitos para a respetiva instalação;

b) Proceder à alteração do anexo V, a fim de o adaptar ao progresso técnico.

Alteração 89

Proposta de regulamento

Artigo 10 – n.º 3 – parágrafo 1-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

As referidas regras pormenorizadas devem ser estabelecidas e publicadas pelo menos 15 meses antes das datas pertinentes, indicadas no anexo II.

Alteração 90

Proposta de regulamento

Artigo 11 – título

Texto da Comissão

Alteração

Requisitos específicos aplicáveis a veículos automatizados

Requisitos específicos aplicáveis a veículos automatizados *e a veículos totalmente automatizados*

Alteração 91

Proposta de regulamento

Artigo 11 – n.º 1 – parte introdutória

Texto da Comissão

Alteração

1. Para além dos requisitos previstos no presente regulamento e nos atos delegados adotados em conformidade que são aplicáveis aos veículos das respetivas categorias, os veículos automatizados devem satisfazer os requisitos estabelecidos nos atos delegados *adotados ao abrigo do* n.º 2 e relativos a:

1. Para além dos requisitos previstos no presente regulamento e nos atos delegados adotados em conformidade que são aplicáveis aos veículos das respetivas categorias, os veículos automatizados *e os veículos totalmente automatizados* devem satisfazer os requisitos estabelecidos nos atos delegados *referidos no* n.º 2 e relativos a:

Alteração 92

Proposta de regulamento Artigo 11 – n.º 1 – alínea a)

Texto da Comissão

(a) Sistemas destinados a substituir o controlo do veículo pelo condutor, incluindo direção, aceleração e travagem;

Alteração

(a) Sistemas destinados a substituir o controlo do veículo pelo condutor, incluindo **sinalização**, direção, aceleração e travagem;

Alteração 93

Proposta de regulamento Artigo 11 – n.º 1 – alínea c)

Texto da Comissão

(c) Sistemas de controlo da **atenção** do condutor;

Alteração

(c) Sistemas de controlo da **disponibilidade** do condutor;

Alteração 94

Proposta de regulamento Artigo 11 – n.º 1 – alínea d)

Texto da Comissão

(d) **Aparelhos de registo de eventos (acidentes) para veículos automatizados;**

Alteração

Suprimido

Alteração 95

Proposta de regulamento Artigo 11 – n.º 1-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

1-A. O sistema de controlo da disponibilidade do condutor, referido no n.º 1, alínea c), não se aplica aos veículos totalmente automatizados.

Alteração 96

Proposta de regulamento Artigo 11 – n.º 2

Texto da Comissão

2. Para garantir o funcionamento seguro dos veículos automatizados na via pública, a Comissão ***fica habilitada a adotar*** atos delegados nos termos do artigo 12.º ***para estabelecer*** requisitos relativos aos sistemas e outros elementos enumerados no n.º 1, alíneas a) a e), do presente artigo e para estabelecer regras pormenorizadas relativas aos procedimentos de ensaio e requisitos técnicos específicos para a homologação de veículos automatizados no que diz respeito a esses requisitos.

Alteração

2. Para garantir o funcionamento seguro dos veículos automatizados ***e dos veículos totalmente automatizados*** na via pública, a Comissão ***adota*** atos delegados nos termos do artigo 12.º, ***a fim de complementar o presente regulamento, estabelecendo*** requisitos relativos aos sistemas e outros elementos enumerados no n.º 1, alíneas a) a e), do presente artigo e para estabelecer regras pormenorizadas relativas aos procedimentos de ensaio e requisitos técnicos específicos para a homologação de veículos ***automatizados e de veículos totalmente*** automatizados no que diz respeito a esses requisitos.

Alteração 97

Proposta de regulamento Artigo 14-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

Artigo 14.º-A

Sanções

O artigo 84.º do Regulamento (UE) 2018/858 aplica-se, mutatis mutandis, às infrações ao presente regulamento.

Alteração 98

Proposta de regulamento Artigo 16-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

Artigo 16.º-A

Revisão e apresentação de relatórios

1. Até... [quatro anos após a data de aplicação do presente regulamento] e, posteriormente, de três em três anos, a Comissão apresenta um relatório de avaliação ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre o funcionamento de todas as medidas e dos sistemas de segurança rodoviária, incluindo os retromontados nos veículos existentes. A Comissão avalia se essas medidas e sistemas funcionam em conformidade com o presente regulamento, bem como as respetivas taxas de penetração e a aceitação por parte dos utilizadores. Se for caso disso, esse relatório deve ser acompanhado de recomendações, incluindo uma proposta legislativa para alterar os requisitos em matéria de segurança geral e de proteção e segurança dos ocupantes dos veículos e dos utentes da estrada vulneráveis, a fim de apoiar o desenvolvimento rumo ao objetivo Visão Zero.

2. Antes de cada sessão do Fórum Mundial para a Harmonização das Regulamentações aplicáveis a Veículos (WP.29) da UNECE, a Comissão deve informar o Parlamento Europeu sobre os progressos realizados na aplicação das normas de segurança dos veículos relativas aos requisitos mencionados nos artigos 5.º a 11.º e sobre a posição assumida pela União na sessão.

Alteração 99

**Proposta de regulamento
Artigo 17 – n.º 2**

Texto da Comissão

Alteração

O presente regulamento é aplicável a partir

O presente regulamento é aplicável a partir

PE629.496v02-00

48/122

RR\1178469PT.docx

de *[SP: inserir a data correspondente a 36* meses após a data de entrada em vigor do presente regulamento].

de *[1 de setembro, 18* meses após a data de entrada em vigor do presente regulamento].

Alteração 100

Proposta de regulamento Artigo 17 – n.º 2-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

No entanto, o artigo 4.º, n.º 7, o artigo 5.º, n.º 4, o artigo 6.º, n.º 4, o artigo 7.º, n.º 7, o artigo 8.º, n.º 3, o artigo 9.º, n.º 7, o artigo 10.º, n.º 3, o artigo 11.º, n.º 2, e o artigo 12.º são aplicáveis a partir de... [data de entrada em vigor do presente regulamento].

Alteração 101

Proposta de regulamento Anexo II – Quadro

Texto da Comissão

Objeto	Regulamentos da ONU	Requisitos técnicos específicos adicionais	1	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	U T	Compon ente
--------	---------------------	---	---	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	--------	----------------

Requisitos em matéria de

SISTEMAS DE RETENÇÃO, ENSAIOS DE COLISÃO, INTEGRIDADE DO SISTEMA DE COMBUSTÍVEL E SEGURANÇA ELÉTRICA DE ALTA TENSÃO

Acessórios interiores	Regulamento n.º 21 da ONU		A											
Bancos e apoios de cabeça	Regulamento n.º 17 da ONU		A	A	A	A	A	A						
Bancos de autocarros	Regulamento n.º 80 da ONU			A	A									A
Fixações dos cintos de segurança	Regulamento n.º 14 da ONU		A	A	A	A	A	A						
Cintos de segurança e sistemas de retenção	Regulamento n.º 16 da ONU		A	A	A	A	A	A					A	A

Sistemas de separação	Regulamento n.º 126 da ONU	X																		B
Fixação de dispositivos de retenção para crianças	Regulamento n.º 145 da ONU	A																		
Sistema de retenção para crianças	Regulamento n.º 44 da ONU	A ¹	A ¹	A ¹	A ¹	A ¹	A ¹													A A
Sistemas reforçados de retenção para crianças	Regulamento n.º 129 da ONU	X	X	X	X	X	X													B B
Proteção à frente contra o encaixe	Regulamento n.º 93 da ONU						A	A												A A
Proteção à retaguarda contra o encaixe	Regulamento n.º 58 da ONU	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A A
Proteção lateral	Regulamento n.º 73 da ONU						A	A					A	A						
Segurança do reservatório de combustível	Regulamento n.º 34 da ONU	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A				A
Segurança do gás de petróleo liquefeito	Regulamento n.º 67 da ONU	A	A	A	A	A	A													A
Segurança do gás natural comprimido e do gás natural liquefeito	Regulamento n.º 110 da ONU	A	A	A	A	A	A													A
Segurança do hidrogénio	Regulamento n.º 134 da ONU	A	A	A	A	A	A													A

Validação do material do sistema para hidrogénio	Anexo V		A	A	A	A	A	A	A
Segurança dos veículos elétricos em circulação	Regulamento n.º 100 da ONU		A	A	A	A	A	A	A
Colisão frontal	Regulamento n.º 94 da ONU	Aplica-se aos veículos das categorias M ₁ e N ₁ com uma massa máxima ≤ a 3 500 kg	A				A		
Colisão frontal em toda a largura	Regulamento n.º 137 da ONU	A utilização do manequim de colisão do dispositivo de ensaio antropomórfico «Hybrid III» é permitida até que o dispositivo de ensaio para retenção de ocupantes humanos «THOR» esteja disponível na regulamentação da ONU	B				B		
Proteção do condutor	Regulamento n.º 12 da ONU		A				A		A
Almofadas de ar de substituição	Regulamento n.º 114 da ONU		X				X		B
Colisão da cabina	Regulamento n.º 29 da ONU						A	A	A

Colisão lateral	Regulamento n.º 95 da ONU	É aplicável a todos os veículos das categorias M ₁ e N ₁ incluindo aqueles com o ponto R do banco mais baixo a > 700 mm do nível do solo	A	A
Colisão lateral contra um poste	Regulamento n.º 135 da ONU		B	B
Colisão traseira	Regulamento n.º 34 da ONU	Aplica-se aos veículos das categorias M ₁ e N ₁ com uma massa máxima ≤ a 3 500 kg. Devem ser assegurados os requisitos de segurança elétrica pós-colisão	A	A

Requisitos em matéria de

PEÕES, CICLISTAS, VISÃO E VISIBILIDADE

Proteção das pernas e da cabeça dos peões	Regulamento n.º 127 da ONU		A	A
Zona alargada de impacto da cabeça de peões e ciclistas	Regulamento n.º 127 da ONU	As zonas de ensaio de cabeça de adulto e de criança são limitadas pela «linha de contorno para adulto» de 2 500 mm ou da «linha posterior de referência do para-brisas», conforme o que	B	B

se situar mais à frente.
Excluiu-se o contacto da
cabeça com os pilares A, a
zona acima do para-brisas e
a carenagem mas devem ser
objeto de monitorização.

Sistema de proteção frontal	Anexo IV	X			X										A
Travagem de emergência avançada para peões e ciclistas		C			C										
Aviso de colisão com ciclistas e peões			B	B		B	B								B
Sistema de informação que anula o ângulo morto			B	B		B	B								B
Segurança em marcha-atrás		B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B
Visão para a frente	Regulamento n.º 125 da ONU	Aplica-se aos veículos das categorias M ₁ e N ₁	<i>A</i>			C									
Visão direta em pesados				D	D		D	D							
Vidraças de segurança	Regulamento n.º 43 da ONU		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Degelo/desembaciament			A	A ²	A ²	A ²	A ²	A ²	A ²						

o

Lavagem/limpeza dos vidros		A	A ³	A ³	A ³	A ³	A ³					A
Dispositivos para visão indireta	Regulamento n.º 46 da ONU	A	A	A	A	A	A					A

Requisitos em matéria de
CHASSIS, TRAVAGEM, PNEUS E DIREÇÃO DE VEÍCULOS

Equipamento de direção	Regulamento n.º 79 da ONU	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	
Aviso de afastamento da faixa de rodagem	Regulamento n.º 130 da ONU		A ⁴	A ⁴		A ⁴	A ⁴					
Manutenção na faixa de emergência		B			B							
Travagem	Regulamento n.º 13 da ONU Regulamento n.º 13-H da ONU	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	
Substituição de peças de travagem	Regulamento n.º 90 da ONU	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	A
Sistemas de assistência à travagem	Regulamento n.º 139 da ONU	A			A							
Controlo da estabilidade	Regulamento n.º 13 da ONU Regulamento n.º	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	

	140 da ONU											
Travagem de emergência avançada em veículos pesados	Regulamento n.º 131 da ONU		A ⁴	A ⁴		A ⁴	A ⁴					
Travagem de emergência avançada em veículos ligeiros		B				B						
Segurança e desempenho ambiental dos pneus	Regulamento n.º 30 da ONU Regulamento n.º 54 da ONU Regulamento n.º 117 da ONU	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	A
Rodas sobressalentes e sistemas de rodagem sem pressão	Regulamento n.º 64 da ONU	A ¹				A ¹						
Pneus recauchutados	Regulamento n.º 108 da ONU Regulamento n.º 109 da ONU	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	A
Controlo da pressão dos pneus para veículos ligeiros	Regulamento n.º 141 da ONU	Aplica-se aos veículos das categorias M ₁ e N ₁	A			B						
Controlo da pressão dos pneus para veículos pesados			B	B		B	B			B	B	

Montagem de pneus	Regulamento n.º 142 da ONU	É aplicável a todas as categorias de veículos	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	
Rodas de substituição	Regulamento n.º 124 da ONU		X			X			X	X			B
Requisitos em matéria de													
PAINEL DE INSTRUMENTOS, SISTEMAS ELÉTRICOS E ILUMINAÇÃO DO VEÍCULO													
Aviso sonoro	Regulamento n.º 28 da ONU		A	A	A	A	A	A					A
Interferência rádio (compatibilidade eletromagnética)	Regulamento n.º 10 da ONU		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Proteção contra a utilização não autorizada, ciberataques, sistemas de imobilização e de alarme	Regulamento n.º 18 da ONU Regulamento n.º 97 da ONU Regulamento n.º 116 da ONU		A	A ¹	A ¹	A	A ¹	A ¹					A A
Indicador de velocidade	Regulamento n.º 39 da ONU		A	A	A	A	A	A					
Conta-quilómetros	Regulamento n.º 39 da ONU		A	A	A	A	A	A					
Dispositivos de limitação da velocidade	Regulamento n.º 89 da ONU			A	A		A	A					A

Controlo inteligente da velocidade		B	B	B	B	B	B					B
Identificação dos comandos, avisadores e indicadores	Regulamento n.º 121 da ONU	A	A	A	A	A	A					
Sistemas de aquecimento	Regulamento n.º 122 da ONU	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Dispositivos de sinalização luminosa	Regulamento n.º 4 da ONU Regulamento n.º 6 da ONU Regulamento n.º 7 da ONU Regulamento n.º 19 da ONU											
	Regulamento n.º 23 da ONU Regulamento n.º 38 da ONU Regulamento n.º 77 da ONU Regulamento n.º 87 da ONU Regulamento n.º 91 da ONU	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	A
	Regulamento n.º 31 da ONU Regulamento n.º 98 da ONU Regulamento n.º 112 da ONU Regulamento n.º 123 da ONU	X	X	X	X	X	X					A
Dispositivos de iluminação rodoviária	Regulamento n.º 3 da ONU	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	A

Fontes luminosas	Regulamento n.º 37 da ONU Regulamento n.º 99 da ONU Regulamento n.º 128 da ONU	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	A
Instalação de sinalização luminosa, iluminação rodoviária e dispositivos retrorrefletores	Regulamento n.º 48 da ONU	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	
Sinal de travagem de emergência		B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	
Lava-faróis	Regulamento n.º 45 da ONU	A ¹	A ¹	A ¹	A ¹	A ¹	A ¹					A
Indicador de mudança de velocidade		A										

Requisitos em matéria de
COMPORTAMENTO DO CONDUTOR E DO SISTEMA

Instalação de dispositivos de bloqueio da condução sob o efeito de álcool		B	B	B	B	B	B					
Deteção de sonolência e atenção		B	B	B	B	B	B					
Reconhecimento avançado de distração	Reconhecimento avançado de distração pode também abranger sonolência e	C	C	C	C	C	C					

deteção de atenção. Evitar a distração por meios técnicos também pode *ser uma alternativa ao reconhecimento avançado de distração*

Controlo da disponibilidade do condutor	<i>B⁵</i>	<i>B⁵</i>	<i>B⁵</i>	<i>B⁵</i>	<i>B⁵</i>	<i>B⁵</i>				
Registo de <i>eventos</i> (acidente)	B	<i>B⁵</i>	<i>B⁵</i>	B	<i>B⁵</i>	<i>B⁵</i>				B
Sistemas de substituição do controlo do condutor	<i>B⁵</i>	<i>B⁵</i>	<i>B⁵</i>	<i>B⁵</i>	<i>B⁵</i>	<i>B⁵</i>				
Sistemas concebidos para fornecer ao veículo informações sobre o estado do mesmo e da zona circundante	<i>B⁵</i>	<i>B⁵</i>	<i>B⁵</i>	<i>B⁵</i>	<i>B⁵</i>	<i>B⁵</i>				
Comboios de veículos	<i>B⁵</i>	<i>B⁵</i>	<i>B⁵</i>	<i>B⁵</i>	<i>B⁵</i>	<i>B⁵</i>				

Requisitos em matéria de
 CARACTERÍSTICAS GERAIS DE CONSTRUÇÃO E DO VEÍCULO

Espaço para chapa de matrícula	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Movimento em marcha-	A	A	A	A	A	A				

atrás												
Fechos e dobradiças de portas	Regulamento n.º 11 da ONU	A			A	A	A					
Degraus de acesso, pegas e estribos		A			A	A	A					
Saliências exteriores	Regulamento n.º 26 da ONU	A										
Saliências exteriores das cabinas de veículos comerciais	Regulamento n.º 61 da ONU				A	A	A					
Chapa regulamentar e número de identificação do veículo		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	
Dispositivos de reboque		A	A	A	A	A	A					
Recobrimento das rodas		A										
Sistemas antiprojeção					A	A	A	A	A	A	A	
Massas e dimensões		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	
Engates mecânicos	Regulamento n.º 55 da ONU Regulamento n.º 102 da ONU	A ¹	A ¹	A ¹	A ¹	A ¹	A ¹	A	A	A	A	A

Veículos destinados ao transporte de mercadorias perigosas	Regulamento n.º 105 da ONU									A	A	A	A	A	A	A
Construção geral de autocarros	Regulamento n.º 107 da ONU		A	A												
Resistência da superestrutura em autocarros	Regulamento n.º 66 da ONU		A	A												
Inflamabilidade em autocarros	Regulamento n.º 118 da ONU			A												A

Alteração

Objeto	Regulamentos da ONU	Disposições técnicas específicas adicionais	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	U T	Comp onente
--------	---------------------	---	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	--------	----------------

Requisitos em matéria de

A SISTEMAS DE RETENÇÃO, ENSAIOS DE COLISÃO, INTEGRIDADE DO SISTEMA DE COMBUSTÍVEL E SEGURANÇA ELÉTRICA DE ALTA TENSÃO

A1	Acessórios interiores	Regulamento n.º 21 da ONU	A											
A2	Bancos e apoios de cabeça	Regulamento n.º 17 da ONU	A	A	A	A	A	A						
A3	Bancos de autocarros	Regulamento n.º 80 da ONU		A	A									A

		ONU																			
<i>A4</i>	Fixações dos cintos de segurança	Regulamento n.º 14 da ONU	A	A	A	A	A	A													
<i>A5</i>	Cintos de segurança e sistemas de retenção	Regulamento n.º 16 da ONU	A	A	A	A	A	A													
<i>A6</i>	<i>Sistemas de aviso de uso do cinto de segurança</i>		A	A	A	A	A	A													
<i>A7</i>	Sistemas de separação	Regulamento n.º 126 da ONU	X																		B
<i>A8</i>	Fixação de dispositivos de retenção para crianças	Regulamento n.º 145 da ONU	A																		
<i>A9</i>	Sistema de retenção para crianças	Regulamento n.º 44 da ONU	A ¹	A ¹	A ¹	A ¹	A ¹	A ¹													A A
<i>A10</i>	Sistemas reforçados de retenção para crianças	Regulamento n.º 129 da ONU	X	X	X	X	X	X													B B
<i>A11</i>	Proteção à frente contra o encaixe	Regulamento n.º 93 da ONU						A	A												A A
<i>A12</i>	Proteção à retaguarda contra o encaixe	Regulamento n.º 58 da ONU	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A A
<i>A13</i>	Proteção lateral	Regulamento n.º 73 da ONU						A	A					A	A						
<i>A14</i>	Segurança do reservatório de combustível	Regulamento n.º 34 da ONU	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A

<i>A15</i>	Segurança do gás de petróleo liquefeito	Regulamento n.º 67 da ONU		A	A	A	A	A	A	A
<i>A16</i>	Segurança do gás natural comprimido e do gás natural liquefeito	Regulamento n.º 110 da ONU		A	A	A	A	A	A	A
<i>A17</i>	Segurança do hidrogénio	Regulamento n.º 134 da ONU		A	A	A	A	A	A	A
<i>A18</i>	Validação do material do sistema para hidrogénio		Anexo V	A	A	A	A	A	A	A
<i>A19</i>	Segurança dos veículos elétricos em circulação	Regulamento n.º 100 da ONU		A	A	A	A	A	A	A
<i>A20</i>	Colisão frontal	Regulamento n.º 94 da ONU	Aplica-se aos veículos das categorias M ₁ e N ₁ com uma massa máxima ≤ a 2 500 kg	A					A	
<i>A21</i>	Colisão frontal em toda a largura	Regulamento n.º 137 da ONU	A utilização do manequim de colisão do dispositivo de ensaio antropomórfico «Hybrid III» é permitida até que o dispositivo de ensaio para retenção de ocupantes humanos «THOR» esteja disponível na regulamentação da ONU	B					B	
<i>A22</i>	Proteção do condutor	Regulamento n.º 12 da		A					A	A

		ONU						
A23	Almofadas de ar de substituição	Regulamento n.º 114 da ONU		X		X		B
A24	Colisão da cabina	Regulamento n.º 29 da ONU				A	A	A
A25	Colisão lateral	Regulamento n.º 95 da ONU	É aplicável a todos os veículos das categorias M ₁ e N ₁ incluindo aqueles com o ponto R do banco mais baixo a > 700 mm do nível do solo	A		A		
A26	Colisão lateral contra um poste	Regulamento n.º 135 da ONU		B		B		
A27	Colisão traseira	Regulamento n.º 34 da ONU	Aplica-se aos veículos das categorias M ₁ e N ₁ com uma massa máxima ≤ a 3 500 kg. Devem ser assegurados os requisitos de segurança elétrica pós-colisão	A		A		

Requisitos em matéria de

B

UTENTES DA ESTRADA VULNERÁVEIS, VISÃO E VISIBILIDADE

B1 Proteção das pernas e da cabeça dos peões

Regulamento n.º 127 da ONU

A

A

B2	Zona alargada de impacto da cabeça de peões e ciclistas	Regulamento n.º 127 da ONU	As zonas de ensaio de cabeça de adulto e de criança são limitadas pela «linha de contorno para adulto» de 2 500 mm ou da «linha posterior de referência do para-brisas», conforme o que se situar mais à frente. Excluiu-se o contacto da cabeça com os pilares A, a zona acima do para-brisas e a carenagem mas devem ser objeto de monitorização.	C					C	
B3	Sistema de proteção frontal		Anexo IV	X					X	A
B4	Travagem de emergência avançada para peões e ciclistas			C					C	
B5	Aviso de colisão com ciclistas e peões				B	B		B	B	B
B6	Sistema de informação que anula o ângulo morto				B	B		B	B	B
B7	Segurança em marcha-atrás			B	B	B	B	B	B	B
B8	Visão para a frente	Regulamento n.º 125 da	Aplica-se aos veículos das	A					C	

		ONU	categorias M ₁ e N ₁												
B9	Visão direta em pesados			D	D		D	D							
B10	Vidraças de segurança	Regulamento n.º 43 da ONU	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
B11	Degelo/desembaciamento		A	A ²	A ²	A ²	A ²	A ²	A ²						
B12	Lavagem/limpeza dos vidros		A	A ³	A ³	A ³	A ³	A ³	A ³						A
B13	Dispositivos para visão indireta	Regulamento n.º 46 da ONU	A	A	A	A	A	A	A						A

Requisitos em matéria de

C	CHASSIS, TRAVAGEM, PNEUS E DIREÇÃO DE VEÍCULOS														
C1	Equipamento de direção	Regulamento n.º 79 da ONU	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
C2	Aviso de afastamento da faixa de rodagem	Regulamento n.º 130 da ONU		A ⁴	A ⁴		A ⁴	A ⁴							
C3	Manutenção na faixa de emergência		B				B								
C4	Travagem	Regulamento n.º 13 da ONU Regulamento n.º 13-H da ONU	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
C5	Substituição de peças de travagem	Regulamento n.º 90 da ONU	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	A

C6	Sistemas de assistência à travagem	Regulamento n.º 139 da ONU		A					A									
C7	Controlo da estabilidade	Regulamento n.º 13 da ONU Regulamento n.º 140 da ONU		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A			
C8	Travagem de emergência avançada em veículos pesados	Regulamento n.º 131 da ONU			A ⁴	A ⁴		A ⁴	A ⁴									
C9	Travagem de emergência avançada em veículos ligeiros			B					B									
C10	Segurança e desempenho ambiental dos pneus	Regulamento n.º 30 da ONU Regulamento n.º 54 da ONU Regulamento n.º 117 da ONU	<i>Deve também ser assegurado um procedimento de ensaio para pneus usados; aplicam-se as datas constantes da nota C.</i>	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	A
C11	Rodas sobressalentes e sistemas de rodagem sem pressão	Regulamento n.º 64 da ONU		A ¹					A ¹									
C12	Pneus recauchutados	Regulamento n.º 108 da ONU Regulamento n.º 109 da ONU		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	A
C13	Controlo da pressão dos pneus para veículos ligeiros	Regulamento n.º 141 da ONU	Aplica-se aos veículos das categorias M ₁ e N ₁	A					B									

C14	Controlo da pressão dos pneus para veículos pesados			B	B		B	B			B	B
C15	Montagem de pneus	Regulamento n.º 142 da ONU	É aplicável a todas as categorias de veículos	A	A	A	A	A	A	A	A	A
C16	Rodas de substituição	Regulamento n.º 124 da ONU		X		X		X	X			B

Requisitos em matéria de

D PAINEL DE INSTRUMENTOS, SISTEMAS ELÉTRICOS, ILUMINAÇÃO DO VEÍCULO ***E PROTEÇÃO CONTRA A UTILIZAÇÃO NÃO AUTORIZADA, INCLUINDO CIBERATAQUES***

D1	Aviso sonoro	Regulamento n.º 28 da ONU		A	A	A	A	A	A			A	
D2	Interferência rádio (compatibilidade eletromagnética)	Regulamento n.º 10 da ONU		A	A	A	A	A	A	A	A	A	
D3	Proteção contra a utilização não autorizada, ciberataques, sistemas de imobilização e de alarme	Regulamento n.º 18 da ONU Regulamento n.º 97 da ONU Regulamento n.º 116 da ONU		A	A ¹	A ¹	A	A ¹	A ¹			A	A
D4	<i>Proteção de veículos contra ciberataques</i>			B	B	B	B	B	B			B	B
D5	Indicador de velocidade	Regulamento n.º 39 da ONU		A	A	A	A	A	A				

D6	Conta-quilómetros	Regulamento n.º 39 da ONU	A	A	A	A	A	A						
D7	Dispositivos de limitação da velocidade	Regulamento n.º 89 da ONU		A	A		A	A						A
D8	Controlo inteligente da velocidade		B	B	B	B	B	B						B
D9	Identificação dos comandos, avisadores e indicadores	Regulamento n.º 121 da ONU	A	A	A	A	A	A						
D10	Sistemas de aquecimento	Regulamento n.º 122 da ONU	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
D11	Dispositivos de sinalização luminosa	Regulamento n.º 4 da ONU Regulamento n.º 6 da ONU Regulamento n.º 7 da ONU Regulamento n.º 19 da ONU Regulamento n.º 23 da ONU Regulamento n.º 38 da ONU Regulamento n.º 77 da ONU Regulamento n.º 87 da ONU Regulamento n.º 91 da ONU	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	A
D12	Dispositivos de iluminação rodoviária	Regulamento n.º 31 da ONU Regulamento n.º 98 da ONU	X	X	X	X	X	X						A

	de álcool								
E2	Alerta de sonolência e atenção do condutor								
E3	Alerta avançado de distração do condutor	Evitar a distração por meios técnicos também pode ser tido em conta.							
E4	Controlo da disponibilidade do condutor								
E5	Registo de acidentes								
E6	Sistemas de substituição do controlo do condutor								
E7	Sistemas concebidos para fornecer ao veículo informações sobre o estado do mesmo e da zona circundante								
E8	Comboios de veículos								

Requisitos em matéria de

CARACTERÍSTICAS GERAIS DE CONSTRUÇÃO E DO VEÍCULO

F									
F1	Espaço para chapa de matrícula								
F2	Movimento em marcha-								

	atrás																		
F3	Fechos e dobradiças de portas	Regulamento n.º 11 da ONU	A				A	A	A										
F4	Degraus de acesso, pegas e estribos		A				A	A	A										
F5	Saliências exteriores	Regulamento n.º 26 da ONU	A																
F6	Saliências exteriores das cabinas de veículos comerciais	Regulamento n.º 61 da ONU					A	A	A										
F7	Chapa regulamentar e número de identificação do veículo		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
F8	Dispositivos de reboque		A	A	A	A	A	A											
F9	Recobrimento das rodas		A																
F10	Sistemas antiprojeção						A	A	A	A	A	A	A	A					
F11	Massas e dimensões		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
F12	Engates mecânicos	Regulamento n.º 55 da ONU Regulamento n.º 102 da ONU	A ¹	A ¹	A ¹	A ¹	A ¹	A ¹	A ¹	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
F13	Veículos destinados ao transporte de mercadorias perigosas	Regulamento n.º 105 da ONU					A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
F14	Construção geral de	Regulamento n.º 107 da		A	A														

	autocarros	ONU		
F15	Resistência da superestrutura em autocarros	Regulamento n.º 66 da ONU	A	A
F16	Inflamabilidade em autocarros	Regulamento n.º 118 da ONU		A

Alteração 102

Proposta de regulamento

Anexo II – Notas sobre o quadro – ponto D

Texto da Comissão

D: Data de recusa da concessão de homologação UE:

[PO: Inserir data: 48 meses a contar da data de aplicação do presente regulamento]

Data de proibição do registo de veículos, bem como da colocação no mercado e da entrada em circulação de componentes e unidades técnicas:

[PO: Inserir data: 84 meses a contar da data de aplicação do presente regulamento]

Alteração

D. Data de recusa da concessão de homologação UE:

[36 meses a contar da data de aplicação do presente regulamento]

Data de proibição do registo de veículos, bem como da colocação no mercado e da entrada em circulação de componentes e unidades técnicas:

[78 meses a contar da data de aplicação do presente regulamento]

Alteração 103

Proposta de regulamento

Anexo II – Notas sobre o quadro – ponto E (novo)

Texto da Comissão

Alteração

E: Data de recusa da concessão de homologação UE e data de proibição do registo de veículos a decidir no ato delegado; essa data não deve ser anterior à data de aplicação do presente regulamento.

Alteração 104

Proposta de regulamento

Anexo II – Notas sobre o quadro – nota de rodapé 5

Texto da Comissão

Alteração

⁵A conformidade é exigida em caso de veículos automatizados.

Suprimido

Alteração 105

Proposta de regulamento Anexo III – ponto 3 – alínea b)

Texto da Comissão

«58 *Proteção dos peões* **Regulamento (UE) 2019/...⁺
Regulamento n.º 127 da ONU** **A»;**
Alteração

Suprimido

Alteração 106

Proposta de regulamento Anexo III – ponto 5 – alínea b)

Texto da Comissão

«58 *Proteção dos peões* **Regulamento (UE) 2019/...⁺
Regulamento n.º 127 da ONU** **A»;**
Alteração

Suprimido

Alteração 107

Proposta de regulamento Anexo IV

	<i>Texto da Comissão</i>	<i>Alteração</i>
	<i>[...]</i>	<i>Suprimido</i>

Alteração 108

Proposta de regulamento Anexo V

	<i>Texto da Comissão</i>	<i>Alteração</i>
	<i>[...]</i>	<i>Suprimido</i>

Alteração 109

Proposta de regulamento Anexo VI

Texto da Comissão

Regulamento da ONU	Requisitos específicos	Data-limite para o registo de veículos não conformes, bem como a venda ou a entrada em circulação de componentes não conformes (1)
29	Resistência da cabina de veículos comerciais	29 de janeiro de 2021
	Os veículos da categoria N devem cumprir o regulamento	
142	<i>Montagem de pneus</i>	<i>31 de outubro de 2018</i>
	<i>Os veículos das categorias O₁, O₂, O₃ e O₄ devem ter pneus das classes C₁ ou C₂ conformes com os requisitos da fase 2 respeitantes à resistência ao rolamento</i>	
	<i>Montagem de pneus</i>	<i>31 de outubro de 2020</i>

Os veículos das categorias O₃ e O₄ devem ter pneus da classe C3 conformes com os requisitos da fase 2 respeitantes à resistência ao rolamento

117 *Pneus no que diz respeito ao ruído de rolamento, à aderência em pavimento molhado e à resistência ao rolamento* **30 de abril de 2019**

Os pneus das classes C1, C2 e C3 devem cumprir os requisitos da fase 2 respeitantes ao ruído de rolamento

Pneus no que diz respeito ao ruído de rolamento, à aderência em pavimento molhado e à resistência ao rolamento **30 de abril de 2019**

Os pneus da classe C3 devem cumprir os requisitos da fase 1 respeitantes à resistência ao rolamento

Pneus no que diz respeito ao ruído de rolamento, à aderência em pavimento molhado e à resistência ao rolamento **30 de abril de 2021**

Os pneus das classes C1 e C2 devem cumprir os requisitos da fase 2 respeitantes à resistência ao rolamento

Pneus no que diz respeito ao ruído de rolamento, à aderência em pavimento molhado e à resistência ao rolamento **30 de abril de 2023**

Os pneus da classe C3 devem cumprir os requisitos da fase 2 respeitantes à resistência ao rolamento

127 *Desempenho em termos de segurança dos peões* **23 de agosto de 2019**

Os veículos da categoria M₁ com massa máxima > 2 500 kg e N1

Alteração

Regulamento da ONU	Requisitos específicos	Data-limite para o registo de veículos não conformes, bem como a venda ou a entrada em circulação de componentes não conformes (1)
29	Resistência da cabina de veículos comerciais	29 de janeiro de 2021
	Os veículos da categoria N devem cumprir o regulamento	
	Pneus no que diz respeito ao ruído de rolamento, à	30 de abril de 2021

aderência em pavimento molhado e à resistência ao rolamento

Os pneus das classes C1 e C2 devem cumprir os requisitos da fase 2 respeitantes à resistência ao rolamento

Pneus no que diz respeito ao ruído de rolamento, à aderência em pavimento molhado e à resistência ao rolamento 30 de abril de 2023

Os pneus da classe C3 devem cumprir os requisitos da fase 2 respeitantes à resistência ao rolamento

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

Esta iniciativa legislativa faz parte do terceiro pacote de mobilidade «A Europa em movimento» e propõe uma revisão do atual quadro (Regulamento (CE) n.º 661/2009 relativo à segurança geral e Regulamento (CE) n.º 78/2009 relativo à segurança dos peões) para o adaptar às alterações na mobilidade resultantes das tendências societárias (por exemplo, mais ciclistas e peões, uma sociedade em envelhecimento) e da evolução tecnológica. A Comissão tenciona estabelecer os requisitos técnicos gerais para a homologação de veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas numa lista de domínios relacionados com a segurança. A proposta pretende ser aplicada em paralelo com o recente Regulamento (UE) 2018/0858 relativo à homologação e à fiscalização do mercado dos veículos a motor e seus reboques, e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos, que complementa. No que diz respeito ao seu âmbito de aplicação, o objeto do regulamento relativo à segurança dos veículos é mantido na presente proposta, com o aditamento dos requisitos em matéria de proteção dos ocupantes dos veículos e dos utentes da estrada vulneráveis, alargando-os a todas as categorias de veículos (incluindo os veículos utilitários desportivos (SUV) e os veículos comerciais ligeiros atualmente isentos). A integração do progresso técnico está na base da proposta, nomeadamente nos seguintes domínios: sistemas de controlo da pressão dos pneus e dos sistemas de adaptação inteligente da velocidade, sistemas de controlo da sonolência e da atenção do condutor/reconhecimento de distração, deteção de obstáculos em marcha-atrás, pré-instalação de dispositivos de bloqueio da ignição sensíveis ao álcool, aparelhos de registo de eventos (acidentes), zona alargada de proteção de impacto da cabeça para utentes vulneráveis e sistemas de proteção frontal, sistemas de deteção e alerta de utentes da estrada vulneráveis na proximidade imediata de camiões e autocarros e melhoria da visibilidade dos utentes da estrada vulneráveis a partir do lugar do condutor.

Em 2017, registaram-se 25 300 vítimas mortais nas estradas da UE. Além disso, outras 135 000 pessoas ficaram gravemente feridas. Todas estas ocorrências e cada caso individual são um golpe para os familiares e os amigos das vítimas, para a sociedade e para a economia. Na opinião da relatora, estes números assustadores têm de ser significativamente reduzidos. As mortes nas estradas da UE diminuíram mais de 40 % entre 2001 e 2010. Infelizmente, desde 2013, as taxas de mortalidade registadas estagnaram, registando-se diminuições de apenas 3 %. Assim, na ausência de novas medidas decisivas, a consecução do objetivo da UE para 2020 de reduzir para metade o número de mortes nas estradas da UE (até 2020, a partir da base de referência de 2010), será extremamente difícil. A relatora considera que é urgente reduzir o número de vítimas mortais e de feridos nas estradas da UE. Na sua opinião, deve ser dada especial atenção à proteção dos peões, ciclistas e outros utentes da estrada vulneráveis, que representaram quase metade das vítimas em 2017.

As alterações da relatora vão neste sentido e pretendem aumentar a eficácia do quadro regulamentar para reduzir o número de acidentes, reduzindo o número de mortos e de feridos e os prejuízos, através da integração de dispositivos de segurança passiva e ativa nos componentes dos veículos. A relatora apoia as medidas propostas pela Comissão nos artigos 5.º a 11.º. No entanto, algumas delas requerem mais trabalho e esclarecimentos para

garantir a sua eficácia e a aceitação pelos utilizadores. Além disso, na opinião da relatora, esta proposta há muito aguardada deve começar a ser aplicada mais cedo, tal como proposto pela Comissão.

Entre as muitas medidas propostas pela relatora, devem ser mencionadas as seguintes:

1. Clarificação da definição de utentes da estrada vulneráveis, a fim de abranger todos os utilizadores de veículos motorizados sem carroçaria.
2. Introdução da obrigação de projetar todos os elementos e sistemas com o objetivo de melhorar a experiência dos utilizadores, de molde a melhorar a aceitação dessas características e sistemas.
3. Introdução de salvaguardas que garantam a privacidade, a proteção dos dados dos utilizadores e a eficácia no que respeita aos equipamentos de registo de dados de acidentes e aos sistemas avançados de reconhecimento de distração.
4. Introdução de requisitos específicos no que respeita à assistência inteligente à velocidade, com vista a aumentar a aceitação e a eficácia deste sistema.
5. Introdução de uma obrigação de publicação, no que diz respeito a vários atos delegados, pelo menos 12 meses antes da aplicação de cada requisito.
6. Antecipação, em 12 meses, da aplicação de todos os requisitos.
7. Introdução de obrigações no que respeita à revisão e comunicação dos requisitos em matéria de segurança geral.
8. Aplicação ao presente regulamento das sanções previstas no âmbito do Regulamento (UE) 2018/0858 relativo à homologação.
9. A supressão de dois anexos relativos aos sistemas de proteção frontal e aos veículos movidos a hidrogénio, bem como a introdução de atos delegados neste domínio, a fim de ter em conta o progresso técnico de forma mais eficaz.
10. Introdução de várias alterações que garantam a neutralidade tecnológica.

Além disso, a relatora introduziu várias alterações ao anexo II no que diz respeito à segurança, à visão para a frente, à segurança dos pneus e ao desempenho ambiental e à visão direta dos veículos pesados. Todas têm por objetivo refletir melhor o estado real do progresso técnico e as possibilidades de introdução obrigatória de diferentes características e sistemas no futuro.

Na opinião da relatora, este regulamento é uma proposta ambiciosa que deverá resultar numa diminuição significativa do número de mortos e feridos nas estradas da União Europeia a curto e a médio prazo. Além disso, deve também abrir caminho ao desenvolvimento de veículos automóveis totalmente autónomos num futuro próximo. Os veículos autónomos utilizarão muitos dos sistemas e características propostos no presente regulamento e, em rigor, dependerão também da aceitação, por parte dos utilizadores, dessas características e desses sistemas.

25.10.2018

PARECER DA COMISSÃO DO AMBIENTE, DA SAÚDE PÚBLICA E DA SEGURANÇA ALIMENTAR

dirigido à Comissão do Mercado Interno e da Proteção dos Consumidores

sobre a proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo aos requisitos de homologação de veículos a motor e seus reboques e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos, no que se refere à sua segurança geral e à proteção dos ocupantes dos veículos e dos utentes da estrada vulneráveis, que altera o Regulamento (UE) 2018/... e revoga os Regulamentos (CE) n.º 78/2009, (CE) n.º 79/2009 e (CE) n.º 661/2009 (COM(2018)0286 – C8-0194/2018 – 2018/0145(COD))

Relatora de parecer: Adina-Ioana Vălean

ALTERAÇÕES

A Comissão do Ambiente, da Saúde Pública e da Segurança Alimentar insta a Comissão do Mercado Interno e da Proteção dos Consumidores, competente quanto à matéria de fundo, a ter em conta as seguintes alterações:

Alteração 1

Proposta de regulamento Artigo 11 – n.º 1 – alínea a)

Texto da Comissão

(a) Sistemas destinados a substituir o controlo do veículo pelo condutor, incluindo direção, aceleração e travagem;

Alteração

(a) Sistemas destinados a substituir o controlo do veículo pelo condutor, incluindo direção, aceleração e travagem, ***que devem ser experimentados e testados de forma independente;***

PROCESSO DA COMISSÃO ENCARREGADA DE EMITIR PARECER

Título	Homologação de veículos a motor e seus reboques e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos, no que se refere à sua segurança geral e à proteção dos ocupantes dos veículos e dos utentes da estrada vulneráveis
Referências	COM(2018)0286 – C8-0194/2018 – 2018/0145(COD)
Comissão competente quanto ao fundo Data de comunicação em sessão	IMCO 28.5.2018
Parecer emitido por Data de comunicação em sessão	ENVI 28.5.2018
Relator(a) de parecer Data de designação	Adina-Ioana Vălean 21.6.2018
Data de aprovação	25.10.2018
Resultado da votação final	+: 39 –: 1 0: 0
Deputados presentes no momento da votação 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
Suplentes presentes no momento da votação final	Linnéa Engström, Eleonora Evi, Norbert Lins, Sirpa Pietikäinen, Christel Schaldemose, Keith Taylor
Suplentes (art. 200.º, n.º 2) presentes no momento da votação final	Jaromír Kohlíček, Tonino Picula

**VOTAÇÃO NOMINAL FINAL
NA COMISSÃO ENCARREGADA DE EMITIR PARECER**

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 dos símbolos utilizados:

+ : votos a favor

- : votos contra

0 : abstenções

15.1.2019

PARECER DA COMISSÃO DOS TRANSPORTES E DO TURISMO

dirigido à Comissão do Mercado Interno e da Proteção dos Consumidores

sobre a proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho, relativo aos requisitos de homologação de veículos a motor e seus reboques e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos, no que se refere à sua segurança geral e à proteção dos ocupantes dos veículos e dos utentes da estrada vulneráveis, que altera o Regulamento (UE) 2018/... e revoga os Regulamentos (CE) n.º 78/2009, (CE) n.º 79/2009 e (CE) n.º 661/2009
(COM(2018)0286 – C8-0194/2018 – 2018/0145(COD))

Relator de parecer: Matthijs van Miltenburg

JUSTIFICAÇÃO SUCINTA

Antecedentes

O artigo 17.º do Regulamento relativo à segurança geral (Regulamento (CE) n.º 661/2009) e o artigo 12.º do Regulamento relativo à segurança dos peões (Regulamento (CE) n.º 78/2009) requerem que a Comissão acompanhe a evolução técnica das tecnologias de segurança e, eventualmente, torne obrigatórias novas características de segurança, mediante a atualização da legislação da UE. Em conformidade com estas disposições, a proposta da Comissão contém ajustamentos específicos ao progresso técnico no que diz respeito às características de segurança dos veículos a incluir no regulamento-quadro relativo à homologação (Regulamento (UE) 2018/858). A proposta também revoga, para efeitos de simplificação, o direito derivado em matéria de segurança rodoviária e pedonal ((CE) n.º 78/2009 e (CE) n.º 79/2009).

Posição do relator

Embora a segurança rodoviária tenha melhorado significativamente ao longo das últimas décadas, verificou-se uma estagnação na redução das vítimas mortais de acidentes rodoviários durante os últimos cinco anos, com 25 300 vítimas mortais em 2017, de acordo com os dados estatísticos de acidentes da UE. As mortes em acidentes de viação devem-se principalmente a

erros humanos e podem ser evitadas. O relator está firmemente convicto de que a UE deve tomar medidas concretas para reduzir ainda mais o número de vítimas mortais em acidentes de viação. As novas características de segurança dos veículos introduzidas pela presente proposta têm um elevado potencial para inverter esta tendência de estagnação, uma vez que estas características procuram evitar melhor os erros humanos. Uma melhor construção dos veículos e, por exemplo, velocidades mais baixas, podem atenuar as consequências dos acidentes.

Globalmente, o progresso tecnológico no domínio da condução automatizada está em constante evolução. Segundo a Comissão, este mercado irá registar um crescimento exponencial, com benefícios económicos previstos superiores a 620 mil milhões de EUR até 2025 para a indústria automóvel da UE e de 180 mil milhões de EUR para o setor eletrónico da UE. Por conseguinte, o relator considera que a indústria automóvel da UE se deve preparar para o futuro, aproveitando ao máximo as novas oportunidades de negócio para as empresas em fase de arranque, as PME e a indústria que o mercado proporciona e continuará a oferecer. As funcionalidades de segurança avançadas incluídas na proposta poderão certamente abrir o caminho para preparar a indústria automóvel da UE à condução conectada e automatizada. Poderia também ajudar os consumidores a habituarem-se gradualmente às novas características, o que será decisivo para a aceitação e a confiança dos consumidores na nova tecnologia.

O relator considera que a proposta define um quadro orientado para o futuro mas ambicioso, destinado a reforçar a proteção dos utentes da estrada e, mais especificamente, dos utentes vulneráveis da via pública. O relator tem em conta o diálogo aberto e a troca de pontos de vista que a Comissão levou a cabo com diversas partes interessadas, a fim de apresentar medidas adequadas e realistas, tendo em conta tanto as opiniões tanto dos consumidores como da indústria.

Com base no que precede, o relator tenciona garantir, no presente parecer, que:

- A. a segurança (dos automóveis) seja garantida à luz de normas mínimas de desempenho, que deverão ser aplicadas a todos os veículos motorizados, independentemente do segmento de veículos;
- B. qualquer tratamento de dados (pessoais) seja efetuado em conformidade com o Regulamento geral sobre a proteção de dados (Regulamento (UE) 2016/679). Além disso, o relator pretende assegurar salvaguardas mais específicas e concretas;
- C. as medidas propostas sejam comprovadamente eficazes e eficientes em termos de custos, não resultando em preços substancialmente mais elevados para os consumidores;
- D. a maturidade dos dispositivos de segurança propostas seja garantida e a sua implantação efetuada de forma responsável, especificamente no que diz respeito aos equipamentos que não possam ser desativados, por exemplo, sistemas inteligentes de adaptação da velocidade (ISA) ou sistemas avançados de travagem de emergência, entre outros;
- E. sejam incluídas na proposta disposições sobre o desenvolvimento de normas técnicas para os pneus, de modo a complementar estas medidas com o objetivo de melhorar a segurança

dos veículos – melhor desempenho em termos de aderência– e de contribuir para a redução das emissões de CO₂ e a diminuição do ruído dos pneus;

- F. Os fabricantes devem fornecer informações claras e acessíveis aos consumidores através do manual do proprietário para ajudar os condutores a compreender os sistemas de assistência à condução e as suas funcionalidades;
- G. Os sistemas de segurança e os avisos propostos para ajudar os condutores devem ser facilmente compreendidos por todos os condutores, incluindo as pessoas com deficiência. Os sistemas de segurança devem ser adaptados para o efeito, se necessário;
- H. Os Estados-Membros devem adotar medidas corretivas para efeitos de aplicação, a fim de garantir que todos os veículos a motor novos sejam produzidos em conformidade com o presente regulamento.

ALTERAÇÕES

A Comissão dos Transportes e do Turismo insta a Comissão do Mercado Interno e da Proteção dos Consumidores, competente quanto à matéria de fundo, a ter em conta as seguintes alterações:

Alteração 1

Proposta de regulamento Considerando 3

Texto da Comissão

(3) Ao longo das últimas décadas, a evolução da segurança dos veículos tem contribuído significativamente para a redução global do número de mortes e ferimentos graves na sequência de acidentes rodoviários. Contudo, ***observou-se recentemente uma estagnação desta redução na União, devido a diversos fatores, designadamente de ordem estrutural e comportamental***, pelo ***que***, na ausência de novas iniciativas em matéria de segurança rodoviária geral, os efeitos da atual abordagem para a segurança deixarão provavelmente de ser suficientes para compensar o crescente volume de tráfego. Por conseguinte, o desempenho em matéria de segurança dos veículos necessita de ser

Alteração

(3) Ao longo das últimas décadas, a evolução da segurança dos veículos tem contribuído significativamente para a redução global do número de mortes e ferimentos graves na sequência de acidentes rodoviários. Contudo, ***em 2017, morreram 25 300 pessoas nas estradas da UE, um número que pouco se alterou em quatro anos. Além disso, pelo menos 135 000 pessoas ficam gravemente feridas em colisões todos os anos nas estradas da UE***. Na ausência de novas iniciativas em matéria de segurança rodoviária geral, os efeitos da atual abordagem para a segurança deixarão provavelmente de ser suficientes para compensar o crescente volume de tráfego. Por conseguinte, o

melhorado, no âmbito de uma abordagem integrada da segurança rodoviária e tendo em vista uma melhor proteção dos utentes da estrada vulneráveis.

desempenho em matéria de segurança dos veículos necessita de ser melhorado, no âmbito de uma abordagem integrada da segurança rodoviária e tendo em vista uma melhor proteção dos utentes da estrada vulneráveis, ***bem como dos restantes utentes.***

Alteração 2

Proposta de regulamento

Considerando 4

Texto da Comissão

(4) O progresso técnico no domínio dos sistemas avançados de segurança dos veículos oferece novas possibilidades para a redução do número de vítimas mortais de acidentes rodoviários. A fim de minimizar esse número, é necessário introduzir algumas das novas tecnologias relevantes.

Alteração

(4) O progresso técnico no domínio dos sistemas avançados de segurança dos veículos oferece novas possibilidades para a redução do número de vítimas mortais de acidentes rodoviários ***e do número de acidentes rodoviários.*** A fim de minimizar esse número, é necessário introduzir algumas das novas tecnologias relevantes.

Alteração 3

Proposta de regulamento

Considerando 5-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(5-A) Os sistemas de segurança previstos no presente regulamento devem demonstrar ser eficazes e eficientes em termos de custos e não resultar em preços substancialmente mais elevados para os consumidores.

Alteração 4

Proposta de regulamento

Considerando 6

Texto da Comissão

Alteração

(6) Os sistemas inteligentes de

(6) Os sistemas ***avançados de***

adaptação da velocidade, de apoio à manutenção na faixa de rodagem, de controlo da sonolência e da atenção do condutor e de reconhecimento da distração, bem como de deteção de obstáculos em marcha-atrás, possuem um elevado potencial de redução substancial do número de mortes na sequência de acidentes de viação. Além disso, estes sistemas baseiam-se em tecnologias que serão igualmente utilizadas em veículos conectados e automatizados. Por conseguinte, devem ser estabelecidas a nível da União regras e procedimentos de ensaio harmonizados para a homologação de veículos no que diz respeito a sistemas desta natureza e para a homologação desses sistemas enquanto unidades técnicas distintas.

travagem de emergência, sistemas inteligentes de adaptação da velocidade, de apoio à manutenção na faixa de rodagem, de assistência à mudança de direção, de controlo da sonolência e da atenção do condutor e de reconhecimento da distração, bem como de deteção de obstáculos em marcha-atrás, possuem um elevado potencial de redução substancial do número de mortes na sequência de acidentes de viação. Os sistemas de controlo da sonolência e da atenção do condutor e de reconhecimento da distração devem funcionar sem qualquer reconhecimento facial. Além disso, estes sistemas baseiam-se em tecnologias que serão igualmente utilizadas em veículos conectados e automatizados. Por conseguinte, devem ser estabelecidas a nível da União regras e procedimentos de ensaio harmonizados para a homologação de veículos no que diz respeito a sistemas desta natureza e para a homologação desses sistemas enquanto unidades técnicas distintas. ***Importa também assegurar que estes sistemas possam ser inspecionados e, assim, ser utilizados com segurança ao longo de todo o ciclo de vida do veículo.***

Alteração 5

Proposta de regulamento Considerando 7

Texto da Comissão

(7) A introdução de um aparelho de registo de eventos (acidentes) que armazene um conjunto de dados cruciais sobre o veículo durante um curto espaço de tempo antes, durante e após um evento gerador (por exemplo, o acionamento do airbag) constitui um passo importante na direção certa para obter dados mais precisos e rigorosos sobre um acidente. Por conseguinte, os veículos a motor devem ter de possuir obrigatoriamente estes equipamentos de registo. Tais aparelhos

Alteração

(7) A introdução de um aparelho de registo de eventos (acidentes) que armazene um conjunto de dados cruciais sobre o veículo durante um curto espaço de tempo antes, durante e após um evento gerador (por exemplo, o acionamento do airbag) constitui um passo importante na direção certa para obter dados mais precisos e rigorosos sobre um acidente. Por conseguinte, os veículos a motor devem ter de possuir obrigatoriamente estes equipamentos de registo. Tais aparelhos

devem também ser **obrigatoriamente** capazes de registar e armazenar dados de forma que os Estados-Membros os possam utilizar para realizar análises de segurança rodoviária e avaliar a eficácia das medidas específicas adotadas.

devem **registar e armazenar apenas os dados anonimizados que possam ser utilizados para o estudo de acidentes**. **Ademais, tais aparelhos devem** também ser capazes de registar e armazenar dados de forma que os Estados-Membros os possam utilizar **unicamente** para realizar análises de segurança rodoviária e avaliar a eficácia das medidas específicas adotadas, **sem a possibilidade de identificar o proprietário ou o detentor do veículo**.

Alteração 6

Proposta de regulamento Considerando 7-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(7-A) Os requisitos de homologação no que se refere à segurança devem ser ensaiados e garantidos à luz das normas de desempenho específicas que todos os veículos devem cumprir, independentemente do segmento de veículo.

Alteração 7

Proposta de regulamento Considerando 8

Texto da Comissão

Alteração

(8) Qualquer tratamento de dados pessoais, como sejam informações sobre o condutor constantes de aparelhos de registo de eventos (acidentes) ou informações sobre o controlo da sonolência e da atenção do condutor ou os sistemas avançados de reconhecimento da distração, deve ser efetuado em conformidade com a legislação da UE em matéria de proteção de dados, em especial o Regulamento Geral sobre a Proteção de Dados²⁸. Por outro lado, o tratamento de dados pessoais recolhidos através do sistema eCall a bordo

(8) Qualquer tratamento de dados pessoais, como sejam informações sobre o condutor constantes de aparelhos de registo de eventos (acidentes) ou informações sobre o controlo da sonolência e da atenção do condutor ou os sistemas avançados de reconhecimento da distração, deve ser efetuado em conformidade com a legislação da UE em matéria de proteção de dados, em especial o Regulamento Geral sobre a Proteção de Dados²⁸. Por outro lado, o tratamento de dados pessoais recolhidos através do **aparelho de registo**

com base no número 112 é objeto de salvaguardas específicas²⁹.

²⁸ Regulamento (UE) 2016/679 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de abril de 2016, relativo à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais e à livre circulação desses dados e que revoga a Diretiva 95/46/CE (Regulamento Geral sobre a Proteção de Dados), JO L 119 de 4.5.2016, p. 1.

²⁹ Regulamento (UE) 2015/758 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de abril de 2015, relativo aos requisitos de homologação para a implantação do sistema eCall a bordo com base no número 112 em veículos e que altera a Diretiva 2007/46/CE (JO L 123 de 19.5.2015, p. 77).

Alteração 8

Proposta de regulamento Considerando 9-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(9-A) A introdução de sistemas eCall em motociclos, veículos comerciais e autocarros é essencial para que as vítimas de acidentes possam receber assistência médica profissional o mais rapidamente possível.

Alteração 9

Proposta de regulamento Considerando 15

Texto da Comissão

Alteração

(15) Historicamente, as regras da União limitaram o comprimento total das

(15) Historicamente, as regras da União limitaram o comprimento total das

combinações de camiões, o que resultou na tradicional colocação da cabina sobre o motor, como forma de maximizar o espaço disponível para a carga. No entanto, a posição elevada do motorista aumentou a área de ângulo morto e reduziu a visibilidade direta em torno da cabina do camião. Este facto é responsável por um número muito considerável de acidentes de camiões que vitimam utentes da estrada vulneráveis. O número de vítimas mortais poderia ser significativamente reduzido com a melhoria da visão direta. Por conseguinte, importa prever requisitos que melhorem a visão direta dos *motoristas*.

combinações de camiões, o que resultou na tradicional colocação da cabina sobre o motor, como forma de maximizar o espaço disponível para a carga. No entanto, a posição elevada do motorista aumentou a área de ângulo morto e reduziu a visibilidade direta em torno da cabina do camião. Este facto é responsável por um número muito considerável de acidentes de camiões que vitimam utentes da estrada vulneráveis. O número de vítimas mortais poderia ser significativamente reduzido com a melhoria da visão direta. Por conseguinte, importa prever requisitos que melhorem a visão direta, *de modo a reforçar a visibilidade direta dos utentes vulneráveis da estrada a partir do posto de condução*.

Alteração 10

Proposta de regulamento Considerando 16-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(16-A) A Comissão deve propor, antes do final de 2019, que os camiões e autocarros existentes sejam equipados com os assistentes de direção mais avançados do ponto de vista tecnológico.

Alteração 11

Proposta de regulamento Considerando 17

Texto da Comissão

Alteração

(17) Os veículos conectados e automatizados poderão dar um enorme contributo para a redução da sinistralidade rodoviária, uma vez que se estima que *cerca* de 90 % dos acidentes rodoviários resultem de erro humano. Dado que os veículos automatizados irão gradualmente assumindo tarefas do condutor, é necessário adotar regras e requisitos

(17) Os veículos conectados e automatizados poderão dar um enorme contributo para a redução da sinistralidade rodoviária, uma vez que se estima que *mais* de 90 % dos acidentes rodoviários resultem de erro humano *ou de interação entre erro humano e o veículo e/ou infraestruturas*. Dado que os veículos automatizados irão gradualmente

técnicos harmonizados ao nível da União para sistemas de veículos automatizados.

assumindo tarefas do condutor, é necessário adotar regras e requisitos técnicos harmonizados *que sejam eficientes e adequados* ao nível da União para sistemas de veículos automatizados.

Alteração 12

Proposta de regulamento Considerando 19

Texto da Comissão

(19) A União Europeia deve continuar a promover o desenvolvimento, ao nível das Nações Unidas, dos requisitos técnicos para o ruído dos pneus, a resistência ao rolamento e a aderência dos pneus em pavimento molhado, u ma vez que o Regulamento UNECE n.º 117 contém agora disposições pormenorizadas a este respeito. O processo de adaptação dos requisitos em matéria de pneus para ter em conta os progressos técnicos deve prosseguir ao nível das Nações Unidas, em particular a fim de garantir que o desempenho dos pneus é igualmente avaliado no fim da sua vida útil, com desgaste acentuado, e de promover a ideia de que os pneus devem satisfazer os requisitos ao longo de toda a sua vida útil e não devem ser substituídos prematuramente. Os requisitos previstos no Regulamento (CE) n.º 661/2009 relativos aos pneus devem ser substituídos *pelos requisitos equivalentes dos regulamentos da ONU*.

Alteração

(19) A União Europeia deve continuar a promover o desenvolvimento, ao nível das Nações Unidas, dos requisitos técnicos para o ruído dos pneus, a resistência ao rolamento e a aderência dos pneus em pavimento molhado, u ma vez que o Regulamento UNECE n.º 117 contém agora disposições pormenorizadas a este respeito. O processo de adaptação dos requisitos em matéria de pneus para ter em conta os progressos técnicos deve prosseguir *de forma rápida e ambiciosa* ao nível das Nações Unidas, em particular a fim de garantir que o desempenho dos pneus é igualmente avaliado no fim da sua vida útil, com desgaste acentuado, e de promover a ideia de que os pneus devem satisfazer os requisitos ao longo de toda a sua vida útil e não devem ser substituídos prematuramente. *A fim de garantir o cumprimento de normas rigorosas*, os requisitos previstos no Regulamento (CE) n.º 661/2009 relativos aos pneus devem ser *controlados e avaliados, devendo ser substituídos assim que o desempenho dos pneus puder ser melhorado na União Europeia*.

Alteração 13

Proposta de regulamento Considerando 25-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(25-A) A fim de garantir o cumprimento do presente regulamento, aplicam-se as medidas corretivas e as sanções previstas no Regulamento (UE) 2018/858.

Alteração 14

Proposta de regulamento

Artigo 1 – parágrafo 1 – n.º 3

Texto da Comissão

Alteração

3. Para a homologação de pneus de fabrico recente no que diz respeito ao respetivo desempenho em termos de segurança e de ambiente.

3. Para a homologação de pneus de fabrico recente no que diz respeito ao respetivo desempenho em termos de segurança e de ambiente, ***de redução do ruído e de poluição atmosférica.***

Alteração 15

Proposta de regulamento

Artigo 3 – parágrafo 2 – ponto 1

Texto da Comissão

Alteração

(1) «Utente da estrada vulnerável», um utente de uma estrada que utiliza um veículo motorizado de duas rodas ou um utente de uma estrada não motorizado, como um ciclista ou um peão;

(1) «Utente da estrada vulnerável», um utente de uma estrada que utiliza um veículo motorizado de duas ***ou três*** rodas ***ou um aparelho elétrico de deslocamento pessoal*** ou um utente de uma estrada não motorizado, como um ciclista ou um peão;

Justificação

Muitos veículos motorizados de duas rodas são atualmente construídos com três rodas motorizadas, continuando a ser vulneráveis face aos automóveis e camiões. Além disso, existem cada vez mais pessoas a circular nas cidades em dispositivos elétricos de deslocação pessoal (trotinetes, monociclos, etc.). Importa não os excluir da definição de utente da estrada vulnerável.

Alteração 16

Proposta de regulamento

Artigo 3 – parágrafo 2 – ponto 7

Texto da Comissão

(7) «Sinal de paragem de emergência», luzes de travagem que piscam rapidamente para alertar os outros utentes da estrada que seguem na retaguarda do veículo que está a ser aplicada ao veículo uma força de desaceleração elevada em relação às condições da estrada;

Alteração

(7) «Sinal de paragem de emergência», luzes de travagem ***ou indicadores de mudança de direção*** que piscam rapidamente para alertar os outros utentes da estrada que seguem na retaguarda do veículo que está a ser aplicada ao veículo uma força de desaceleração elevada em relação às condições da estrada;

Alteração 17

Proposta de regulamento

Artigo 3 – parágrafo 2 – ponto 8

Texto da Comissão

(8) «Detecção de obstáculos em marcha-atrás», ***uma câmara ou monitor***, um sistema ***ótico ou de deteção*** capaz de alertar o condutor para pessoas e objetos que se encontram atrás do veículo, com o principal objetivo de evitar colisões em marcha-atrás;

Alteração

(8) «Detecção de obstáculos em marcha-atrás», um sistema capaz de alertar o condutor para pessoas e objetos que se encontram atrás do veículo, com o principal objetivo de evitar colisões em marcha-atrás;

Alteração 18

Proposta de regulamento

Artigo 3 – parágrafo 2 – ponto 10

Texto da Comissão

(10) «Sistema avançado de travagem de emergência», um sistema que pode detetar automaticamente uma potencial colisão e ativar o sistema de travagem do veículo para o desacelerar, a fim de evitar ou atenuar uma colisão;

Alteração

(10) «Sistema avançado de travagem de emergência», um sistema que pode detetar automaticamente uma potencial colisão e ativar ***automaticamente, no último momento possível***, o sistema de travagem do veículo para o desacelerar, a fim de evitar ou atenuar uma colisão;

Alteração 19

Proposta de regulamento

Artigo 3 – parágrafo 2 – ponto 11

Texto da Comissão

(11) «Sistema de apoio à manutenção na faixa de rodagem», sistema que controla a posição do veículo no que diz respeito ao limite da faixa de rodagem e aplica uma torção no volante ou exerce pressão nos travões, pelo menos quando a saída da faixa ocorre ou está prestes a ocorrer e pode estar iminente uma colisão;

Alteração

(11) «Sistema de apoio à manutenção na faixa de rodagem», sistema que controla a posição do veículo no que diz respeito ao limite da faixa de rodagem e aplica uma torção no volante **e emite um alerta** ou exerce pressão nos travões, pelo menos quando a saída da faixa ocorre ou está prestes a ocorrer e pode estar iminente uma colisão;

Alteração 20

Proposta de regulamento

Artigo 3 – parágrafo 2 – ponto 11-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(11-A) «Sistema de assistência à mudança de direção», um sistema tecnologicamente muito avançado capaz de detetar utentes da estrada vulneráveis que se encontrem em ângulos mortos na proximidade imediata das partes laterais do veículo e de emitir um alerta para evitar uma colisão com os mesmos.

Alteração 21

Proposta de regulamento

Artigo 3 – parágrafo 2 – ponto 13

Texto da Comissão

Alteração

(13) «Aparelho de registo de eventos (acidentes)», um sistema de registo e armazenamento de parâmetros e informações críticos relacionados com uma colisão **e ocorridos antes, durante e após** a colisão;

(13) «Aparelho de registo de eventos (acidentes)», um sistema de registo e armazenamento de parâmetros e informações críticos relacionados com uma colisão, **por um período de tempo adequado e inferior a cinco segundos, em caso de** colisão;

Alteração 22

Proposta de regulamento

Artigo 3 – parágrafo 2 – ponto 14

Texto da Comissão

(14) «Sistema de proteção frontal», uma estrutura ou estruturas separadas, como uma barra de proteção frontal ou um para-choques suplementar, que, além da sua função de base, se destina a proteger a superfície exterior do veículo contra danos em caso de colisão com um objeto, com exceção de estruturas com uma massa inferior a 0,5 kg, destinadas a proteger apenas as luzes do veículo;

Alteração

(14) «Sistema de proteção frontal», uma estrutura ou estruturas separadas, como uma barra de proteção frontal ou um para-choques suplementar, que, além da sua função de base, se destina a proteger a superfície exterior do veículo contra danos **e a evitar ferimentos** em caso de colisão com um objeto **ou um animal**, com exceção de estruturas com uma massa inferior a 0,5 kg, destinadas a proteger apenas as luzes do veículo;

Alteração 23

Proposta de regulamento

Artigo 3 – parágrafo 2 – ponto 21

Texto da Comissão

(21) «Veículo automatizado», um veículo a motor concebido e construído para se deslocar autonomamente por longos períodos de tempo sem supervisão humana contínua;

Alteração

(21) «Veículo automatizado», um veículo a motor concebido e construído para, **em conformidade com as regras de trânsito**, se deslocar autonomamente por longos períodos de tempo sem supervisão humana contínua;

Alteração 24

Proposta de regulamento

Artigo 4 – n.º 4

Texto da Comissão

4. Os fabricantes devem assegurar que os veículos sejam concebidos, fabricados e montados por forma a **minimizar** o risco de lesões nos ocupantes do veículo e nos utentes da estrada vulneráveis.

Alteração

4. Os fabricantes devem assegurar que os veículos sejam concebidos, fabricados e montados por forma a **que, quando usados para os fins previstos**, o risco de **morte ou lesões nos ocupantes do veículo e nos utentes da estrada vulneráveis seja prevenido ou, em caso de acidente, minimizado**.

Alteração 25

Proposta de regulamento Artigo 4 – n.º 5 – alínea b)

Texto da Comissão

(b) Peões, ciclistas, visão e visibilidade;

Alteração

(b) Peões, ciclistas, *caminhantes e patinadores*, visão e visibilidade;

Alteração 26

Proposta de regulamento Artigo 4 – n.º 5-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

5-A. Os requisitos de homologação no que se refere à segurança, estabelecidos no presente regulamento, devem ser neutros do ponto de vista tecnológico e ser ensaiados e garantidos à luz das normas de desempenho específicas que todos os veículos devem cumprir, independentemente do segmento de veículo.

Alteração 27

Proposta de regulamento Artigo 4 – n.º 5-B (novo)

Texto da Comissão

Alteração

5-B. Os fabricantes devem fornecer informações claras e acessíveis aos consumidores através do manual do proprietário, a fim de ajudar os condutores a compreender os sistemas de assistência à condução e as suas funcionalidades.

Alteração 28

Proposta de regulamento Artigo 5 – n.º 4 – alínea b)

Texto da Comissão

(b) A homologação de pneus, incluindo as prescrições técnicas relativas à sua instalação.

Alteração

(b) A homologação de pneus, incluindo ***o seu ensaio em condições de desgaste e em diferentes condições rodoviárias relacionadas com fenómenos meteorológicos, inclusive a aderência em piso molhado, bem como*** as prescrições técnicas relativas à sua instalação.

Alteração 29

Proposta de regulamento

Artigo 5 – n.º 4 – alínea b-A) (nova)

Texto da Comissão

Alteração

(b-A) Introdução, a nível da UE, de uma homologação dos pneus montados em veículos das categorias M₁ e N₁ no que diz respeito à sua aderência em piso molhado.

Alteração 30

Proposta de regulamento

Artigo 6 – n.º 1 – alínea f-A) (nova)

Texto da Comissão

Alteração

(f-A) Sistema eCall.

Alteração 31

Proposta de regulamento

Artigo 6 – n.º 1 – alínea f-B) (nova)

Texto da Comissão

Alteração

(f-B) Aparelho de registo de eventos (acidentes);

Alteração 32

Proposta de regulamento

Artigo 6 – n.º 3-A (novo)

3-A. Os veículos a motor devem estar equipados com sistemas avançados de travagem de emergência, projetados e montados em duas fases e que permitam:

(a) A deteção de veículos em movimento e de obstáculos imóveis à frente do veículo a motor, na primeira fase;

(b) A extensão da capacidade de deteção, nomeadamente nos ângulos mortos, aos utentes da estrada vulneráveis que se encontrem à frente do veículo a motor, na segunda fase;

Os sistemas avançados de travagem de emergência devem cumprir, nomeadamente, os seguintes requisitos:

(a) Não deve ser possível desligar o sistema;

(b) As intervenções automáticas do sistema devem poder ser anuladas por ações deliberadas do condutor como, por exemplo, acelerações;

(c) Os sistemas devem estar em modo de funcionamento normal após cada ativação do interruptor principal de controlo do veículo;

(d) Deve ser possível suprimir facilmente os alertas sonoros, mas tal ação não deve suprimir, simultaneamente, quaisquer outras funções do sistema.

Alteração 33

Proposta de regulamento Artigo 6 – n.º 3-B (novo)

3-B. Os dispositivos de segurança e avisos utilizados para assistir a condução devem ser facilmente compreendidos por todos os condutores, incluindo os idosos e

as pessoas com deficiências.

Alteração 34

Proposta de regulamento Artigo 6 – n.º 3-C (novo)

Texto da Comissão

Alteração

3-C. Os aparelhos de registo de eventos (acidentes) devem satisfazer, nomeadamente, os seguintes requisitos:

- (a) Os dados que podem registar e armazenar, relativamente ao período de tempo adequado e inferior a cinco segundos em caso de colisão, devem incluir a velocidade do veículo, o estado e o nível de ativação dos seus sistemas de segurança e quaisquer outros parâmetros importantes dos sistemas de segurança ativa e de prevenção de acidentes a bordo;**
- (b) Não deve ser possível desativar os dispositivos.**

Alteração 35

Proposta de regulamento Artigo 6-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

Artigo 6.º-A

Regras relativas à privacidade e à proteção de dados

- 1. O presente regulamento não prejudica a aplicação do Regulamento (UE) 2016/679 do Parlamento Europeu e do Conselho. O tratamento de dados pessoais pelo aparelho de registo de dados de um evento (acidente), referido no artigo 6.º, n.º 4-A, deve respeitar as regras de proteção dos dados pessoais previstas no regulamento acima indicado.**
- 2. Os dados pessoais tratados pelo aparelho de registo de dados de um evento (acidente) só podem ser utilizados para**

efeitos de investigação de dados referentes a acidentes. Os dados relativos a eventos (acidentes) só devem ser disponibilizados unicamente às autoridades nacionais, nos termos da legislação nacional ou da União, em conformidade com o Regulamento (UE) 2016/679, através de uma interface normalizada. Os dados anonimizados que um aparelho de registo de dados de evento (acidente) deve ter a capacidade de registar e armazenar devem incluir o modelo, a versão e a variante do veículo e, em especial, os sistemas ativos de segurança e prevenção de acidentes instalados no veículo. Não devem, no entanto, incluir os últimos quatro dígitos da secção do número de identificação do veículo ou qualquer outra informação que possa permitir a identificação do próprio veículo ou do respetivo proprietário ou detentor.

3. Os dados pessoais tratados nos termos do presente regulamento não podem ser conservados mais tempo do que o necessário para a investigação dos dados referentes a acidentes indicado no segundo parágrafo do presente artigo. Esses dados são totalmente suprimidos assim que deixem de ser necessários para esse fim.

4. Os fabricantes asseguram que o aparelho de registo de dados de um evento (acidente) não seja rastreável nem objeto de localização constante.

5. Os fabricantes garantem que os dados sejam removidos de forma automática e contínua da memória interna do aparelho de registo de dados de um evento (acidente).

6. Esses dados não devem estar disponíveis fora do aparelho de registo de dados (acidente), para quaisquer entidades, antes da ocorrência de um evento (acidente).

7. Devem ser integradas tecnologias de reforço da privacidade no aparelho de

registo de dados de um evento (acidente), a fim de proporcionar o nível adequado de proteção da privacidade e um elevado nível de segurança informática, bem como as salvaguardas necessárias para evitar uma vigilância e utilização abusivas, a manipulação à distância e abusos, incluindo ciberataques.

8. Os fabricantes incluem no manual do utilizador informações claras e exaustivas sobre o tratamento de dados efetuado pelo aparelho de registo de dados de um evento (acidente). Essas informações são as seguintes:

(a) A referência à base jurídica para o tratamento dos dados;

(b) O facto de o aparelho de registo de dados de um evento (acidente) estar ativado, por defeito;

(c) As modalidades do tratamento de dados efetuado pelo aparelho de registo de dados de um evento (acidente);

(d) A finalidade específica do tratamento efetuado pelo aparelho de registo de dados de um evento (acidente), que se deve limitar à investigação de dados de acidentes referida no artigo 6.º-A, n.º 2;

e) Os tipos de dados recolhidos e tratados e os destinatários desses dados;

f) O prazo de conservação dos dados no aparelho de registo de dados de um evento (acidente);

g) O facto de o veículo não ser objeto de localização constante;

h) As condições de exercício dos direitos dos titulares dos dados, bem como o contacto do serviço responsável pelos pedidos de acesso;

Alteração 36

**Proposta de regulamento
Artigo 7 – n.º 2**

Texto da Comissão

Alteração

2. Os veículos das categorias M_1 e N_1 devem estar equipados com sistemas avançados de travagem de emergência, projetados e montados em duas fases e que permitam:

Suprimido

(a) A deteção de veículos em movimento e de obstáculos imóveis à frente do veículo a motor, na primeira fase;

(b) Mediante a extensão da capacidade, a deteção de utentes vulneráveis que se encontrem à frente do veículo a motor, na segunda fase.

Alteração 37

Proposta de regulamento Artigo 7 – n.º 3

Texto da Comissão

Alteração

3. Os veículos das categorias M_1 e N_1 devem estar equipados com um sistema de apoio à manutenção na faixa de rodagem.

3. Os veículos das categorias M_1 e N_1 devem estar equipados com um sistema de apoio à manutenção na faixa de rodagem *e de um sistema de aviso de afastamento da faixa de rodagem.*

Alteração 38

Proposta de regulamento Artigo 7 – n.º 4 – parte introdutória

Texto da Comissão

Alteração

4. Os sistemas *avançados* de *travagem de emergência* e os sistemas de *apoio à manutenção na* faixa de rodagem devem cumprir, nomeadamente, os seguintes requisitos:

4. Os sistemas de *apoio à manutenção na faixa de rodagem* e de *aviso de afastamento da* faixa de rodagem devem cumprir, nomeadamente, os seguintes requisitos:

Alteração 39

Proposta de regulamento Artigo 7 – n.º 4 – alínea a-A) (nova)

a-A) As intervenções automáticas do sistema devem poder ser anuladas por ações deliberadas do condutor como, por exemplo, mudanças de direção;

Alteração 40

Proposta de regulamento Artigo 7 – n.º 5

5. Os veículos das categorias M₁ e N₁ devem estar equipados com um aparelho de registo de eventos (acidentes). Os aparelhos de registo de eventos (acidentes) devem satisfazer, nomeadamente, os seguintes requisitos:

Suprimido

(a) Os dados que registam e armazenam relativos ao período anterior e posterior a uma colisão, bem como ao período da própria colisão, devem incluir, no mínimo, a velocidade do veículo, o estado e a taxa de ativação dos seus sistemas de segurança e quaisquer outros parâmetros importantes dos sistemas de segurança ativa e de prevenção de acidentes a bordo;

(b) Não deve ser possível desativar os dispositivos;

(c) A forma como estes registam e armazenam dados deve ser de molde a que os dados estejam protegidos contra qualquer manipulação e possam ser disponibilizados às autoridades nacionais, com base na legislação da União e na legislação nacional em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 2016/679, através de uma interface normalizada para fins de análise de dados de acidentes, que permita identificar com precisão o tipo, a versão e a variante do veículo e, em especial, os sistemas de segurança ativa e

de prevenção de acidentes do veículo.

No entanto, os dados registados e armazenados por um aparelho de registo de eventos (acidentes) não devem incluir os últimos quatro dígitos da secção do número de identificação do veículo nem qualquer outra informação suscetível de permitir a identificação do veículo.

Alteração 41

Proposta de regulamento

Artigo 9 – n.º 2

Texto da Comissão

2. Os veículos das categorias M₂, M₃, N₂ e N₃ devem estar equipados com um sistema de aviso de afastamento da faixa de rodagem e com um sistema avançado de travagem de emergência que cumpram os requisitos estabelecidos nos atos delegados adotados em conformidade com o n.º 7.

Alteração

2. Os veículos das categorias M₂, M₃, N₂ e N₃ devem estar equipados com um sistema de ***apoio à manutenção na faixa de rodagem e de*** aviso de afastamento da faixa de rodagem e com um sistema avançado de travagem de emergência que cumpram os requisitos estabelecidos nos atos delegados adotados em conformidade com o n.º 7.

Alteração 42

Proposta de regulamento

Artigo 9 – n.º 3

Texto da Comissão

3. Os veículos das categorias M₂, M₃, N₂ e N₃ devem estar equipados com ***sistemas avançados capazes de detetar utentes da estrada vulneráveis na proximidade imediata da frente e das laterais do veículo e de emitir um alerta ou de evitar uma colisão com os mesmos.***

Alteração

3. Os veículos das categorias M₂, M₃, N₂ e N₃ devem estar equipados com ***um sistema de assistência à mudança de direção que cumpra os requisitos estabelecidos nos atos delegados adotados em conformidade com o n.º 7.***

Alteração 43

Proposta de regulamento

Artigo 9 – n.º 4 – parte introdutória

Texto da Comissão

4. No que diz respeito aos sistemas mencionados **nos** n.ºs 2 e 3 do presente artigo, estes devem cumprir, nomeadamente, os seguintes requisitos:

Alteração 44

Proposta de regulamento

Artigo 9 – n.º 4 – alínea a-A) (nova)

Texto da Comissão

Alteração 45

Proposta de regulamento

Artigo 9 – n.º 4-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração 46

Proposta de regulamento

Artigo 9 – n.º 5

Texto da Comissão

5. Os veículos das categorias M2, M3, N2 e N3 devem ser concebidos e construídos de modo a maximizar a visibilidade direta dos utentes da estrada vulneráveis a partir do lugar do **motorista**.

Alteração

4. No que diz respeito aos sistemas mencionados **no** n.º 2 do presente artigo, estes devem cumprir, nomeadamente, os seguintes requisitos:

Alteração

a-A) As intervenções automáticas do sistema devem poder ser anuladas por ações deliberadas do condutor como, por exemplo, mudanças de direção;

Alteração

4-A. O sistema mencionado no n.º 3 não pode ser desligado.

Alteração

5. Os veículos das categorias M₂, M₃, N₂ e N₃ devem ser concebidos e construídos de modo a maximizar a visibilidade direta dos utentes da estrada vulneráveis a partir do lugar do **condutor**. ***A Comissão deve propor um ato delegado sobre requisitos de visão direta que elimine o ângulo morto na frente e do lado do condutor dos camiões e reduza significativamente o ângulo morto da***

lateral do camião. Este requisito deve ser diferenciado consoante o tipo de camião.

Alteração 47

Proposta de regulamento Artigo 9 – n.º 6

Texto da Comissão

6. Os veículos das categorias M₂ e M₃ com uma capacidade superior a 22 passageiros além do condutor e construídos com áreas destinadas a passageiros de pé para permitir a movimentação frequente de passageiros devem ser concebidos e construídos de modo a serem acessíveis a pessoas com mobilidade reduzida, incluindo utilizadores em cadeiras de rodas.

Alteração

6. Os veículos das categorias M₂ e M₃ com uma capacidade superior a 22 passageiros além do condutor e construídos com áreas destinadas a passageiros de pé para permitir a movimentação frequente de passageiros devem ser concebidos e construídos de modo a serem acessíveis a pessoas com mobilidade reduzida, incluindo utilizadores em cadeiras de rodas *e pessoas com deficiência.*

Alteração 48

Proposta de regulamento Artigo 11 – n.º 1 – alínea a)

Texto da Comissão

(a) Sistemas destinados a substituir o controlo do veículo pelo condutor, incluindo direção, aceleração e travagem;

Alteração

(a) Sistemas destinados a substituir o controlo do veículo pelo condutor, incluindo direção, aceleração e travagem, *bem como a substituir a ação devida pelo condutor no que respeita à sinalização;*

Alteração 49

Proposta de regulamento Artigo 16-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

Artigo 16.º-A

Reexame

Três anos após a entrada em vigor do

presente regulamento e, posteriormente, de três em três anos, a Comissão deve apresentar ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório que inclua, se for caso disso, propostas de alteração do presente regulamento ou de outra legislação pertinente relativas à inclusão de novas medidas de segurança.

Alteração 50

Proposta de regulamento Artigo 17 – parágrafo 2

Texto da Comissão

O presente regulamento é aplicável a partir de [SP: inserir a data correspondente a **36** meses após a data de entrada em vigor do presente regulamento].

Alteração

O presente regulamento é aplicável a partir de [SP: inserir a data correspondente a **24** meses após a data de entrada em vigor do presente regulamento]. ***Os atos delegados a que se refere o artigo 12.º devem ser publicados, pelo menos, 12 meses antes da sua aplicação.***

Alteração 51

Proposta de regulamento Anexo II – quadro – linha 13

Texto da Comissão

Objeto	Regulamentos da ONU	Requisitos técnicos específicos adicionais	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	UT	Com ponente
Proteção à retaguarda contra o encaixe	Regulamento n.º 58 da ONU		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A

Alteração

Objeto	Regulamentos da ONU	Requisitos técnicos específicos adicionais	1.	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	UT	Com ponente
Proteção à retaguarda contra o encaixe	Regulamento n.º 58 da ONU	<i>Os veículos das categorias N₂ e N₃ devem dispor de proteção contra o encaixe resultante do embate de outro veículo a uma velocidade máxima de 56 km/h.</i>	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A

Alteração 52

**Proposta de regulamento
Anexo II – quadro – linha 36**

Texto da Comissão

Objeto	Regulamentos da ONU	Requisitos técnicos específicos adicionais	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	UT	Com ponente
Travagem de emergência avançada para peões e ciclistas			C			C								

Alteração

Objeto	Regulamentos da ONU	Requisitos técnicos específicos adicionais	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	UT	Com ponente
Travagem de emergência avançada para peões e ciclistas			C	C	C	C	C	C						

Alteração 53

Proposta de regulamento Anexo II – quadro – linha 38

Objeto	Regulamentos da ONU	Requisitos técnicos específicos adicionais	<i>Texto da Comissão</i>											Com ponente	
			M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	UT		
Sistema de informação que anula o ângulo morto				B	B			B	B						B

Alteração

Objeto	Regulamentos da ONU	Requisitos técnicos específicos adicionais	<i>Alteração</i>											Com ponente	
			M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	UT		
<i>Assistência à mudança de direção</i>				B	B			B	B						B

Alteração 54

Proposta de regulamento Anexo II – quadro – linha 49

Texto da Comissão

Objeto	Regulamentos da ONU	Requisitos técnicos específicos adicionais	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	STU	Com ponente
Manutenção na faixa de emergência			B			B								

Alteração

Objeto	Regulamentos da ONU	Requisitos técnicos específicos adicionais	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	UT	Com ponente
Manutenção na faixa de emergência <i>e aviso de afastamento da faixa de rodagem</i>			B	B	B	B	B	B						

Alteração 55

Proposta de regulamento Anexo II – quadro – linha 61

Texto da Comissão

Objeto	Regulamentos da ONU	Requisitos técnicos específicos adicionais	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	UT	Com ponente
Controlo da pressão dos pneus para veículos pesados				B	B		B	B			B	B		

Alteração

Objeto	Regulamentos da ONU	Requisitos técnicos específicos adicionais	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	UT	Com ponente
Controlo da pressão dos pneus para veículos pesados				B	B		B	B		B	B	B		

Alteração 56

Proposta de regulamento Anexo II – quadro – linha 72

Texto da Comissão

Objeto	Regulamentos da ONU	Requisitos técnicos específicos adicionais	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	UT	Com ponente
Controlo inteligente da velocidade			B	B	B	B	B	B						B

Alteração

Objeto	Regulamentos da ONU	Requisitos técnicos específicos adicionais	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	UT	Com ponente
Controlo inteligente da velocidade			C	C	C	C	C	C						C

Alteração 57

Proposta de regulamento Anexo II – quadro – linha 90

Texto da Comissão

Objeto	Regulamentos da ONU	Requisitos técnicos específicos adicionais	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	UT	Com ponente
Registo de eventos (acidente)			B	B ⁵	B ⁵	B	B ⁵	B ⁵						B

Alteração

Objeto	Regulamentos da ONU	Requisitos técnicos específicos adicionais	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	UT	Com ponente
Registo de eventos (acidente)			B	B	B	B	B	B						B

Alteração 58

Proposta de regulamento Anexo 2 – notas do quadro – ponto D

Texto da Comissão

D: Data de recusa da concessão de homologação UE:

[PO: Inserir data: **48** meses a contar da data de aplicação do presente regulamento]

Data de proibição do registo de veículos, bem como da colocação no mercado e da entrada em circulação de componentes e unidades técnicas:

[PO: Inserir data: **84** meses a contar da data de aplicação do presente regulamento]

Alteração

D: Data de recusa da concessão de homologação UE:

[PO: Inserir data: **36** meses a contar da data de aplicação do presente regulamento]

Data de proibição do registo de veículos, bem como da colocação no mercado e da entrada em circulação de componentes e unidades técnicas:

[PO: Inserir data: **72** meses a contar da data de aplicação do presente regulamento]

PROCESSO DA COMISSÃO ENCARGADA DE EMITIR PARECER

Título	Homologação de veículos a motor e seus reboques e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos, no que se refere à sua segurança geral e à proteção dos ocupantes dos veículos e dos utentes da estrada vulneráveis
Referências	COM(2018)0286 – C8-0194/2018 – 2018/0145(COD)
Comissão competente quanto ao fundo Data de comunicação em sessão	IMCO 28.5.2018
Parecer emitido por Data de comunicação em sessão	TRAN 28.5.2018
Relator(a) de parecer Data de designação	Matthijs van Miltenburg 9.7.2018
Exame em comissão	21.11.2018
Data de aprovação	10.1.2019
Resultado da votação final	+ : 44 - : 2 0 : 0
Deputados presentes no momento da votação 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
Suplentes presentes no momento da votação final	Rosa D'Amato, Michael Gahler, Maria Grapini, Karoline Graswander-Hainz, Peter Kouroumbashev, Evžen Tošenovský, Matthijs van Miltenburg
Suplentes (art. 200.º, n.º 2) presentes no momento da votação final	Pascal Durand, Jude Kirton-Darling, Andrey Novakov, Csaba Sógor, Mylène Troszczynski

VOTAÇÃO NOMINAL FINAL NA COMISSÃO ENCARREGADA DE EMITIR PARECER

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 dos símbolos utilizados:

+ : votos a favor

- : votos contra

0 : abstenções

PROCESSO DA COMISSÃO COMPETENTE QUANTO À MATÉRIA DE FUNDO

Título	Homologação de veículos a motor e seus reboques e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos, no que se refere à sua segurança geral e à proteção dos ocupantes dos veículos e dos utentes da estrada vulneráveis		
Referências	COM(2018)0286 – C8-0194/2018 – 2018/0145(COD)		
Data de apresentação ao PE	17.5.2018		
Comissão competente quanto ao fundo Data de comunicação em sessão	IMCO 28.5.2018		
Comissões encarregadas de emitir parecer Data de comunicação em sessão	ENVI 28.5.2018	ITRE 28.5.2018	TRAN 28.5.2018
Comissões que não emitiram parecer Data da decisão	ITRE 19.6.2018		
Relatores Data de designação	Róza Gräfin von Thun und Hohenstein 19.6.2018		
Exame em comissão	11.10.2018	6.12.2018	21.1.2019
Data de aprovação	21.2.2019		
Resultado da votação final	+ : 33 - : 2 0 : 0		
Deputados presentes no momento da votação 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, Róza Gräfin von Thun und Hohenstein, Mylène Troszczynski, Anneleen Van Bossuyt, Marco Zullo		
Suplentes presentes no momento da votação final	Birgit Collin-Langen, Edward Czesak, Nadja Hirsch, Othmar Karas, Arndt Kohn, Adam Szejnfeld, Marc Tarabella, Matthijs van Miltenburg		
Suplentes (art. 200.º, n.º 2) presentes no momento da votação final	John Stuart Agnew, Georg Mayer		
Data de entrega	4.3.2019		

VOTAÇÃO NOMINAL FINAL NA COMISSÃO COMPETENTE QUANTO À MATÉRIA DE FUNDO

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, Róza 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 dos símbolos utilizados:

+ : votos a favor

- : votos contra

0 : abstenções