



Bruxelas, 17.5.2018
COM(2018) 286 final

2018/0145 (COD)

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

(Texto relevante para efeitos do EEE)

{SEC(2018) 270 final} - {SWD(2018) 190 final} - {SWD(2018) 191 final}

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DA PROPOSTA

• Justificação e objetivos da proposta

A mudança tecnológica afeta todos os setores da sociedade e da economia e está a transformar a vida dos cidadãos da UE. Os transportes não constituem uma exceção a esta tendência. As novas tecnologias estão a mudar radicalmente o cenário da mobilidade. Neste contexto, a UE e as suas indústrias devem cumprir o desafio de se tornarem o líder mundial em termos de inovação, digitalização e descarbonização. Nesse sentido, a Comissão adotou uma abordagem abrangente destinada a assegurar que as políticas de mobilidade da UE reflitam estas prioridades políticas, sob a forma de três pacotes de mobilidade «A Europa em Movimento».

No seguimento da Estratégia Europeia de Mobilidade Hipocarbónica, a Comissão adotou dois pacotes de mobilidade, em maio e novembro de 2017¹. Estes pacotes definiram uma agenda positiva para a execução da Estratégia de Mobilidade Hipocarbónica e asseguraram uma transição harmoniosa para uma mobilidade ecológica, competitiva e conectada para todos. A Comissão Europeia insta o Parlamento Europeu e o Conselho a garantirem a rápida adoção destas propostas.

Esta iniciativa faz parte do terceiro pacote de mobilidade «A Europa em Movimento», alicerçado na nova estratégia de política industrial de setembro de 2017, e destina-se a permitir que a Europa colha plenamente os frutos da modernização da mobilidade. É fundamental que o sistema de mobilidade do futuro seja seguro, ecológico e eficiente para todos os cidadãos da UE, de modo a tornar a mobilidade europeia mais segura e mais acessível, a indústria europeia mais competitiva, os empregos europeus mais seguros, bem como a ser mais ecológica e mais bem adaptada aos imperativos inerentes às alterações climáticas. Todos estes desafios exigirão o pleno empenhamento da UE, dos Estados-Membros e das partes interessadas, inclusive no reforço dos requisitos de segurança dos veículos rodoviários.

A segurança rodoviária é uma questão pan-europeia que é abordada de forma integrada. Tradicionalmente, as políticas articulam-se em torno de três pilares: utentes das estradas (condutores, peões e ciclistas), veículos e infraestruturas.

Ao longo das últimas décadas, a segurança rodoviária melhorou significativamente. Não obstante, os progressos alcançados no que respeita à redução das mortes na estrada abrandaram nos últimos anos. De acordo com as estatísticas da UE, desde 2013 que não foi registada qualquer redução significativa no número de mortes na estrada na União². Enquanto alguns Estados-Membros continuam a registar anualmente progressos significativos, noutros o número de vítimas mortais na estrada tem vindo a agravar-se, o que conduz à estagnação das taxas globais de mortalidade rodoviária ao nível da União.

É, pois, necessário, um quadro revisto e mais bem adaptado às mudanças na mobilidade resultantes das tendências sociais (por exemplo, mais ciclistas e mais peões, uma sociedade em envelhecimento) e do desenvolvimento tecnológico. É de prever que, na ausência de novas iniciativas em matéria de segurança rodoviária, os efeitos para a segurança da atual

¹ COM(2017) 283 final e COM(2017) 675 final.

² https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/pdf/observatory/historical_evolution.pdf

abordagem deixem de ser suficientes para compensar o crescente volume de tráfego. A complexidade da situação requer, pois, um ajustamento estratégico dinâmico que dê uma resposta consistente e eficaz à maior parte dos desafios que se colocam em todo o espectro das políticas de segurança rodoviária. Em termos de segurança dos veículos, tal implica tornar obrigatória toda uma série de medidas de segurança avançadas, como equipamentos de série para as categorias de veículos pertinentes, e reforçar a proteção de utentes da estrada vulneráveis, como peões, ciclistas, pessoas de pequena estatura e idosos.

A atual proposta aborda o grave problema do número persistentemente elevado de acidentes rodoviários – que está na origem de um elevado número de mortes e ferimentos graves – e propõe medidas destinadas a reforçar a segurança ao nível dos veículos, de modo a evitar e a reduzir o número de acidentes, por um lado, e a reduzir a gravidade dos acidentes que não seja possível evitar, por outro. Esta proposta deve ser analisada em estreita relação com outras iniciativas que fazem parte do terceiro pacote de mobilidade, como, por exemplo, as alterações propostas à diretiva relativa à gestão da segurança da rede rodoviária³. Estas iniciativas visam ainda contribuir para reduzir o número de vítimas mortais e de feridos nas estradas da UE, criando assim objetivos e horizontes comuns e interligados. Além disso, determinados sistemas de bordo dos veículos, como os sistemas de apoio à manutenção na faixa de rodagem e os sistemas inteligentes de adaptação da velocidade, dependem de uma infraestrutura rodoviária em boas condições de manutenção (marcação, sinalização e câmaras). Por conseguinte, as propostas em matéria de infraestrutura rodoviária e de segurança dos veículos são complementares em determinados domínios e permitem que os sistemas de bordo realizem o seu pleno potencial.

Por outro lado, o quadro geral da segurança dos veículos e da infraestrutura deve ter em conta os progressos céleres realizados no domínio da condução conectada e automatizada. Por conseguinte, existe igualmente uma estreita ligação com a estratégia da Comissão relativa aos sistemas cooperativos de transporte inteligentes (STIC)⁴ e com a proposta de uma estratégia de mobilidade da UE para o futuro⁵. Os veículos do futuro terão não só de estar aptos a acolher os novos desenvolvimentos tecnológicos em termos de infraestrutura, mas também de assumir a liderança no sentido de permitir uma condução plenamente automatizada. Por esse motivo, a imposição no presente de novas medidas de segurança aos veículos contribuirá para que os condutores se habituem gradualmente às novas condições, o que aumentará a confiança da opinião pública e a aceitação da transição para a condução autónoma.

A proposta está igualmente em plena conformidade com as conclusões do Conselho baseadas na Declaração de Valeta, nas quais os ministros dos transportes reafirmaram o seu empenhamento em melhorar a segurança rodoviária⁶ e, nomeadamente, exortaram a Comissão a reforçar a proteção dos utentes da estrada, sobretudo dos mais vulneráveis, assegurando a aplicação de novas medidas de segurança a veículos.

³ Diretiva 2004/54/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de abril de 2004, relativa aos requisitos mínimos de segurança para os túneis da rede rodoviária transeuropeia, JO L 167 de 30.4.2004, p. 39.

⁴ Comunicação da Comissão intitulada «Uma estratégia europeia relativa aos sistemas cooperativos de transporte inteligentes, uma etapa rumo a uma mobilidade cooperativa, conectada e automatizada» (COM(2016) 766 final).

⁵ Comunicação da Comissão intitulada «On the road to automated mobility: An EU strategy for mobility of the future» [Rumo a uma mobilidade automatizada: uma estratégia da UE para a mobilidade do futuro] (COM(2018) 283).

⁶ http://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/valletta_declaration_on_improving_road_safety.pdf

- **Coerência com as disposições existentes no mesmo domínio setorial**

A Diretiva 2007/46/CE⁷ (que será substituída por um regulamento aplicável a partir de 1 de setembro de 2020⁸) estabelece requisitos harmonizados de segurança e de proteção do ambiente que os veículos a motor têm de cumprir antes de serem introduzidos no mercado interno, de modo a facilitar a livre circulação de veículos. Esta diretiva providencia um enquadramento no âmbito do qual se aplicam inúmeros atos regulamentares independentes com requisitos técnicos distintos para os diferentes tipos de veículos.

Neste contexto, o regulamento relativo à segurança geral dos veículos⁹, o regulamento relativo à segurança dos peões¹⁰ e o regulamento relativo à segurança dos veículos movidos a hidrogénio¹¹ constituem atos regulamentares distintos no âmbito do procedimento de homologação da União Europeia. Os requisitos técnicos para a homologação de veículos a motor no que diz respeito a numerosos elementos de segurança e de proteção ambiental foram harmonizados a nível da União, a fim de evitar diferenças de um Estado-Membro para outro e assegurar elevados padrões de saúde e segurança em toda a União.

Tanto o artigo 17.º do regulamento relativo à segurança geral dos veículos como o artigo 12.º do regulamento relativo à segurança dos peões exigem que a Comissão acompanhe a evolução técnica no domínio do reforço das tecnologias de segurança e considere o eventual alargamento do âmbito das medidas de segurança em vigor a outras/todas as categorias de veículos, tornando obrigatórias novas medidas de segurança através de legislação europeia atualizada e, desse modo, reforçando a proteção dos utentes da estrada vulneráveis.

De acordo com os requisitos supramencionados, a presente proposta introduz na legislação em vigor as alterações necessárias para a adaptar ao progresso técnico e, simultaneamente, introduz novas medidas de segurança para os veículos, que apresentam um elevado potencial para salvar vidas na estrada.

Além disso, a proposta é coerente com o Regulamento (UE) 2015/758¹², que exige que, a partir de 31 de março de 2018, todos os novos tipos de automóveis de passageiros e veículos comerciais ligeiros sejam equipados com um sistema *eCall*, que, em caso de acidente grave, liga automaticamente para o número europeu único de emergência 112. Estima-se que o sistema *eCall* possa acelerar os tempos de resposta a emergências e salvar até 2 500 vidas por ano. Embora o sistema *eCall* ajude a atenuar as consequências dos acidentes rodoviários graves em toda a UE, a atual proposta visa evitar estes acidentes ou reduzir a gravidade dos

⁷ JO L 263 de 9.10.2007, p. 1.

⁸ COM(2016) 31 final.

⁹ Regulamento (CE) n.º 661/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de julho de 2009, relativo às prescrições para homologação no que se refere à segurança geral dos veículos a motor, seus reboques e sistemas, componentes e unidades técnicas a eles destinados (JO L 200 de 31.7.2009, p. 1).

¹⁰ Regulamento (CE) n.º 78/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de janeiro de 2009, relativo à homologação de veículos a motor no que diz respeito à proteção dos peões e outros utilizadores vulneráveis da estrada, que altera a Diretiva 2007/46/CE e revoga as Diretivas 2003/102/CE e 2005/66/CE (JO L 35 de 4.2.2009, p. 1).

¹¹ 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).

¹² 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).

acidentes que não seja possível evitar, a fim de diminuir o número de mortos e feridos em estado grave.

- **Coerência com outras políticas da União**

Em termos mais gerais, a presente proposta contribui para as prioridades associadas ao crescimento, emprego e investimento na União, à promoção das inovações mais eficientes, à retenção de empregos de qualidade na Europa e à digitalização do mercado interno através da promoção de dispositivos de segurança que são considerados tecnologias fundamentais para promover e alargar a utilização em grande escala de veículos automatizados na União.

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDADE E PROPORCIONALIDADE

- **Base jurídica**

A base jurídica da presente proposta é constituída pelo artigo 114.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE).

- **Subsidiariedade (no caso de competência não exclusiva)**

O princípio da subsidiariedade é aplicável, uma vez que a proposta não é da competência exclusiva da União. Os objetivos da proposta não podem ser suficientemente alcançados pelos Estados-Membros pelas razões a seguir indicadas.

Os requisitos técnicos para a homologação de veículos a motor no que diz respeito a numerosos elementos de segurança e de proteção ambiental foram harmonizados a nível da União, a fim de evitar que decisões de um Estado-Membro pudessem comprometer todo o sistema de homologação de veículos. A intervenção ao nível da União é necessária para evitar a emergência de barreiras ao mercado único, para realizar melhor os objetivos da proposta, na medida em que evita a fragmentação do mercado interno – que, de outra forma, seria inevitável – e para reforçar a segurança e o desempenho ambiental dos veículos. Por conseguinte, a proposta respeita o princípio da subsidiariedade.

- **Proporcionalidade**

Como se pode observar na avaliação de impacto, a proposta respeita o princípio da proporcionalidade, não indo além do necessário para realizar o objetivo de redução do número de mortes nas estradas da União, ao mesmo tempo que assegura o adequado funcionamento do mercado interno e um elevado nível de segurança pública e proteção ambiental.

A presente proposta reflete as mais elevadas normas de segurança para todos os veículos, incluindo os veículos comerciais ligeiros (categoria N1), relativamente aos quais os custos da opção preferida (PO3) excedem ligeiramente os benefícios. Contudo, neste caso são tidos em consideração outros aspetos, como a necessidade de coerência das políticas, assegurando condições de concorrência equitativas para todos os fabricantes de automóveis no mercado interno, evitando a exposição dos trabalhadores a riscos acrescidos e possibilitando aos fabricantes a redução dos custos devido às economias de escala, e o facto de os veículos comerciais ligeiros partilharem frequentemente a plataforma e outros dispositivos de *hardware* com os automóveis de passageiros. Além do mais, uma vez que é dado tempo suficiente aos fabricantes para se adaptarem aos novos requisitos, a atual proposta é considerada proporcional.

Além disso, a proposta prevê a simplificação do quadro regulamentar, reduzindo os custos administrativos tanto para as autoridades nacionais como para a indústria. A avaliação de

impacto conclui ainda que as medidas políticas previstas não terão um impacto considerável nas PME (ver ponto 6.3).

- **Escolha do instrumento**

A proposta abrange três regulamentos inter-relacionados – segurança geral dos veículos, segurança dos peões e segurança dos veículos movidos a hidrogénio – pelo que o instrumento escolhido é igualmente um regulamento. Atentas as substanciais alterações propostas, o facto de as disposições do regulamento relativo à segurança dos peões e do regulamento relativo à segurança dos veículos movidos a hidrogénio estarem, em larga medida, obsoletas e deverem ser substituídas pelos correspondentes regulamentos da ONU (n.ºs 127 e 134) e tendo em vista a simplificação da legislação, afigurou-se apropriado propor um novo ato jurídico para substituir e revogar os três regulamentos e as respetivas medidas de execução.

3. RESULTADOS DAS AVALIAÇÕES *EX POST*, DA CONSULTA DAS PARTES INTERESSADAS E DAS AVALIAÇÕES DE IMPACTO

- **Avaliações *ex post*/balanços de qualidade da legislação em vigor**

O Regulamento relativo à segurança geral dos veículos não foi objeto de avaliação *ex post*.

- **Consulta das partes interessadas**

A consulta pública formal da Comissão sobre a proposta decorreu entre 31 de julho e 22 de outubro de 2017 e foi precedida de consultas complementares direcionadas, nomeadamente:

- um compromisso geral das partes interessadas, de julho de 2014, assumido no âmbito da 124.ª reunião do Grupo de Trabalho sobre Veículos a Motor (o grupo de peritos da Comissão em que participam partes interessadas públicas e privadas);
- um evento subsequente de dois dias de consultas direcionadas (presenciais) às partes interessadas que teve lugar em outubro de 2014;
- na 131.ª reunião do Grupo de Trabalho sobre Veículos a Motor, realizada em 16 de fevereiro de 2016, a Comissão apresentou aos Estados-Membros e às partes interessadas um conjunto de 19 potenciais medidas a ter em conta na revisão do regulamento relativo à segurança geral dos veículos e do regulamento relativo à segurança dos peões;
- em novembro de 2016, teve lugar uma intensa consulta às partes interessadas (72 participantes em representação de 32 instituições de ensino superior/investigação, grupos de defesa da segurança, fabricantes de veículos, indústria de componentes, administrações locais/nacionais e outros peritos relevantes).

Estas consultas aprofundadas tiveram como principal objetivo, por um lado, informar as partes interessadas acerca das perspetivas da Comissão sobre o futuro da segurança dos veículos e, por outro, apresentar a todas as partes interessadas, da forma mais transparente possível, todos os dados, parâmetros, opiniões de peritos e fontes que constituíram a base da avaliação de impacto, em termos de conjuntos de dados, nomeadamente, as taxas de adesão voluntária aos sistemas de segurança dos veículos, o custo da tecnologia, a sua eficácia e a população-alvo de entre as vítimas do tráfego. Estas consultas permitiram igualmente que as partes interessadas avaliassem e validassem os principais dados utilizados como sendo suficientemente sólidos, pertinentes e atualizados. O resultado das consultas foi ulteriormente

utilizado como base para a elaboração da proposta e da avaliação de impacto que a acompanhou.

- **Obtenção e utilização de competências especializadas**

Em março de 2015, a Comissão publicou o estudo «Benefit and Feasibility of a Range of New Technologies and Unregulated Measures in the fields of Vehicle Occupant Safety and Protection of Vulnerable Road Users» [Vantagens e viabilidade de um conjunto de novas tecnologias e de medidas não regulamentadas nos domínios da segurança dos ocupantes dos veículos e da proteção dos utentes da estrada vulneráveis]¹³, no contexto da revisão prevista do regulamento relativo à segurança geral dos veículos e do regulamento relativo à segurança dos peões. O estudo oferece uma perspetiva geral de mais de 50 medidas de segurança disponíveis que podem contribuir para reduzir o número de mortos e feridos na estrada (incluindo relações custo/benefício).

Em dezembro de 2016, a Comissão apresentou um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho intitulado «Salvar Vidas: reforçar a segurança dos veículos na UE»¹⁴. O documento de trabalho dos serviços da Comissão que acompanha esse relatório¹⁵ identifica e sugere 19 potenciais medidas de regulamentação eficazes para reduzir os acidentes rodoviários e a mortalidade por estes provocada.

Tendo em vista a elaboração da avaliação do impacto desta iniciativa, em maio de 2017 a Comissão publicou um segundo estudo, intitulado «In depth cost-effectiveness analysis of the identified measures and features regarding the way forward for EU vehicle safety» [Análise aprofundada da relação custo-eficácia das medidas e dos dispositivos identificados em relação ao rumo a seguir no que respeita à segurança dos veículos na UE], que contém uma avaliação mais exaustiva da relação custo-benefício/eficácia das 19 potenciais medidas de regulamentação selecionadas¹⁶.

- **Avaliação de impacto**

A iniciativa é apoiada por uma avaliação de impacto que obteve um parecer positivo com reservas após análise, em 17 de janeiro de 2018, pelo Comité de Controlo da Regulamentação (CCR). As reservas do CCR incidiram, essencialmente, em três aspetos:

– O CCR considerou que o relatório da avaliação de impacto não delimitava com suficiente clareza a contribuição prevista desta iniciativa na abordagem mais abrangente da segurança rodoviária no âmbito do sistema de segurança e que, além disso, não explicava claramente a relação e a complementaridade com a iniciativa paralela de segurança da infraestrutura rodoviária.

¹³

http://bookshop.europa.eu/en/benefit-and-feasibility-of-a-range-of-new-technologies-and-unregulated-measures-in-the-field-of-vehicle-occupant-safety-and-protection-of-vulnerable-road-users-pbNB0714108/?pgid=Iq1Ekni0.1ISR00OK4MycO9B0000BAJ9tQVY;sid=OT_-Ap3uO3P-V8j2wGFgpf_Lm_yCUpo9P-w=

¹⁴ Relatório sobre o acompanhamento e a avaliação dos dispositivos avançados de segurança dos veículos, a sua relação custo-eficácia e a sua exequibilidade, tendo em vista a revisão dos regulamentos relativos à segurança geral dos veículos e à proteção dos peões e outros utilizadores vulneráveis da estrada (COM(2016) 787 final).

¹⁵ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=SWD:2016:431:FIN>

¹⁶ GSR 2, TRL, maio de 2017: <https://publications.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/77990533-9144-11e7-b92d-01aa75ed71a1>

- O CCR apontou ainda a falta de coerência entre o problema (estagnação na redução das mortes na estrada), os seus motivos, os objetivos da iniciativa e a conceção das opções.
- O CCR salientou o facto de o relatório ainda não ser claro quanto à forma como foram seleccionadas as diferentes medidas e quanto aos seus custos e benefícios estimados, bem como quanto ao papel e aos pareceres das partes interessadas no processo.

O parecer destacou ainda a importância da dimensão REFIT da iniciativa, bem como a necessidade de fornecer informações mais detalhadas sobre a preferência manifestada pela opção 3 em relação aos veículos comerciais ligeiros.

Em resposta a estas reservas, foram acrescentadas na avaliação de impacto final as seguintes precisões:

- esclarecimentos quanto à relação e à complementaridade entre esta iniciativa e a iniciativa paralela em matéria de segurança da infraestrutura rodoviária (ponto 1.4);
- as iniciativas são colocadas no contexto da abordagem de base, são explicadas as respetivas contribuições para os objetivos comuns, bem como as metodologias dos estudos subjacentes, de forma a demonstrar que é evitada qualquer dupla contagem (mais informações fornecidas no ponto 2.1. e no anexo 4);
- informações sobre a abordagem do sistema de segurança, bem como outras possíveis razões para a estagnação da redução das taxas de mortalidade na estrada (no contexto das origens dos acidentes, da diversidade da população, dos fatores de utilização da estrada e das preocupações gerais no que respeita à condução (ponto 2.1.);
- é criado um novo ponto 2.2., que estabelece uma ligação entre os principais problemas de segurança rodoviária e os problemas ligados aos veículos e ao desempenho de segurança dos veículos, com o objetivo de melhorar a compreensão da estrutura da definição do problema e dos condutores, que poderão ser de natureza bastante menos holística, mas muito mais importantes no que aos veículos diz respeito, continuando a ser plenamente relevantes;
- a lógica de intervenção dos pontos 5.1 a 5.4 foi mais estreitamente ligada aos principais problemas, objetivos e opções. As alterações na designação dos objetivos e das opções deixam claro que esta iniciativa não está centrada na proteção de grupos específicos de participantes no tráfego em detrimento de outros, ao mesmo tempo que os objetivos são mais bem clarificados, deixando clara a necessidade de, por um lado, assegurar a proteção em caso de acidente e, por outro, prevenir e evitar totalmente a ocorrência de acidentes;
- na nova versão, o ponto 5 explica a interação e o papel das partes interessadas no processo de seleção de diferentes medidas e na avaliação dos respetivos benefícios e eficácia (em múltiplas etapas), bem como a forma como as partes interessadas colaboram na avaliação dos custos e dos benefícios finais das medidas isoladas em relação a medidas agrupadas;
- o ponto 2.8 é alterado para explicar melhor a simplificação do quadro legislativo, apresentar as alternativas em relação às disposições legislativas eventualmente obsoletas e fornecer indicações sobre as futuras atualizações das normas de segurança dos veículos; e
- a justificação e a clarificação da escolha de incluir os veículos comerciais ligeiros na opção 3 foram adicionadas ao ponto 8, salientando o facto de a maior parte dos fabricantes europeus já superar os requisitos de segurança obrigatórios nos veículos que fabrica, as

condições de concorrência equitativas para os fabricantes de automóveis, as sinergias na conceção de veículos, a partilha de custos, as opiniões das partes interessadas e o maior risco de prejudicar uma categoria limitada de pessoas, nomeadamente trabalhadores que utilizam veículos comerciais ligeiros na sua vida profissional.

A síntese do relatório da avaliação de impacto e o parecer do CCR encontram-se publicados em:

[...]

[...]

A avaliação de impacto examinou três grandes opções estratégicas:

- Opção 1: «Generalização de características de segurança aperfeiçoadas e amplamente disponíveis» – consiste em tornar obrigatórias medidas/sistemas de segurança cuja tecnologia está devidamente aperfeiçoada. Estas medidas irão proteger, essencialmente, os ocupantes dos veículos. Será aplicável a partir da data de aplicação do regulamento.
- Opção 2: «Introdução de características de segurança amplamente disponíveis e de outras menos divulgadas como equipamento de série» – consiste na opção 1, acrescida de medidas de segurança atualmente disponíveis e utilizadas na frota de veículos, mas menos comuns e que requerem mais tempo a fim de estarem aperfeiçoadas para utilização em todas as categorias de veículos e segmentos de mercado (aplicável 24 meses após a data de aplicação do regulamento). Prevê igualmente medidas que garantem a atenção do condutor à tarefa de condução propriamente dita e a proteção global dos utentes da estrada vulneráveis.
- Opção 3: «Introdução de um conjunto de características de segurança que impulsionam a inovação» – consiste na opção 2 acrescida de soluções de segurança adicionais viáveis e já disponíveis no mercado, embora com uma taxa reduzida de utilização e de comercialização, mas com potencial para reduzir o número de mortes na estrada na União e para aumentar as soluções de segurança inovadoras no importante setor automóvel. A única característica com uma data de aplicação alargada comparativamente com as duas opções anteriores é o requisito de visibilidade direta de utentes da estrada vulneráveis pelos motoristas de camiões (aplicável 48 meses após a data de aplicação do regulamento).

A opção preferida é a opção 3. Espera-se que esta evite o maior número de mortes e de ferimentos graves nos ocupantes dos veículos e nos utentes da estrada vulneráveis, a um custo globalmente aceitável. Além disso, assegura uma abordagem coerente e não discriminatória em relação a todas as categorias de veículos.

Os benefícios esperados são os seguintes:

- Espera-se que, ao longo de um período de 16 anos, a introdução das novas medidas de segurança contribua para reduzir em 24 794 o número de mortos e em 140 740 o número de feridos graves.
- Em termos de valor atual, estes números representam um benefício de 72,8 mil milhões de euros.

- Espera-se igualmente uma redução dos congestionamentos de trânsito devido à redução do número de colisões, embora este tipo de benefício não possa ser quantificável. Haverá, contudo, sem dúvida, uma redução da perda de tempo (cidadãos), um aumento da produtividade (empresas) e uma melhor utilização das infraestruturas rodoviárias existentes (administrações).
- Por último, espera-se igualmente uma redução das emissões dos veículos e uma melhoria da qualidade do ar devido aos sistemas de controlo da velocidade e da pressão dos pneus, embora, uma vez mais, este tipo de benefício não possa ser quantificado.

Os custos esperados são os seguintes:

- Os custos totais previstos (investimentos únicos e custos regulares de produção) para os fabricantes de veículos deverão ascender a 57,4 mil milhões de euros a preços correntes.
- Não estão previstos, a médio e a longo prazo, aumentos significativos dos preços dos veículos em resultado das novas medidas de segurança propostas, pelo que a análise de custo-benefício não teve em conta um impacto significativo nas vendas de veículos.
- Não estão previstos custos adicionais específicos para as administrações nacionais, porquanto os novos dispositivos de segurança dos veículos inscrever-se-ão nas atuais prescrições de homologação.

Indicadores gerais de custo-benefício:

- Estes valores representam um benefício líquido global de 15,4 mil milhões de euros.
- A «melhor estimativa» em termos de relação custo-benefício da opção preferida é de 1,27.
- **Adequação da regulamentação e simplificação**

Não é expectável que a presente proposta tenha um impacto significativo em termos de carga regulamentar para os fabricantes ou para as autoridades nacionais, uma vez que a homologação dos veículos já está abrangida pelo quadro legislativo em vigor e a inclusão de eventuais novos dispositivos de segurança será integrada nesse mesmo quadro.

Embora os procedimentos pertinentes de ensaio e certificação de veículos possam ser realizados no âmbito da infraestrutura de homologação existente nos Estados-Membros, haverá custos adicionais de ensaios e de certificação. Estes custos são, contudo, pouco significativos¹⁷ comparativamente com os custos globais de desenvolvimento de um novo modelo de veículo (que, normalmente, varia entre centenas de milhões e milhares de milhões de euros).

O Regulamento relativo à segurança geral dos veículos atualmente em vigor, além de introduzir uma série de medidas de segurança dos veículos, com base nas recomendações do

¹⁷ Fitness Check of the Legal Framework for the Type-Approval of Motor Vehicles [Controlo da adequação do quadro jurídico para a homologação de veículos a motor] – <http://ec.europa.eu/smart-regulation/evaluation/search/download.do?documentId=9407681>.

Grupo de Alto Nível CARS 21¹⁸, pretendeu igualmente simplificar a legislação, substituindo 38 diretivas CE por regulamentos UNECE equivalentes e harmonizados a nível mundial. No mesmo sentido, a presente proposta visa revogar diversos regulamentos da UE que aplicam o regulamento relativo à segurança geral dos veículos, o regulamento relativo à segurança dos peões e o regulamento relativo à segurança dos veículos movidos a hidrogénio, substituindo-os por regulamentos UNECE equivalentes, aos quais a União aderiu entretanto. Além disso, simplifica a legislação, consolidando estes três regulamentos num único ato legislativo.

- **Direitos fundamentais**

A proposta poderá ter impacto nos direitos dos cidadãos garantidos ao abrigo dos artigos 7.º e 8.º da Carta, no que diz respeito à proteção da privacidade e dos dados pessoais. Alguns dos dados compilados no equipamento de registo de eventos ou através dos sistemas a instalar no veículo – como os sistemas de controlo da sonolência e da atenção do condutor ou os sistemas avançados de reconhecimento da distração – podem ser dados pessoais relativos a uma pessoa singular identificada ou identificável. É considerada identificável uma pessoa singular que possa ser identificada, direta ou indiretamente, em especial por referência a um identificador, como por exemplo um nome, um número de identificação, dados de localização, identificadores por via eletrónica ou a um ou mais elementos específicos da identidade física, fisiológica, genética, mental, económica, cultural ou social dessa pessoa singular. Qualquer tratamento de dados pessoais 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 Dados¹⁹.

4. INCIDÊNCIA ORÇAMENTAL

A proposta não terá implicações para o orçamento da União.

5. OUTROS ELEMENTOS

- **Planos de execução e mecanismos de acompanhamento, de avaliação e de informação**

A Comissão Europeia continuará a acompanhar os progressos técnicos no setor automóvel e, se for caso disso, proporá alterações à legislação pertinente, no sentido de incluir novas medidas de segurança. Continuará também a participar ativamente e a liderar o processo de harmonização das normas relativas aos veículos a nível internacional (Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa, –UNECE).

Para que o novo regulamento possa acompanhar os progressos futuros, foi considerado mais adequado prever a revisão das normas de segurança dos veículos de forma mais dinâmica, nomeadamente associada ao progresso técnico geral e à ocorrência de novas necessidades de

¹⁸ COM(2007) 22 final – O Grupo de Alto Nível CARS 21 foi mandatado para formular recomendações a curto, médio e longo prazo em termos de política pública e quadro regulamentar para a indústria automóvel europeia suscetíveis de fomentar a competitividade e o emprego a nível global, apoiando, simultaneamente, o progresso em termos de segurança e desempenho ambiental, a preços acessíveis para o consumidor:
<http://ec.europa.eu/DocsRoom/documents/1891/attachments/1/translations/en/renditions/pdf>

¹⁹ 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).

segurança. Neste contexto, os desenvolvimentos regulamentares a nível internacional, através da UNECE, bem como a frequente necessidade de adaptação dessas regras, tendem a automatizar este processo de revisão.

A Comissão está determinada a promover e a apoiar o desenvolvimento, tão rápido quanto possível, das prescrições técnicas detalhadas para sistemas avançados de veículos ao nível da UNECE. No entanto, a Comissão está empenhada em estabelecer esses requisitos no âmbito do quadro de homologação da UE, na eventualidade de a preparação ao nível da UNECE não avançar ao ritmo necessário. A Comissão envidará igualmente esforços no sentido de garantir que os regulamentos das Nações Unidas adotados com o apoio da União são definidos de acordo com os mais elevados padrões de tecnologia de segurança rodoviária disponível e são atualizados regularmente.

Por outro lado, a introdução de um equipamento de registo de eventos (acidentes) (EDR) que armazene uma série de dados cruciais sobre o veículo durante um curto espaço de tempo antes, durante e após um evento gerador (frequentemente o acionamento do *airbag*) deve ser entendida como um passo importante na direção certa para obter dados rigorosos sobre acidentes ao nível da UE, o que ainda não existe numa escala suficiente mas que é indispensável para um controlo exaustivo do desempenho dos veículos em termos de segurança rodoviária. As informações do EDR irão facilitar a análise aprofundada da segurança rodoviária e a avaliação da eficácia de medidas de segurança específicas. Por este motivo, os Estados-Membros devem ser vivamente incentivados a analisar de forma mais exaustiva os acidentes ocorridos nas estradas da União e a disponibilizar relatórios nacionais exaustivos. Neste contexto, os Estados-Membros devem ainda ser incentivados, no âmbito das suas atividades, a analisar e a melhorar a segurança rodoviária a nível nacional, através de diferentes plataformas de partilha de conhecimento à sua disposição²⁰.

- Documentos explicativos (para as diretivas)

Não aplicável.

- **Explicação pormenorizada das disposições específicas da proposta**

Em termos gerais, a presente proposta diz respeito ao Regulamento (UE) 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, uma vez que ambos os regulamentos têm em comum um prazo compatível para a sua aplicação.

Capítulo I (Objeto, âmbito de aplicação e definições):

Artigo 1.º – Na sequência da proposta de consolidação do regulamento relativo à segurança geral dos veículos e do regulamento relativo à segurança dos peões, o objeto do regulamento relativo à segurança geral dos veículos é mantido na presente proposta, com a adição de uma referência às necessidades de proteção dos ocupantes dos veículos e dos utentes da estrada vulneráveis.

Artigo 2.º – Em geral, o âmbito de aplicação do regulamento relativo à segurança geral dos veículos é mantido, contudo, ao nível das medidas de segurança dos veículos atualmente

20

https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/pdf/national-road-safety-strategies_en.pdf

aplicáveis e das isenções conexas, embora esse âmbito tenha sido alargado no sentido de abranger igualmente outras categorias de veículos (ou mesmo todas) e de eliminar as isenções correspondentes (por exemplo, são eliminadas as atuais isenções associadas a SUV e furgonetas).

Artigo 3.º – É incluído um conjunto de novas definições destinadas a cobrir as características de segurança dos veículos recém-introduzidas.

Capítulo II (artigos 4.º a 11.º):

Seguindo uma lógica semelhante à do regulamento relativo à segurança geral dos veículos atualmente em vigor, o artigo 4.º estabelece os requisitos técnicos gerais para a homologação de veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas e fornece uma lista de áreas de segurança para as quais são (ou devem ser) desenvolvidas regras mais detalhadas no direito derivado. Faz-se referência ao anexo I, que enumera todos os regulamentos das Nações Unidas obrigatoriamente aplicáveis na UE, e ao anexo II, que contém informações pormenorizadas sobre os requisitos de segurança de veículos pertinentes, o seu âmbito de aplicação e o direito derivado conexo, quer existente, quer a desenvolver no âmbito da iniciativa.

A presente proposta prevê ainda a capacitação da Comissão para alterar e estabelecer normas e requisitos técnicos pormenorizados por meio de atos delegados e para alterar os anexos I e II, a fim de ter em conta o progresso técnico e a evolução da regulamentação ao nível das Nações Unidas e da União.

O artigo 5.º alarga a todas as categorias de veículos o âmbito do requisito atualmente aplicável de dotar os veículos de passageiros de sistemas de controlo da pressão dos pneus.

O artigo 6.º torna obrigatório um conjunto de dispositivos avançados de segurança para todos os veículos (por exemplo, o sistema inteligente de adaptação da velocidade; os sistemas de controlo da sonolência e da atenção do condutor/reconhecimento da distração; deteção de obstáculos em marcha-atrás; pré-instalação de dispositivos de bloqueio da ignição sensíveis ao álcool).

O artigo 7.º estabelece os requisitos específicos para automóveis e furgonetas, prevendo, nomeadamente, que estejam equipados com um aparelho de registo de eventos (acidentes) e que sejam projetados e construídos com uma zona alargada de proteção de impacto da cabeça para os utentes da estrada vulneráveis.

O artigo 8.º estabelece os requisitos aplicáveis a sistemas de proteção frontais.

O artigo 9.º estabelece os requisitos específicos aplicáveis a camiões e autocarros e, em especial, requer que estes estejam equipados com um sistema de deteção e alerta de utentes da estrada vulneráveis que se encontrem na proximidade imediata da frente e da parte lateral do veículo, devendo tal sistema ser concebido de forma a melhorar a visibilidade dos utentes da estrada vulneráveis a partir do lugar do condutor.

A Comissão não propõe uma alteração dos sistemas avançados de travagem de emergência para camiões e autocarros de modo a travarem automaticamente caso detetem utentes da estrada vulneráveis, tal como é proposta para os automóveis de passageiros e para os veículos comerciais ligeiros. A análise de acidentes subjacente à iniciativa aponta para um risco de atropelamento de peões e ciclistas quando estes se encontram na proximidade imediata da

cabina do condutor, ou seja, nos chamados «ângulos mortos», e quando o veículo pesado está a mover-se muito lentamente (a direito ou em mudança de direção) ou a arrancar. No entanto, os sistemas de deteção associados à travagem automática podem não funcionar tão eficazmente a velocidades tão lentas. Por outras palavras, não existem atualmente sistemas capazes de prevenir eficazmente este tipo de atropelamento a baixas velocidades e não se sabe se e quando tais sistemas existirão. A avaliação indicou que não se trata de uma mera questão de programação de sistemas. Em vez disso, a investigação preliminar corroborou a hipótese de que a sinalização ao condutor da presença de um utente da estrada vulnerável é mais eficaz quando aquele pode observar diretamente a presença do utente através de espelhos ou para-brisas e janelas laterais melhorados que não contenham ângulos mortos. Por sua vez, os peões e os ciclistas deverão sentir-se mais seguros no trânsito por poderem estabelecer contacto visual com os condutores que se encontrem em cabinas melhoradas. No entanto, se a travagem automática nestes casos se tornar tecnicamente viável, a regulamentação aplicável pode e deve ser adaptada ao progresso técnico.

O artigo 10.º estabelece os requisitos específicos para veículos movidos a hidrogénio, enquanto o anexo V enuncia os requisitos materiais para a qualificação de sistemas de hidrogénio e respetivos componentes.

O artigo 11.º estabelece os requisitos específicos para veículos automatizados, prevendo, nomeadamente, uma lista de zonas de segurança, cujas normas específicas e disposições técnicas devem ser mais desenvolvidas de modo a servirem de base à utilização de veículos automatizados.

Capítulo III (Disposições finais):

Propõe-se conferir à Comissão poderes para adotar atos delegados destinados a adaptar os anexos ao progresso técnico e regulamentar, bem como a estabelecer normas de execução relativas a procedimentos, ensaios e requisitos técnicos específicos para a homologação de veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas, tendo em conta as exigências específicas estabelecidas na presente proposta. O artigo 12.º especifica os termos da delegação de poderes na Comissão para o efeito.

O artigo 13.º prevê disposições transitórias.

O artigo 14.º refere-se às datas de aplicação dos vários requisitos de segurança especificados no anexo II. As datas de aplicação dos requisitos recém-introduzidos são as seguintes:

- a maior parte das medidas de segurança começará a ser aplicada a partir da data de aplicação do regulamento, para os novos tipos, e 24 meses após esta data, para todos os novos veículos produzidos;
- um número limitado de medidas (três no total) será aplicável 24 meses após a data de aplicação do regulamento, para os novos tipos, e 48 meses após esta data, para todos os veículos novos;
- os requisitos respeitantes à melhoria da visibilidade direta para camiões e autocarros (artigo 9.º, n.º 4) requerem um prazo de aplicação mais alargado, na medida em que exigirão a completa redefinição da cabina: serão aplicáveis 48 meses após a data de aplicação do regulamento, no caso dos novos modelos, e 84 meses após esta data, para todos os novos camiões e autocarros.

O artigo 15.º introduz no anexo II do Regulamento (UE) 2018/[...] as alterações exigidas pela adoção da presente proposta.

O artigo 16.º revoga os três regulamentos (relativos à segurança geral dos veículos, à segurança dos peões e à segurança dos veículos movidos a hidrogénio), bem como a respetiva legislação derivada obsoleta²¹.

O artigo 17.º prevê que o presente regulamento seja aplicável 36 meses a contar da data da sua entrada em vigor. Tal permitirá que a Comissão adote com antecedência os respetivos atos delegados e proporcione aos fabricantes tempo suficiente para se ajustarem às novas exigências.

²¹ Todas as medidas de execução adotadas ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 661/2009 em conformidade com o procedimento de regulamentação com controlo serão alinhadas, com base nos poderes conferidos à Comissão pela presente proposta, com o novo quadro de comitologia introduzido pelo TFUE.

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

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 114.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu²²,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões²³,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário,

Considerando o seguinte:

- (1) O Regulamento (UE) 2018/... 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.
- (2) O presente regulamento constitui um ato regulamentar para efeitos do procedimento de homologação previsto no Regulamento (UE) 2018/...⁺. O anexo II desse regulamento deve, pois, ser alterado em conformidade.
- (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

²² JO C [...] de [...], p. [...].

²³ JO C [...] de [...], p. [...].

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. [...]).

⁺ SP: 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.

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.

- (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.
- (5) No contexto do Regulamento (CE) n.º 661/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho²⁵, a Comissão avaliou a viabilidade de alargar os requisitos previstos nesse regulamento à instalação de certos sistemas (por exemplo, sistemas avançados de travagem de emergência e sistemas de controlo da pressão dos pneus) em determinadas categorias de veículos, para que passassem a ser aplicáveis a todas as categorias de veículos. A Comissão avaliou igualmente a viabilidade técnica e económica, bem como a maturidade comercial, da imposição de um novo requisito para instalar outros dispositivos de segurança avançados. Com base nessas avaliações, a Comissão apresentou ao Parlamento Europeu e ao Conselho, em dezembro de 2016, um relatório intitulado «Salvar Vidas: reforçar a segurança dos veículos na UE»²⁶. O documento de trabalho dos serviços da Comissão que acompanha esse relatório identificou e sugeriu 19 potenciais medidas de regulamentação eficazes para reduzir os acidentes rodoviários, bem como a mortalidade e os ferimentos graves por estes provocados.
- (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 de veículos no que diz respeito a sistemas desta natureza e para a homologação desses sistemas enquanto unidades técnicas distintas.
- (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.

²⁵ Regulamento (CE) n.º 661/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de julho de 2009, relativo às prescrições para homologação no que se refere à segurança geral dos veículos a motor, seus reboques e sistemas, componentes e unidades técnicas a eles destinados (JO L 200 de 31.7.2009, p. 1).

²⁶ COM(2016) 787 final.

- (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 Dados²⁷. Por outro lado, o tratamento de dados pessoais recolhidos através do sistema *eCall* a bordo com base no número 112 é objeto de salvaguardas específicas²⁸.
- (9) O Regulamento (CE) n.º 661/2009 isenta as furgonetas, os veículos utilitários desportivos (SUV) e os monovolumes (MPV) de requisitos de segurança devido à altura dos respetivos assentos e às características da massa dos veículos. Dado o aumento da taxa de penetração no mercado deste tipo de veículos (de apenas 3 % em 1996 para 14 % em 2016) e aos progressos tecnológicos nas verificações de segurança elétrica pós-colisão, essas isenções tornaram-se obsoletas e injustificadas. Por conseguinte, as isenções devem ser suprimidas e toda a gama de requisitos de sistemas avançados para veículos deve ser aplicada a tais veículos.
- (10) O Regulamento (CE) n.º 661/2009 simplificou significativamente a legislação europeia, tendo substituído 38 diretivas por regulamentos equivalentes da Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa (regulamentos UNECE), que são obrigatórios por força da Decisão 97/836/CE²⁹. Tendo em vista uma maior simplificação, é conveniente substituir mais regras da União por regulamentos UNECE em vigor, de aplicação obrigatória na União Europeia. Além disso, a Comissão deve promover e apoiar o trabalho em curso ao nível das Nações Unidas com vista a estabelecer, sem demora e de acordo com os mais elevados padrões de segurança rodoviária disponíveis, os requisitos técnicos para a homologação de sistemas de segurança para veículos previstos no presente regulamento.
- (11) Os regulamentos da ONU e as alterações a esses regulamentos que a União aprovou ou que aplica, em conformidade com a Decisão 97/836/CE, devem ser integrados na legislação da União Europeia em matéria de homologação de veículos. Uma vez mais, devem ser delegados na Comissão poderes para alterar a lista de regulamentos da ONU de aplicação obrigatória, de modo a assegurar que estes se mantêm atualizados.
- (12) O Regulamento (CE) n.º 78/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho³⁰ estabelece requisitos para a proteção dos peões, ciclistas e outros utentes da estrada vulneráveis, sob a forma de testes de conformidade e valores-limite para a homologação de veículos no que diz respeito à sua estrutura dianteira e para a homologação de sistemas de proteção frontal (por exemplo, barras de proteção frontal). Desde a adoção do Regulamento (CE) n.º 78/2009, os requisitos técnicos e os procedimentos de ensaio de

²⁷ 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.

²⁸ 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).

²⁹ Decisão 97/836/CE do Conselho, de 27 de novembro de 1997 (JO L 346 de 17.12.1997, p. 78).

³⁰ Regulamento (CE) n.º 78/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de janeiro de 2009, relativo à homologação de veículos a motor no que diz respeito à proteção dos peões e outros utilizadores vulneráveis da estrada, que altera a Diretiva 2007/46/CE e revoga as Diretivas 2003/102/CE e 2005/66/CE (JO L 35 de 4.2.2009, p. 1).

veículos foram aprofundados ao nível das Nações Unidas, de modo a ter em conta o progresso técnico. Atualmente, o Regulamento UNECE n.º 127³¹ é igualmente aplicável na União Europeia no que respeita à homologação dos veículos a motor.

- (13) Na sequência da adoção do Regulamento (CE) n.º 79/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho³², 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 134³³ 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.
- (14) Por razões de clareza, racionalidade e simplificação, os Regulamentos (CE) n.º 78/2009, (CE) n.º 79/2009 e (UE) n.º 661/2009 devem ser revogados e substituídos pelo presente regulamento.
- (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.
- (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 aposição de qualquer 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.
- (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.

³¹ Regulamento n.º 127, que estabelece prescrições uniformes relativas à homologação de veículos a motor no que diz respeito ao seu desempenho em termos de segurança dos peões.

³² 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).

³³ 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).

- (18) Os comboios de veículos (*vehicle platooning*) têm o potencial de tornar o transporte do futuro mais seguro, mais ecológico e mais eficiente. Na pendência da introdução da tecnologia *platooning* e das normas pertinentes, será necessário um quadro regulamentar com regras e procedimentos harmonizados. Também neste contexto, deverá ser atribuída competência à Comissão para adotar atos delegados com vista a definir condições harmonizadas para o intercâmbio de dados destinados aos comboios de veículos de diferentes marcas, em conformidade com a legislação da UE em matéria de proteção de dados.
- (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, uma 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.
- (20) A fim de assegurar a eficácia do presente regulamento, deve ser delegado na Comissão o poder de adotar atos em conformidade com o artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia no que diz respeito às prescrições para homologação no que se refere ao desempenho de segurança, às características gerais de construção e ao desempenho ambiental pertinente dos veículos a motor, seus reboques e sistemas, componentes e unidades técnicas a eles destinados. É particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, inclusive ao nível de peritos, e que essas consultas sejam conduzidas de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional, de 13 de abril de 2016, sobre legislar melhor³⁴. Em particular, a fim de assegurar a igualdade de participação na preparação dos atos delegados, o Parlamento Europeu e o Conselho recebem todos os documentos ao mesmo tempo que os peritos dos Estados-Membros, e os respetivos peritos têm sistematicamente acesso às reuniões dos grupos de peritos da Comissão que tratem da preparação dos atos delegados.
- (21) Tendo em conta o alinhamento da legislação da União relativa ao procedimento de regulamentação com controlo com o quadro jurídico instituído pelo Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, e a fim de simplificar a legislação da União no domínio da segurança dos veículos, os seguintes regulamentos devem ser revogados e substituídos por atos delegados adotados ao abrigo do presente regulamento:
- Regulamento (CE) n.º 631/2009 da Comissão³⁵,
 - Regulamento (UE) n.º 406/2010 da Comissão³⁶,

³⁴ JO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

³⁵ Regulamento (CE) n.º 631/2009 da Comissão, de 22 de julho de 2009, que institui normas pormenorizadas para a aplicação do Anexo I do Regulamento (CE) n.º 78/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, relativo à homologação de veículos a motor no que diz respeito à proteção dos peões e de outros utentes vulneráveis da via pública, que altera a Diretiva 2007/46/CE e revoga as Diretivas 2003/102/CE e 2005/66/CE (JO L 195 de 25.7.2009, p. 1).

- Regulamento (UE) n.º 672/2010 da Comissão³⁷,
- Regulamento (UE) n.º 1003/2010 da Comissão³⁸,
- Regulamento (UE) n.º 1005/2010 da Comissão³⁹,
- Regulamento (UE) n.º 1008/2010 da Comissão⁴⁰,
- Regulamento (UE) n.º 1009/2010 da Comissão⁴¹,
- Regulamento (UE) n.º 19/2011 da Comissão⁴²,
- Regulamento (UE) n.º 109/2011 da Comissão⁴³,
- Regulamento (UE) n.º 458/2011 da Comissão⁴⁴,

³⁶ Regulamento (UE) n.º 406/2010 da Comissão, de 26 de abril de 2010, que dá execução ao Regulamento (CE) n.º 79/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à homologação de veículos a motor movidos a hidrogénio (JO L 122 de 18.5.2010, p. 1).

³⁷ Regulamento (UE) n.º 672/2010 da Comissão, de 27 de julho de 2010, relativo aos requisitos de homologação dos dispositivos de degelo e desembaciamento do para-brisas de determinados veículos a motor e que aplica o Regulamento (CE) n.º 661/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo às prescrições para homologação no que se refere à segurança geral dos veículos a motor, seus reboques e sistemas, componentes e unidades técnicas a eles destinados (JO L 196 de 28.7.2010, p. 5).

³⁸ Regulamento (UE) n.º 1003/2010 da Comissão, de 8 de novembro de 2010, relativo às prescrições para homologação respeitantes ao espaço para montagem e fixação das chapas de matrícula da retaguarda em veículos a motor e seus reboques e que aplica o Regulamento (CE) n.º 661/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo às prescrições para homologação no que se refere à segurança geral dos veículos a motor, seus reboques e sistemas, componentes e unidades técnicas a eles destinados (JO L 291 de 9.11.2010, p. 22).

³⁹ Regulamento (UE) n.º 1005/2010 da Comissão, de 8 de novembro de 2010, relativo às prescrições para homologação dos dispositivos de reboque dos veículos a motor e que aplica o Regulamento (CE) n.º 661/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo às prescrições para homologação no que se refere à segurança geral dos veículos a motor, seus reboques e sistemas, componentes e unidades técnicas a eles destinados (JO L 291 de 9.11.2010, p. 36).

⁴⁰ Regulamento (UE) n.º 1008/2010 da Comissão, de 9 de novembro de 2010, relativo aos requisitos de homologação dos dispositivos limpa-para-brisas e lava-para-brisas de determinados veículos a motor e que aplica o Regulamento (CE) n.º 661/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo às prescrições para homologação no que se refere à segurança geral dos veículos a motor, seus reboques e sistemas, componentes e unidades técnicas a eles destinados (JO L 292 de 10.11.2010, p. 2).

⁴¹ Regulamento (UE) n.º 1009/2010 da Comissão, de 9 de novembro de 2010, relativo às prescrições para homologação dos dispositivos de recobrimento das rodas de determinados veículos a motor e que aplica o Regulamento (CE) n.º 661/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo às prescrições para homologação no que se refere à segurança geral dos veículos a motor, seus reboques e sistemas, componentes e unidades técnicas a eles destinados (JO L 292 de 10.11.2010, p. 21).

⁴² Regulamento (UE) n.º 19/2011 da Comissão, de 11 de janeiro de 2011, relativo às prescrições para homologação das chapas regulamentares do fabricante e do número de identificação do veículo de veículos a motor e seus reboques e que aplica o Regulamento (CE) n.º 661/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo às prescrições para homologação no que se refere à segurança geral dos veículos a motor, seus reboques e sistemas, componentes e unidades técnicas a eles destinados (JO L 8 de 12.1.2011, p. 1).

⁴³ Regulamento (UE) n.º 109/2011 da Comissão, de 27 de janeiro de 2011, que aplica o Regulamento (CE) n.º 661/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho no que diz respeito às prescrições para homologação de determinadas categorias de veículos a motor e seus reboques no que se refere aos sistemas antiprojeção (JO L 34 de 9.2.2011, p. 2).

⁴⁴ Regulamento (UE) n.º 458/2011 da Comissão, de 12 de maio de 2011, relativo às prescrições para homologação de determinados veículos a motor e seus reboques no que se refere à montagem dos respetivos pneus e que aplica o Regulamento (CE) n.º 661/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo às prescrições para homologação no que se refere à segurança geral dos veículos a motor, seus reboques e sistemas, componentes e unidades técnicas a eles destinados (JO L 124 de 13.5.2011, p. 11).

- Regulamento (UE) n.º 65/2012 da Comissão⁴⁵,
 - Regulamento (UE) n.º 130/2012 da Comissão⁴⁶,
 - Regulamento (UE) n.º 347/2012 da Comissão⁴⁷,
 - Regulamento (UE) n.º 351/2012 da Comissão⁴⁸,
 - Regulamento (UE) n.º 1230/2012 da Comissão⁴⁹,
 - Regulamento (UE) 2015/166 da Comissão⁵⁰.
- (22) Uma vez que as homologações emitidas em conformidade com os Regulamentos (CE) n.º 78/2009, (CE) n.º 79/2009 e (CE) n.º 661/2009 e as respetivas medidas de execução devem ser consideradas equivalentes, salvo alteração dos requisitos pertinentes pelo presente regulamento ou até que sejam modificadas pela legislação de execução, as disposições transitórias devem garantir que essas homologações não são invalidadas.
- (23) No que se refere às datas de recusa de concessão de uma homologação UE, de recusa de matrícula do veículo e de proibição da colocação no mercado ou entrada em serviço de componentes e unidades técnicas, estas datas devem ser estabelecidas para cada elemento objeto de regulamentação.
- (24) Atendendo a que o objetivo do presente regulamento, a saber, assegurar o bom funcionamento do mercado interno através da introdução de requisitos técnicos harmonizados referentes ao desempenho em matéria de segurança e de proteção ambiental dos veículos a motor e respetivos reboques, não pode ser suficientemente realizado pelos Estados-Membros e pode, devido à dimensão e aos efeitos da ação necessária, ser mais bem alcançado a nível da União Europeia, a União pode tomar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no

⁴⁵ Regulamento (UE) n.º 65/2012 da Comissão, de 24 de janeiro de 2012, que aplica o Regulamento (CE) n.º 661/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho no que se refere aos indicadores de mudança de velocidades e altera a Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 28 de 31.1.2012, p. 24).

⁴⁶ Regulamento (UE) n.º 130/2012 da Comissão, de 15 de fevereiro de 2012, relativo às prescrições para homologação de determinados veículos a motor no que toca ao acesso ao veículo e à manobrabilidade e que aplica o Regulamento (CE) n.º 661/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo às prescrições para homologação no que se refere à segurança geral dos veículos a motor, seus reboques e sistemas, componentes e unidades técnicas a eles destinados (JO L 43 de 16.2.2012, p. 6).

⁴⁷ Regulamento (UE) n.º 347/2012 da Comissão, de 16 de abril de 2012, que dá execução ao Regulamento (CE) n.º 661/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo às prescrições para homologação de certas categorias de veículos a motor no que se refere a sistemas avançados de travagem de emergência (JO L 109 de 21.4.2012, p. 1).

⁴⁸ Regulamento (UE) n.º 351/2012 da Comissão, de 23 de abril de 2012, que dá execução ao Regulamento (CE) n.º 661/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho no que se refere aos requisitos de homologação para a instalação de sistemas de aviso de afastamento da faixa de rodagem nos veículos a motor (JO L 110 de 24.4.2012, p. 18).

⁴⁹ Regulamento (UE) n.º 1230/2012 da Comissão, de 12 de dezembro de 2012, que dá execução ao Regulamento (CE) n.º 661/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho no que respeita aos requisitos de homologação para massas e dimensões dos veículos a motor e seus reboques e altera a Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 353 de 21.12.2012, p. 31).

⁵⁰ Regulamento (UE) 2015/166 da Comissão, de 3 de fevereiro de 2015, que completa e altera o Regulamento (CE) n.º 661/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho no que diz respeito à inclusão de determinados procedimentos, métodos de avaliação e requisitos técnicos e que altera a Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho e os Regulamentos (UE) n.º 1003/2010, (UE) n.º 109/2011 e (UE) n.º 458/2011 da Comissão (JO L 28 de 4.2.2015, p. 3).

artigo 5.º do Tratado da União Europeia. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, o presente regulamento não excede o necessário para alcançar esse objetivo.

- (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,

ADOTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

CAPÍTULO I

OBJETO, ÂMBITO DE APLICAÇÃO E DEFINIÇÕES

Artigo 1.º

Objeto

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

Artigo 2.º

Âmbito de aplicação

O presente regulamento aplica-se a veículos das categorias M, N e O, tal como definidos no artigo 4.º do Regulamento (UE) 2018/..., e a sistemas, componentes e unidades técnicas concebidos e construídos para esses veículos, sem prejuízo do disposto nos artigos 4.º a 11.º do presente regulamento.

Artigo 3.º

Definições

Para efeitos do presente regulamento, aplicam-se as definições estabelecidas no artigo 3.º do Regulamento (UE) n.º 2018/....

São igualmente aplicáveis as seguintes definições:

- (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;
- (2) «Sistema de controlo da pressão dos pneus», um sistema montado num veículo, capaz de avaliar a pressão dos pneus ou a variação da pressão ao longo do tempo e de transmitir a informação correspondente ao utilizador com o veículo em marcha;
- (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;
- (4) «Pré-instalação de dispositivos de bloqueio da ignição sensíveis ao álcool», uma interface normalizada para facilitar a instalação de dispositivos de bloqueio da ignição por excesso de álcool em veículos a motor;
- (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;
- (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;
- (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;
- (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;
- (9) «Sistema de aviso de afastamento da faixa de rodagem», um sistema para avisar o condutor de que o veículo se desviou da sua faixa de rodagem;
- (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;
- (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;
- (12) «Interruptor principal de controlo do veículo», o dispositivo que permite que o sistema eletrónico do veículo seja colocado no modo de funcionamento normal, ao ser desligado, por exemplo na ausência do condutor quando se encontra estacionado;
- (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;
- (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;

- (15) «Para-choques», quaisquer estruturas frontais, inferiores ou exteriores de um veículo, incluindo os respetivos apêndices, destinadas a proteger um veículo na eventualidade de numa colisão frontal a baixa velocidade com outro veículo; não inclui, contudo, qualquer sistema de proteção frontal;
- (16) «Veículo movido a hidrogénio», qualquer veículo a motor que utilize hidrogénio como combustível de propulsão;
- (17) «Sistema de hidrogénio», um conjunto de componentes de hidrogénio e de peças de conexão montado num veículo movido a hidrogénio, excluindo o sistema de propulsão a hidrogénio ou a unidade de potência auxiliar;
- (18) «Sistema de propulsão a hidrogénio», o motor de combustão interna ou o sistema de células de combustível utilizado para a propulsão do veículo;
- (19) «Componente de hidrogénio», o reservatório de hidrogénio e todas as outras partes dos veículos movidos a hidrogénio que estão em contacto direto com o hidrogénio ou que fazem parte de um sistema de hidrogénio;
- (20) «Reservatório de hidrogénio», o componente do sistema de hidrogénio que armazena a maior parte do volume de combustível de hidrogénio;
- (21) «Veículo automatizado», um veículo a motor concebido e construído para se deslocar autonomamente por longos períodos de tempo sem supervisão humana contínua;
- (22) «Sistema de controlo da disponibilidade do condutor», um sistema que avalia se o condutor está em condições de, se for caso disso, assumir a condução de um veículo automatizado em situações específicas;
- (23) «Comboios de veículos» (*vehicle platooning*), a ligação de dois ou mais veículos em comboio com recurso a tecnologia de conectividade e a sistemas de apoio à condução automatizada, o que permite que os veículos mantenham automaticamente um conjunto, com curta distância entre si quando conectados em determinadas partes de uma viagem, e se adaptem às mudanças no movimento do veículo que lidera, com pouca ou nenhuma ação por parte dos demais condutores;
- (24) «Massa máxima», a massa máxima em carga tecnicamente admissível indicada pelo fabricante;
- (25) «Montante A», o suporte mais dianteiro e mais exterior do tejadilho, que se estende do quadro até ao tejadilho do veículo;
- (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;
- (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.

CAPÍTULO II

OBRIGAÇÕES DOS FABRICANTES

Artigo 4.º

Obrigações gerais e requisitos técnicos

1. Os fabricantes devem demonstrar que todos os novos veículos colocados no mercado, matriculados ou entrados em serviço, bem como todos os novos sistemas, componentes e unidades técnicas colocados no mercado ou que tenham entrado em serviço, são homologados de acordo com os requisitos do presente regulamento e dos atos delegados adotados em conformidade.
2. A homologação nos termos dos regulamentos da ONU enumerados no anexo I deve ser considerada homologação UE em conformidade com os requisitos do presente regulamento e dos atos delegados adotados em conformidade.
3. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 12.º para alterar o anexo I a fim de ter em conta o progresso técnico e a evolução da regulamentação, através da introdução e atualização das referências aos regulamentos da ONU e do conjunto de alterações pertinentes obrigatoriamente aplicáveis.
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.
5. Os fabricantes também devem garantir que os veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas cumprem os requisitos aplicáveis enumerados no anexo II, com efeitos a partir das datas especificadas nesse anexo, e os requisitos técnicos pormenorizados e procedimentos de ensaio estabelecidos nos atos delegados adotados nos termos do presente regulamento, incluindo os requisitos relativos a:
 - (a) Sistemas de retenção, ensaios de colisão, integridade dos sistemas de combustível e segurança elétrica em alta tensão;
 - (b) Peões, ciclistas, visão e visibilidade;
 - (c) Quadro do veículo, travões, pneus e direção;
 - (d) Instrumentos de bordo, sistema elétrico, iluminação do veículo e proteção contra a utilização não autorizada, incluindo ataques cibernéticos;
 - (e) Comportamento do condutor e do sistema;
 - (f) Construção e características gerais do veículo.
6. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 12.º para alterar o anexo II a fim de ter em conta o progresso técnico e a evolução da regulamentação, nomeadamente no que diz respeito às questões referidas no n.º 5, alíneas a) a f), do presente artigo e com vista a garantir um elevado nível de segurança geral dos veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas e um elevado nível de proteção dos ocupantes dos veículos e dos utentes da estrada vulneráveis.
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.

Artigo 5.º

Disposições específicas relativas aos sistemas de controlo da pressão dos pneus e aos pneus

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.
2. Os sistemas de controlo da pressão dos pneus devem ser concebidos de modo a evitar a redefinição ou a recalibração com pneus com baixa pressão.
3. Todos os pneus colocados no mercado devem cumprir os requisitos de segurança e de desempenho ambiental previstos nos atos regulamentares pertinentes e enumerados no anexo II.
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:
 - (a) A homologação de veículos no que respeita aos sistemas de controlo da pressão dos respetivos pneus;
 - (b) A homologação de pneus, incluindo as prescrições técnicas relativas à sua instalação.

Artigo 6.º

Sistemas avançados para todas as categorias de veículos a motor

1. Os veículos a motor devem estar equipados com os seguintes sistemas avançados:
 - (a) Adaptação inteligente da velocidade;
 - (b) Pré-instalação de dispositivos de bloqueio da ignição sensíveis ao álcool;
 - (c) Controlo da sonolência e da atenção do condutor;
 - (d) Reconhecimento avançado da distração;
 - (e) Sinal de travagem de emergência;
 - (f) Detecção de obstáculos em marcha-atrás.
2. Os sistemas inteligentes de adaptação da velocidade devem ter as seguintes especificações mínimas:
 - a) O condutor deve poder sentir, através do acelerador, que o limite de velocidade aplicável foi atingido ou ultrapassado;
 - b) Não deve ser possível desligar ou eliminar o sistema;

- 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;
- 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 velocidade inferior.

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.

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:

- (a) A homologação de veículos no que respeita aos sistemas avançados enunciados no n.º 1;
- (b) A homologação dos sistemas avançados enumerados nas alíneas a) e f) do mesmo número enquanto unidades técnicas autónomas.

Artigo 7.º

Prescrições específicas aplicáveis a automóveis de passageiros e a veículos comerciais ligeiros

1. Para além dos demais requisitos previstos no presente regulamento e nos atos delegados adotados em conformidade que são também aplicáveis aos veículos das categorias M₁ e N₁, os veículos destas categorias devem satisfazer os requisitos estabelecidos nos n.ºs 2 a 6 e nos atos delegados adotados ao abrigo do n.º 7.

2. Os veículos das categorias M₁ e N₁ 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) Mediante a extensão da capacidade, a deteção de utentes vulneráveis que se encontrem à frente do veículo a motor, na segunda fase.

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

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:

- 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;
- b) Os sistemas devem estar em modo de funcionamento normal após cada ativação do interruptor principal de controlo do veículo;
- c) Deve ser possível suprimir facilmente os alertas sonoros, mas tal ação não deve suprimir, simultaneamente, quaisquer outras funções do sistema.

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:

- (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.

6. Os veículos das categorias M₁ e N₁, devem ser concebidos e construídos de modo a estabelecer uma zona alargada de proteção de impacto da cabeça, com o objetivo de reforçar a proteção dos utentes vulneráveis e de reduzir os seus eventuais ferimentos em caso de colisão.

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:

- (a) A homologação de veículos no que respeita aos requisitos previstos nos n.ºs 2 a 6 do presente artigo;
- (b) A homologação de aparelhos de registo de eventos (acidentes) enquanto unidades técnicas autónomas.

Artigo 8.º

Sistemas de proteção frontal para automóveis de passageiros e veículos comerciais ligeiros

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.

2. Os sistemas de proteção frontal disponíveis no mercado como unidades técnicas autónomas devem ser acompanhados de uma lista pormenorizada dos tipos, variantes e versões de veículos para os quais o sistema de proteção frontal está homologado, bem como de instruções de montagem claras.

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.

Artigo 9.º

Requisitos específicos aplicáveis a autocarros e camiões

1. Para além dos demais requisitos previstos no presente regulamento e nos atos delegados adotados em conformidade que são aplicáveis aos veículos das categorias M₂, M₃, N₂ e N₃, os veículos destas categorias devem satisfazer os requisitos estabelecidos nos n.ºs 2 a 5 e nos atos delegados adotados ao abrigo do n.º 7. Os veículos das categorias M₂ e M₃ devem ainda cumprir os requisitos previstos no n.º 6.
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.
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.
4. No que diz respeito aos sistemas mencionados nos n.ºs 2 e 3 do presente artigo, estes devem cumprir, nomeadamente, os seguintes requisitos:
 - 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;
 - b) Os sistemas devem estar em modo de funcionamento normal após cada ativação do interruptor principal de controlo do veículo;
 - c) Deve ser possível suprimir facilmente os alertas sonoros, mas tal ação não deve suprimir, simultaneamente, quaisquer outras funções do sistema.
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.
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.
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:
 - (a) A homologação de veículos no que respeita aos requisitos previstos nos n.ºs 2 a 5 do presente artigo;
 - (b) A homologação dos sistemas referidos no n.º 3 do presente artigo enquanto unidades técnicas autónomas.

Artigo 10.º

Requisitos específicos aplicáveis a veículos movidos a hidrogénio

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.

2. Os fabricantes devem assegurar que os sistemas e componentes para hidrogénio são instalados em conformidade com os requisitos estabelecidos nos atos delegados adotados nos termos do n.º 3. Os fabricantes devem ainda disponibilizar, se for caso disso, as informações necessárias para efeitos de inspeção dos sistemas e componentes de hidrogénio durante a vida útil dos veículos movidos a hidrogénio.

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, e para a homologação dos componentes de hidrogénio, incluindo os requisitos para a respetiva instalação;
- (b) Proceder à alteração do anexo V, a fim de o adaptar ao progresso técnico.

Artigo 11.º

Requisitos específicos aplicáveis a veículos automatizados

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:

- (a) Sistemas destinados a substituir o controlo do veículo pelo condutor, incluindo direção, aceleração e travagem;
- (b) Sistemas destinados a fornecer ao veículo informação em tempo real sobre o estado do veículo e a zona circundante;
- (c) Sistemas de controlo da atenção do condutor;
- (d) Aparelhos de registo de eventos (acidentes) para veículos automatizados;
- (e) Formato harmonizado para o intercâmbio de dados destinados a um comboio de veículos de diferentes marcas, por exemplo.

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.

CAPÍTULO III

DISPOSIÇÕES FINAIS

Artigo 12.º

Exercício da delegação

1. O poder de adotar atos delegados é conferido à Comissão nas condições estabelecidas no presente artigo.
2. O poder de adotar atos delegados referido no artigo 4.º, n.ºs 3, 6 e 7, no artigo 5.º, n.º 4, no artigo 6.º, n.º 4, no artigo 7.º, n.º 7, no artigo 8.º, n.º 3, no artigo 9.º, n.º 7, no artigo 10.º, n.º 3, e no artigo 11.º, n.º 2, é conferido à Comissão por prazo indeterminado, a partir de [SP: inserir a data de entrada em vigor do presente regulamento].
3. O poder de adotar atos delegados referido no artigo 4.º, n.ºs 3, 6 e 7, no artigo 5.º, n.º 4, no artigo 6.º, n.º 4, no artigo 7.º, n.º 7, no artigo 8.º, n.º 3, no artigo 9.º, n.º 7, no artigo 10.º, n.º 3, e no artigo 11.º, n.º 2, pode ser revogado em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação dos poderes nela especificados. Produz efeitos no dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia* ou numa data posterior nela especificada. A decisão de revogação não afeta os atos delegados já em vigor.
4. Antes de adotar um ato delegado, a Comissão consulta os peritos designados por cada Estado-Membro de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional, de 13 de abril de 2016, sobre legislar melhor.
5. Assim que adotar um ato delegado, a Comissão notifica-o simultaneamente ao Parlamento Europeu e ao Conselho.
6. Os atos delegados adotados nos termos do artigo 4.º, n.ºs 3, 6 e 7, do artigo 5.º, n.º 4, do artigo 6.º, n.º 4, do artigo 7.º, n.º 7, do artigo 8.º, n.º 3, do artigo 9.º, n.º 7, do artigo 10.º, n.º 3, e do artigo 11.º, n.º 2, só entram em vigor se nem o Parlamento Europeu nem o Conselho formularem objeções no prazo de dois meses a contar da notificação do ato a estas duas instituições ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho informarem a Comissão de que não formularão objeções. O referido prazo é prorrogado por dois meses por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.

Artigo 13.º

Disposições transitórias

1. O presente regulamento não invalida nenhuma homologação UE concedida a veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas que tenha sido concedida em conformidade com os Regulamentos (CE) n.º 78/2009, (CE) n.º 79/2009, (CE) n.º 661/2009 ou com as respetivas medidas de execução até [SP: inserir a data imediatamente antes da data de aplicação do presente regulamento], a menos que os requisitos pertinentes aplicáveis a esses veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas tenham sido modificados ou que tenham sido adotados novos requisitos pelo presente regulamento e pelos atos delegados adotados em conformidade.

2. As entidades homologadoras devem continuar a conceder extensões das homologações UE mencionadas no n.º 1 do presente artigo.

3. Em derrogação do presente regulamento, os Estados-Membros devem continuar a permitir, até às datas especificadas no anexo VI, a matrícula de veículos, bem como a venda ou a entrada em serviço de componentes, que não cumpram os requisitos dos respetivos regulamentos da ONU enumerados nesse anexo.

Artigo 14.º

Datas de Aplicação

No que respeita à homologação de veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas, as autoridades nacionais devem:

- (a) Com efeitos a partir das datas especificadas no anexo II, para um determinado requisito, recusar, com base em motivos relacionados com esse requisito, a homologação UE ou a homologação nacional a novos tipos de veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas que não cumpram os requisitos previstos no presente regulamento e nos atos delegados adotados em conformidade;
- (b) Com efeitos a partir das datas especificadas no anexo II, para um determinado requisito, considerar, com base em motivos relacionados com esse requisito, que os certificados de conformidade dos novos veículos deixaram de ser válidos para efeitos do artigo 48.º do Regulamento (UE) 2018/... e proibir a matrícula dos veículos que não cumpram os requisitos do presente regulamento e dos atos delegados adotados em conformidade;
- (c) Com efeitos a partir das datas especificadas no anexo II, para um determinado requisito, proibir, com base em motivos relacionados com esse requisito, a colocação no mercado ou a entrada em serviço de componentes e unidades técnicas que não cumpram os requisitos do presente regulamento e dos atos delegados adotados em conformidade.

Artigo 15.º

Alteração do Regulamento (UE) 2018/...

O anexo II do Regulamento (UE) 2018/... é alterado em conformidade com o anexo III do presente regulamento.

Artigo 16.º

Revogação

1. Os Regulamentos (CE) n.º 78/2009, (CE) n.º 79/2009, (CE) n.º 631/2009 e (CE) n.º 661/2009 e os Regulamentos (UE) n.º 406/2010, (UE) n.º 672/2010, (UE) n.º 1003/2010, (UE) n.º 1005/2010, (UE) n.º 1008/2010, (UE) n.º 1009/2010, (UE) n.º 19/2011, (UE) n.º 109/2011, (UE) n.º 458/2011, (UE) n.º 65/2012, (UE) n.º 130/2012, (UE) n.º 347/2012, (UE) n.º 351/2012, (UE) n.º 1230/2012 e (UE) 2015/166 são revogados com efeitos a partir da data de aplicação do presente regulamento.

2. As referências aos Regulamentos (CE) n.º 78/2009, (CE) n.º 79/2009 e (UE) n.º 661/2009 devem ser entendidas como referências ao presente regulamento.

Artigo 17.º

Entrada em vigor e data de aplicação

O presente regulamento entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

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*].

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e diretamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em

Pelo Parlamento Europeu
O Presidente

Pelo Conselho
O Presidente