Parlamento Europeu
2014-2019

Comissão do Mercado Interno e da Proteção dos Consumidores

2017/2085(INI)

27.6.2017

ALTERAÇÕES
1 - 38

Projeto de parecer
Daniel Dalton
(PE606.030v01-00)

Salvar vidas: reforçar a segurança dos veículos na UE
(2017/2085(INI))

AM_Com_NonLegOpinion

Alteração 1
Kerstin Westphal, Lucy Anderson, Arndt Kohn, Christel Schaldemose, Biljana Borzan, Evelyne Gebhardt, Maria Grapini, Olga Sehnalová, Liisa Jaakonsaari, Marlene Mizzi, Marc Tarabella, Sergio Gaetano Cofferati

Projeto de parecer
N.º 1

Projeto de parecer	*Alteração*
1. ***Reconhece*** que a melhoria da segurança rodoviária na UE começa com a garantia de que as disposições atuais e futuras possam ser aplicadas e controladas de forma eficaz; apela, neste contexto, a uma maior partilha de boas práticas e a revisões independentes e entre pares no que respeita aos serviços de homologação e aos serviços técnicos na União; exorta, além disso, a uma maior fiscalização pós-comercialização dos veículos nas estradas de toda a União, de modo a garantir que continuem a estar em conformidade com os critérios de segurança;	1. ***Regista que, em 2016, 25.500 pessoas perderam a vida e 135.000 ficaram gravemente feridas nas estradas europeias, o que, além do terrível sofrimento humano, tem igualmente custos económicos; reconhece*** que a melhoria da segurança rodoviária na UE ***é fundamental para reduzir a quantidade de óbitos e feridos graves e*** começa com a garantia de que as disposições atuais e futuras possam ser aplicadas e controladas de forma eficaz; ***em consequência, saúda a lista de tecnologias seguras publicada pela Comissão tendo em vista a sua inclusão na próxima revisão das normas; insta a Comissão a apresentar uma proposta ambiciosa de Regulamento relativo à segurança geral e de Regulamento relativo à proteção dos peões nos próximos seis meses;*** apela, neste contexto, a uma maior partilha de boas práticas e a revisões independentes e entre pares no que respeita aos serviços de homologação e aos serviços técnicos na União; exorta, além disso, a uma maior ***mais independente*** fiscalização pós-comercialização dos veículos nas estradas de toda a União, de modo a garantir que continuem a estar em conformidade com os critérios de segurança;

Or. en

Alteração 2
Marcus Pretzell

Projeto de parecer
N.º 1

Projeto de parecer	*Alteração*
1. Reconhece que a melhoria da segurança rodoviária na UE começa com a garantia de que as disposições atuais e futuras possam ser aplicadas e controladas de forma eficaz; apela, neste contexto, a uma maior partilha de boas práticas e a revisões independentes e entre pares no que respeita aos serviços de homologação e aos serviços técnicos na União; ***exorta, além disso, a uma maior fiscalização pós-comercialização dos veículos nas estradas de toda a União, de modo a garantir que continuem a estar em conformidade com os critérios de segurança;***	1. Reconhece que a melhoria da segurança rodoviária na UE começa com a garantia de que as disposições atuais e futuras possam ser aplicadas e controladas de forma eficaz; apela, neste contexto, a uma maior partilha de boas práticas e a revisões independentes e entre pares no que respeita aos serviços de homologação e aos serviços técnicos na União;

Or. de

Alteração 3
Igor Šoltes

Projeto de parecer
N.º 1

Projeto de parecer	*Alteração*
1. Reconhece que a melhoria da segurança rodoviária na UE começa com a garantia de que as disposições atuais e futuras possam ser aplicadas e controladas de forma eficaz; apela, neste contexto, a uma maior ***partilha de boas práticas e a revisões independentes e entre pares no que respeita aos serviços de homologação e aos*** serviços técnicos na União; exorta, além disso, a uma maior fiscalização pós-comercialização dos veículos nas estradas de toda a União, de modo a garantir que	1. Reconhece que a melhoria da segurança rodoviária na UE começa com a garantia de que as disposições atuais e futuras possam ser aplicadas e controladas de forma eficaz; apela, neste contexto, a uma maior ***supervisão das autoridades de homologação a nível europeu e a uma maior independência dos*** serviços técnicos na União; exorta, além disso, a uma maior fiscalização pós-comercialização dos veículos nas estradas de toda a União, de modo a garantir que continuem a estar em

continuem a estar em conformidade com os critérios de segurança;	conformidade com os critérios de segurança; ***recorda que se verificou que certos veículos têm desempenhos diferentes nos ensaios realizados em laboratórios e nos ensaios em estrada;***

Or. en

Alteração 4
Carlos Coelho

Projeto de parecer
N.º 1

Projeto de parecer	*Alteração*
1. Reconhece que a melhoria da segurança rodoviária na UE começa com a garantia de que as disposições atuais e futuras possam ser aplicadas e controladas de forma eficaz; apela, neste contexto, a uma maior partilha de boas práticas e a revisões independentes ***e entre pares*** no que respeita aos serviços de homologação e aos serviços técnicos na União; exorta, além disso, a uma maior fiscalização pós-comercialização dos veículos nas estradas de toda a União, de modo a garantir que continuem a estar em conformidade com os critérios de segurança;	1. Reconhece que a melhoria da segurança rodoviária na UE começa com a garantia de que as disposições atuais e futuras possam ser aplicadas e controladas de forma eficaz; apela, neste contexto, a uma maior partilha de boas práticas e a revisões independentes ***conjuntas*** no que respeita aos serviços de homologação e aos serviços técnicos na União; exorta, além disso, a uma maior fiscalização pós-comercialização dos veículos nas estradas de toda a União, de modo a garantir que continuem a estar em conformidade com os critérios de segurança;

Or. en

Alteração 5
Curzio Maltese

Projeto de parecer
N.º 1-A (novo)

Projeto de parecer	*Alteração*
	1-A. Reconhece que, em 2016, 25 500 pessoas perderam a vida e 135 000 ficaram gravemente feridas nas estradas

da União Europeia, provocando um terrível sofrimento humano; salienta que as taxas de redução da mortalidade rodoviária estabilizaram nos últimos anos e que, a menos que se intensifiquem os esforços, não é provável que a meta de UE de reduzir para metade o número de mortes em acidentes na estrada entre 2010 e 2020 seja alcançada;

Or. en

Alteração 6
Carlos Coelho

Projeto de parecer
N.º 1-A (novo)

Projeto de parecer	*Alteração*
	1-A. Congratula-se com o presente Relatório apresentado pela Comissão e exorta esta instituição a apresentar propostas legislativas concretas o mais rápido possível para melhorar a segurança dos veículos;

Or. pt

Alteração 7
Carlos Coelho

Projeto de parecer
N.º 1-B (novo)

Projeto de parecer	*Alteração*
	1-B. Considera que aumento da segurança rodoviária requer uma abordagem coerente e integrada, e solicita a inclusão dos temas da segurança rodoviária em todos os domínios políticos relevantes desde a educação ao ambiente, à política dos consumidores e à

cooperação em matéria policial e judicial;

Or. pt

Alteração 8
Carlos Coelho

Projeto de parecer
N.º 1-C (novo)

Projeto de parecer	*Alteração*
	1-C. Ressalva que a coerência da política de segurança rodoviária passa também por uma abordagem que considere todos os fatores como o comportamento dos condutores, as infraestruturas viárias até aos dispositivos de segurança incluídos nos veículos; para esse efeito é vital a existência de dados comparáveis e de elevada qualidade, que respeitando a privacidade dos dados dos seus utilizadores possa ser utilizada na prevenção de comportamentos e no desenvolvimento tecnológico de soluções;

Or. pt

Alteração 9
Carlos Coelho

Projeto de parecer
N.º 1-D (novo)

Projeto de parecer	*Alteração*
	1-D. Reconhece os progressos alcançados no seio da União graças aos requisitos legislativos da UE em matéria de segurança dos veículos introduzidos ao longo dos anos que permitiu a redução da sinistralidade na estrada e redução dos custos a si aliados;

Or. pt

Alteração 10
Carlos Coelho

Projeto de parecer
N.º 1-E (novo)

Projeto de parecer	*Alteração*
	1-E. Considera que as inspeções técnicas nos Estados-Membros devem averiguar o pleno funcionamento dos dispositivos de segurança dos veículos; esta obrigação deve aplicar-se não só aos elementos de segurança ativa bem como passiva;

Or. pt

Alteração 11
Marcus Pretzell

Projeto de parecer
N.º 2

Projeto de parecer	*Alteração*
2. Salienta que, sempre que sejam identificadas situações de não conformidade, os consumidores europeus devem poder contar com medidas corretivas rápidas, adequadas e coordenadas, incluindo operações de recolha de veículos à escala da União, sempre que necessário;	***Suprimido***

Or. de

Alteração 12
Kerstin Westphal, Lucy Anderson, Arndt Kohn, Christel Schaldemose, Biljana Borzan, Evelyne Gebhardt, Maria Grapini, Olga Sehnalová, Liisa Jaakonsaari, Marlene Mizzi, Marc Tarabella, Nicola Danti, Sergio Gaetano Cofferati

Projeto de parecer
N.º 2

Projeto de parecer	*Alteração*
2. Salienta que, sempre que sejam identificadas situações de não conformidade, os consumidores europeus devem poder contar com medidas corretivas rápidas, adequadas e coordenadas, incluindo operações de ***recola*** de veículos à escala da União, sempre que necessário;	2. Salienta que, sempre que sejam identificadas situações de não conformidade, os consumidores europeus devem poder contar com medidas corretivas rápidas, adequadas e coordenadas, incluindo operações de ***recolha*** de veículos à escala da União, sempre que necessário; ***salienta ainda que, conjuntamente com a recolha de veículos, os consumidores prejudicados pela não conformidade da homologação devem ser convenientemente compensados financeiramente e que a recolha, por si só, não pode ser considerada, de um modo geral, uma medida de compensação adequada; Considera que, em caso de retirada da homologação por incumprimento ou não conformidade, o proprietário do veículo afetado deve ter direito ao reembolso integral por parte do fabricante devido aos danos causados pela compra do veículo;***

Or. en

Alteração 13
Igor Šoltes

Projeto de parecer
N.º 2

Projeto de parecer	*Alteração*
2. Salienta que, sempre que sejam identificadas situações de não conformidade, os consumidores europeus devem poder contar com medidas corretivas rápidas, adequadas e coordenadas, incluindo operações de ***recola*** de veículos à escala da União,	2. Salienta que, sempre que sejam identificadas situações de não conformidade, os consumidores europeus devem poder contar com medidas corretivas rápidas, adequadas e coordenadas, incluindo operações de ***recolha*** de veículos à escala da União,

sempre que necessário;	sempre que necessário, ***e ter direito a medidas compensatórias, como reembolsos, substituições e reparações, bem como a veículos de substituição***;

Or. en

Alteração 14
Curzio Maltese

Projeto de parecer
N.º 2

Projeto de parecer	*Alteração*
2. Salienta que, sempre que sejam identificadas situações de não conformidade, os consumidores europeus ***devem poder*** contar com medidas corretivas rápidas, adequadas e coordenadas, incluindo operações de ***recola*** de veículos à escala da União, sempre que necessário;	2. Salienta que, sempre que sejam identificadas situações de não conformidade, os consumidores europeus ***têm o direito de*** contar com medidas corretivas rápidas, adequadas e coordenadas, incluindo operações de ***recolha*** de veículos à escala da União ***e compensação adequada***, sempre que necessário;

Or. en

Alteração 15
Carlos Coelho

Projeto de parecer
N.º 2

Projeto de parecer	*Alteração*
2. Salienta que, sempre que sejam identificadas situações de não conformidade, os consumidores europeus devem poder contar com medidas corretivas rápidas, adequadas e coordenadas, incluindo operações de ***recola*** de veículos à escala da União, sempre que necessário;	2. Salienta que, sempre que sejam identificadas situações de não conformidade, os consumidores europeus devem poder contar com medidas corretivas rápidas, adequadas e coordenadas, incluindo operações de ***recolha*** de veículos à escala da União, sempre que necessário;

Or. pt

Alteração 16
Marcus Pretzell

Projeto de parecer
N.º 2-A (novo)

Projeto de parecer	*Alteração*
	2-A. Salienta que a automação global de veículos não deve ser levada a cabo a pretexto do mercado único digital; considera que a regulamentação sobre a condução de veículos deve seguir o princípio «condução livre para cidadãos livres», não devendo, de modo algum, degenerar num socialismo rodoviário, em que a condução autónoma só é permitida com uma licença especial; observa que foi o paradigma do condutor como único responsável pelos seus atos que fez com que as estradas europeias se incluam entre as mais seguras do mundo; adverte para o risco de substituir tal paradigma pelo espetro de uma condução telepilotada; salienta que a propriedade privada permanece o princípio mais importante também no domínio dos veículos e que a condução não deve ser incorporada numa economia colaborativa devido a supostas razões ambientais;

Or. de

Alteração 17.
Curzio Maltese

Projeto de parecer
N.º 2-A (novo)

Projeto de parecer	*Alteração*
	2-A. Salienta que a revisão do Regulamento (CE) n.º 661/2009 relativo à segurança geral e o Regulamento (CE)

n.º 78/2009 relativo à proteção dos peões constitui a medidas mais direta e mais eficaz de que a UE dispõe para reduzir o número de mortos e feridos em acidentes na estrada;

Or. en

Alteração 18
Curzio Maltese

Projeto de parecer
N.º 2-B (novo)

Projeto de parecer	*Alteração*
	2-B. Reconhece que a proporção de mortes de utilizadores não protegidos da estrada tem vindo a aumentar, uma vez que os ocupantes de veículos beneficiaram do reforço da segurança dos veículos, pelo que é necessário redobrar a atenção prestada aos utilizadores vulneráveis da estrada (peões e ciclistas);

Or. en

Alteração 19
Curzio Maltese

Projeto de parecer
N.º 3

Projeto de parecer	*Alteração*
3. Considera que a análise custo-benefício completa, sob a forma de avaliações de impacto *ex ante* adequadas pela Comissão, é essencial para todos os novos requisitos de segurança da União, considerando ainda que deve ser dada especial atenção ao ***seu potencial impacto no preço dos novos veículos automóveis para os consumidores europeus, bem***	3. Considera que a análise custo-benefício completa, sob a forma de avaliações de impacto *ex ante* adequadas pela Comissão, é essencial para todos os novos requisitos de segurança da União, considerando ainda que deve ser dada especial atenção ***à procura de um delicado equilíbrio entre os custos prováveis para a indústria e os benefícios sociais mais***

como às suas consequências em termos de emissões dos veículos; recomenda, além disso, que a aplicação dos novos requisitos em matéria de segurança rodoviária da União seja sincronizada com as atividades da Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa (UNECE);

vastos, em termos de vidas poupadas e lesões evitadas; recomenda, além disso, que a aplicação dos novos requisitos em matéria de segurança rodoviária da União seja sincronizada com as atividades da Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa (UNECE); ***recorda que, segundo o relatório final da Comissão Europeia COM(2016)0787, o custo resultante das mortes e lesões em acidentes na estrada se estima num mínimo de 100 mil milhões de EUR por ano, e centenas de famílias continuam a ser todos os anos destroçadas devido aos acidentes rodoviários;***

Or. en

Alteração 20
Matthijs van Miltenburg, Dita Charanzová, Jasenko Selimovic

Projeto de parecer
N.º 3

Projeto de parecer	*Alteração*
3. Considera que a análise custo-benefício completa, sob a forma de avaliações de impacto *ex ante* adequadas pela Comissão, é essencial para todos os novos requisitos de segurança da União, considerando ainda que deve ser dada especial atenção ao seu potencial impacto no preço dos novos veículos automóveis para os consumidores europeus, bem como às suas consequências em termos de emissões dos veículos; recomenda, além disso, que a aplicação dos novos requisitos em matéria de segurança rodoviária da União seja sincronizada com as atividades da Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa (UNECE);	3. Considera que a análise custo-benefício completa, sob a forma de avaliações de impacto *ex ante* adequadas pela Comissão, é essencial para todos os novos requisitos de segurança da União, considerando ainda que deve ser dada especial atenção ao seu potencial impacto no preço dos novos veículos automóveis para os consumidores europeus, bem como às suas consequências em termos de emissões dos veículos; recomenda, além disso, que a aplicação dos novos requisitos em matéria de segurança rodoviária da União seja sincronizada com as atividades da Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa (UNECE); ***recomenda que a Europa continue a ser ambiciosa enquanto líder mundial, a fim de estabelecer padrões mais elevados de segurança e reduzir o número de mortes***

em acidentes rodoviários;

Or. en

Alteração 21
Igor Šoltes

Projeto de parecer
N.º 3

Projeto de parecer	*Alteração*
3. Considera que a análise custo-benefício completa, sob a forma de avaliações de impacto *ex ante* adequadas pela Comissão, é essencial para todos os novos requisitos de segurança da União, considerando ainda que deve ser dada especial atenção ao seu potencial impacto no preço dos novos veículos automóveis para os consumidores europeus, bem como ***às suas consequências em termos de emissões dos veículos***; recomenda, além disso, que a aplicação dos novos requisitos em matéria de segurança rodoviária da União seja sincronizada com as atividades da Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa (UNECE);	3. Considera que a análise custo-benefício completa, sob a forma de avaliações de impacto *ex ante* adequadas pela Comissão, é essencial para todos os novos requisitos de segurança da União, considerando ainda que deve ser dada especial atenção ao seu potencial impacto no preço dos novos veículos automóveis para os consumidores europeus ***e às suas consequências em termos de emissões dos veículos***, bem como ***ao seu impacto na transição para transportes sustentáveis***; recomenda, além disso, que a aplicação dos novos requisitos em matéria de segurança rodoviária da União seja sincronizada com as atividades da Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa (UNECE);

Or. en

Alteração 22
Matthijs van Miltenburg, Dita Charanzová, Jasenko Selimovic

Projeto de parecer
N.º 4

Projeto de parecer	*Alteração*
4. Defende que quaisquer novas medidas de segurança da União devem ser proporcionais aos desafios de conceção e produção em pequena escala que se	4. Defende que quaisquer novas medidas de segurança da União devem ser proporcionais aos desafios de conceção e produção em pequena escala ***com*** que se

confrontam os pequenos fabricantes e os fabricantes artesanais;	confrontam os pequenos fabricantes e os fabricantes artesanais; ***considera que o Euro NCAP deve refletir sempre a segurança efetiva dos veículos de um modelo específico e rejeita firmemente a prática atual em que os modelos que normalmente obtêm classificações elevadas apresentam desempenhos menos bons na realidade, visto serem despojados dos dispositivos de segurança avançados que não são obrigatórios em determinados países;***

Or. en

Alteração 23
Igor Šoltes

Projeto de parecer
N.º 4

Projeto de parecer	*Alteração*
4. Defende que quaisquer novas medidas de segurança da União devem ***ser proporcionais aos*** desafios de conceção e produção em pequena escala que se confrontam os pequenos fabricantes e os fabricantes artesanais;	4. Defende que quaisquer novas medidas de segurança da União devem ***ter em consideração os*** desafios de conceção e produção em pequena escala ***com*** que se confrontam os pequenos fabricantes e os fabricantes artesanais;

Or. en

Alteração 24
Curzio Maltese

Projeto de parecer
N.º 4-A (novo)

Projeto de parecer	*Alteração*
	4-A. Reconhece que, embora a maior parte dos veículos ensaiados pelo programa de avaliação de veículos pelos consumidores Euro NCAP obtenha uma

classificação de cinco estrelas, os veículos que, presentemente, se limitam a cumprir os requisitos mínimos legais da UE deveriam obter zero estrelas; reconhece igualmente que a maior parte dos fabricantes de automóveis esteve à altura do desafio de representar o cumprimento dos novos requisitos do Euro NCAP; considera que os requisitos de homologação têm de ser atualizados; considera que é necessário regulamentar para assegurar que os benefícios para a segurança chegam equitativamente todos os cidadãos da UE, porquanto nem todos os modelos de automóveis vendidos na Europa são objeto de ensaio pelo Euro NCAP e nem todos os veículos do mesmo tipo são vendidos com equipamento de segurança do mesmo nível;

Or. en

Alteração 25
Carlos Coelho

Projeto de parecer
N.º 4-A (novo)

Projeto de parecer	*Alteração*
	4-A. Defende que quaisquer novos requisitos de segurança dos veículos deverão estimular a inovação e o investimento dentro da UE bem como estimular a competitividade das nossas indústrias e a criação de empregos;

Or. pt

Alteração 26
Carlos Coelho

Projeto de parecer
N.º 4-B (novo)

Projeto de parecer	*Alteração*
	4-B. Considera que as melhorias nos dispositivos de segurança provaram já ser uma mais-valia para a indústria europeia automóvel, reconhecida por ter os veículos mais seguros do mundo, não sendo a segurança dos consumidores um ónus mas uma garantia de qualidade do produto europeu;

Or. pt

Alteração 27
Kerstin Westphal, Arndt Kohn, Christel Schaldemose, Biljana Borzan, Evelyne Gebhardt, Maria Grapini, Liisa Jaakonsaari, Marlene Mizzi, Marc Tarabella, Sergio Gaetano Cofferati

Projeto de parecer
N.º 5

Projeto de parecer	*Alteração*
5. Congratula-se com as melhorias que as evoluções tecnológicas impulsionadas pelo mercado já trouxeram em matéria de segurança rodoviária na União e encoraja a exploração contínua das oportunidades que a revolução digital proporciona a este respeito; solicita que prossigam a investigação e o desenvolvimento de novas normas no domínio da travagem autónoma de emergência, da assistência à manutenção na faixa de rodagem e das tecnologias de deteção de obstáculos em inversão de marcha para veículos a motor, assim como das câmaras de deteção de ângulo morto frontal para veículos pesados de mercadorias.	5. Congratula-se com as melhorias que as evoluções tecnológicas impulsionadas pelo mercado já trouxeram em matéria de segurança rodoviária na União e encoraja a exploração contínua das oportunidades que a revolução digital proporciona a este respeito; ***recorda, no contexto da revolução digital e da crescente importância da condução automatizada e conectada, que a proteção dos dados relativos ao consumidor que se encontram no veículo devem observar os mais elevados padrões e que, se o tratamento e comunicação dos dados não forem obrigatórios para o funcionamento seguro do veículo, os consumidores poderão facilmente interromper a transferência de dados para o respetivo fabricante;*** solicita que prossigam a investigação e o desenvolvimento de novas normas no domínio da travagem autónoma de emergência, da assistência à

manutenção na faixa de rodagem e das tecnologias de deteção de obstáculos em inversão de marcha para veículos a motor, ***das cabinas de visão elevada,*** assim como das câmaras de deteção de ângulo morto frontal para veículos pesados de mercadorias. ***apela a uma melhor e mais eficaz recolha e intercâmbio de informações e dados entre todas as partes interessadas, tendo em vista o apuramento das causas reais dos acidentes;***

Or. en

Alteração 28
Matthijs van Miltenburg, Dita Charanzová, Jasenko Selimovic

Projeto de parecer
N.º 5

Projeto de parecer	*Alteração*
5. Congratula-se com as melhorias que as evoluções tecnológicas impulsionadas pelo mercado já trouxeram em matéria de segurança rodoviária na União e encoraja a exploração contínua das oportunidades que a revolução digital proporciona a este respeito; solicita que prossigam a investigação e o desenvolvimento de novas normas no domínio da travagem autónoma de emergência, da assistência à manutenção na faixa de rodagem e das tecnologias de deteção de obstáculos em inversão de marcha para veículos a motor, assim como das câmaras de deteção de ângulo morto frontal para veículos pesados de mercadorias.	5. Congratula-se com as melhorias que as evoluções tecnológicas impulsionadas pelo mercado já trouxeram em matéria de segurança rodoviária na União e encoraja a exploração contínua das oportunidades que a revolução digital proporciona a este respeito; ***salienta que a proteção dos dados pessoais é fundamental e sublinha que as administrações públicas devem tratar os dados pessoais em segurança, em conformidade com o Regulamento Geral sobre a Proteção de Dados (RGPD) e com as regras da UE em matéria de privacidade; considera importante aprofundar o princípio da propriedade dos dados;*** solicita que prossigam a investigação e o desenvolvimento de novas normas no domínio da travagem autónoma de emergência, da assistência à manutenção na faixa de rodagem e das tecnologias de deteção de obstáculos em inversão de marcha para veículos a motor, assim como das câmaras de deteção de

ângulo morto frontal para veículos pesados de mercadorias***; apela à introdução gradual de medidas específicas que melhorem significativamente a segurança dos veículos***.

Or. en

Alteração 29
Igor Šoltes

Projeto de parecer
N.º 5

Projeto de parecer	*Alteração*
5. Congratula-se com as melhorias que as evoluções tecnológicas *impulsionadas pelo mercado* já trouxeram em matéria de segurança rodoviária na União e encoraja a exploração contínua das oportunidades que a revolução digital proporciona a este respeito; solicita que prossigam a investigação e o desenvolvimento de novas normas no domínio da travagem autónoma de emergência, da assistência à manutenção na faixa de rodagem e das tecnologias de deteção de obstáculos em inversão de marcha para veículos a motor, assim como das câmaras de deteção de ângulo morto frontal para veículos pesados de mercadorias.	5. Congratula-se com as melhorias que as evoluções tecnológicas já trouxeram em matéria de segurança rodoviária na União e encoraja a exploração contínua das oportunidades que a revolução digital proporciona a este respeito; solicita que prossigam a investigação e o desenvolvimento de novas normas no domínio da travagem autónoma de emergência, da assistência à manutenção na faixa de rodagem e das tecnologias de deteção de obstáculos em inversão de marcha para veículos a motor, assim como das câmaras de deteção de ângulo morto frontal para veículos pesados de mercadorias***; realça a importância da proteção dos dados pessoais neste contexto e reitera a necessidade de observar o disposto no Regulamento (UE) n.º 2016/679***.

Or. en

Alteração 30
Curzio Maltese

Projeto de parecer
N.º 5

Projeto de parecer	*Alteração*
5. Congratula-se com as melhorias que as evoluções tecnológicas impulsionadas pelo mercado já trouxeram em matéria de segurança rodoviária na União e encoraja a exploração contínua das oportunidades que a revolução digital proporciona a este respeito; solicita que prossigam a investigação ***e o desenvolvimento de novas normas no domínio da travagem autónoma de emergência, da assistência à manutenção na faixa de rodagem e das tecnologias de deteção de obstáculos em inversão de marcha para*** veículos ***a motor, assim como das câmaras de deteção de ângulo morto frontal para veículos pesados de mercadorias***.	5. Congratula-se com as melhorias que as evoluções tecnológicas impulsionadas pelo mercado já trouxeram em matéria de segurança rodoviária na União e encoraja a exploração contínua das oportunidades que a revolução digital proporciona a este respeito; solicita que prossigam a investigação ***sobre as implicações para a segurança da fase transitória de*** veículos ***mistos automatizados e semiautomatizados e a interação com utilizadores vulneráveis da estrada***.

Or. en

Alteração 31
Daniel Dalton

Projeto de parecer
N. 5-A (novo)

Projeto de parecer	*Alteração*
	5-A. Exorta a Comissão a apresentar requisitos geridos no âmbito dos processos de homologação para reforçar a deteção e a segurança de peões e ciclistas no que respeita a veículos pesados com ângulos mortos significativos; reconhece os requisitos estabelecidos em matéria de pesos e dimensões na Diretiva 96/53/CE, com a redação que lhe foi dada pela Diretiva (UE) 2015/719, e incentiva a revisão do mandato conferido à Comissão no sentido de garantir a sua adequação ao fim em vista ou a sua renovação, em legislação futura, de modo a conferir-lhe segurança jurídica que permita uma

intervenção nesta matéria;

Or. en

Alteração 32
Curzio Maltese

Projeto de parecer
N. 5-A (novo)

Projeto de parecer	*Alteração*
	5-A. Considera que os ambiciosos padrões de segurança beneficiam a indústria automóvel na medida em que contribuem para que os fabricantes e fornecedores de veículos europeus mantenham a liderança mundial em matéria de tecnologia de segurança; considera que tal reforça a sua posição concorrencial no mercado mundial, ao mesmo tempo que aumenta as oportunidades de exportação.

Or. en

Alteração 33
Carlos Coelho

Projeto de parecer
N.º 5-A (novo)

Projeto de parecer	*Alteração*
	5-A. Exorta a Comissão a ponderar nas propostas futuras a obrigatoriedade do sistema de monitorização da pressão dos pneus em todos os veículos bem como a obrigatoriedade da existência de extintor de incêndio e martelo quebra-vidros e corta cintos;

Or. pt

Alteração 34
Maria Grapini

Projeto de parecer
N.º 5-A (novo)

Projeto de parecer	*Alteração*
	5-A. Saúda e salienta a importância de se estabelecer a obrigatoriedade dos elementos promovidos pelo organismo de classificação, que podem contribuir para a uniformização dos níveis de proteção;

Or. ro

Alteração 35
Curzio Maltese

Projeto de parecer
N.º 5-B (novo)

Projeto de parecer	*Alteração*
	5-B. Saúda a lista de tecnologias seguras publicada pela Comissão em dezembro tendo em vista a sua inclusão na próxima revisão das normas; reconhece que a inclusão das tecnologias de auxílio à condução, como a travagem automática de emergência e a adaptação inteligente da velocidade, no equipamento de série dos veículos contribui igualmente para aumentar o nível de automatização na Europa; apela à normalização e ao ensaio independente desses equipamentos, a fim de abrir caminho aos veículos autoconduzidos.

Or. en

Alteração 36

Carlos Coelho

Projeto de parecer
N.º 5-B (novo)

Projeto de parecer	*Alteração*
	5-B. Defende que a UE e os seus centros de investigação devem ter um lugar de destaque no desenvolvimento dos veículos autónomos, cujos impactos no sector automóvel transformarão o panorama da segurança rodoviária estimando-se que salvem milhares de vidas por ano e contribuindo para a digitalização do Mercado Interno.

Or. pt

Alteração 37
Daniel Dalton

Projeto de parecer
N.º 5-B (novo)

Projeto de parecer	*Alteração*
	5-B. Reconhece a mais valia da eventual adaptação de veículos mais antigos com equipamento adicional de segurança incluído nos modelos mais recentes; considera que o incentivo à adaptação mediante desagravamentos fiscais e prémios de seguro mais baixos poderá constituir um meio eficaz para reforçar a segurança dos veículos na Europa;

Or. en

Alteração 38
Maria Grapini

Projeto de parecer
N.º 5-B (novo)

Projeto de parecer	*Alteração*

5-B. Considera que deve ser melhorado o acesso de todos os cidadãos da UE a veículos com um elevado nível de segurança.

Or. ro