

REGULAMENTO (UE) 2015/562 DA COMISSÃO**de 8 de abril de 2015**

que altera o Regulamento (UE) n.º 347/2012 da Comissão, 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

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta o 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 ⁽¹⁾, nomeadamente o artigo 14.º, n.º 1, alínea a),

Considerando o seguinte:

- (1) O Regulamento (CE) n.º 661/2009 é um regulamento específico para efeitos do procedimento de homologação previsto na Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽²⁾.
- (2) O Regulamento (CE) n.º 661/2009 estabelece as prescrições essenciais para a homologação de veículos a motor das categorias M₂, M₃, N₂ e N₃ no que se refere à instalação de sistemas avançados de travagem de emergência (AEBS). É necessário definir os procedimentos, os ensaios e as prescrições específicas para essa homologação.
- (3) O Regulamento (CE) n.º 661/2009 estabelece uma obrigação geral de os veículos das categorias M₂, M₃, N₂ e N₃ serem equipados com um sistema avançado de travagem de emergência.
- (4) O Regulamento (UE) n.º 347/2012 da Comissão ⁽³⁾ estabelece os procedimentos, ensaios e requisitos específicos para a homologação de veículos a motor no que se refere ao AEBS, e prevê a aplicação desses requisitos em duas fases. No âmbito da primeira fase, alguns modelos de veículos novos foram objeto de homologação de nível 1 a partir de 1 de novembro de 2013. No âmbito da segunda fase, esses modelos de veículos, assim como alguns outros modelos de veículos que não foram objeto de homologação de nível 1, terão de ser objeto de homologação de nível 2, que implica o cumprimento de requisitos suplementares e mais abrangentes. O Regulamento (UE) n.º 347/2012 determinou também a aplicação da homologação de nível 2 para os novos modelos de veículos a partir de 1 de novembro de 2016.
- (5) O prazo para a aplicação da homologação de nível 2 foi definido com o intuito de garantir tempo suficiente para se adquirir maior experiência com os sistemas AEBS e para permitir a evolução técnica neste domínio. Além disso, pretendia-se, com a fixação deste prazo, dar tempo à Comissão para ter em conta os requisitos internacionais harmonizados de desempenho e de ensaio que a Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa (UNECE) ia adotar no tocante aos modelos de veículo das categorias abrangidas pelo Regulamento n.º 131 da UNECE relativo ao AEBS.
- (6) Por essa razão, estava previsto que a Comissão adotasse, até dois anos antes da data de entrada em vigor da homologação de nível 2, os critérios relativos aos ensaios de alerta e de ativação da travagem para os modelos de veículos das categorias M₂ e N₂ com massa máxima não superior a 8 toneladas, tomando em consideração a evolução verificada a nível da UNECE nesta questão.
- (7) A UNECE especificou o valor-alvo de velocidade aplicável ao cenário de alvo em movimento na homologação de nível 2 para os ensaios de modelos de veículos das categorias M₂ e N₂ com uma massa máxima não superior a 8 toneladas. Os valores-alvo de velocidade foram fixados de forma prudente, de modo a permitir ganhar uma maior experiência com os sistemas AEBS e para permitir a evolução técnica neste domínio para os modelos de veículos em causa.
- (8) As medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do Comité Técnico — Veículos a Motor,

⁽¹⁾ JO L 200 de 31.7.2009, p. 1.

⁽²⁾ Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de setembro de 2007, que estabelece um quadro para a homologação dos veículos a motor e seus reboques, e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a serem utilizados nesses veículos (Diretiva-Quadro) (JO L 263 de 9.10.2007, p. 1).

⁽³⁾ 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).

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

O anexo II do Regulamento (UE) n.º 347/2012 é alterado em conformidade com o anexo do presente regulamento.

Artigo 2.º

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

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

Feito em Bruxelas, em 8 de abril de 2015.

Pela Comissão
O Presidente
Jean-Claude JUNKER

O anexo II do Regulamento (UE) n.º 347/2012 é alterado do seguinte modo:

1) O ponto 2.4.2.1 passa a ter a seguinte redação:

- «2.4.2.1. a) para homologação de nível 1: deve ser emitido pelo menos um modo de alerta acústico ou tátil dentro dos valores especificados na coluna B do quadro do apêndice 1.
- b) para homologação de nível 2: deve ser emitido pelo menos um modo de alerta acústico ou tátil dentro dos valores especificados na coluna B do quadro do apêndice 2, nas seguintes condições:
- no caso de categorias de veículos referidas na linha 1 do quadro do apêndice 2: o sinal de alarme deve ser acústico ou tátil, e
 - no caso das categorias de veículos referidas na linha 2 do quadro do apêndice 2: o sinal de alarme deve ser acústico, tátil ou ótico.»

2) O ponto 2.4.2.2 passa a ter a seguinte redação:

«2.4.2.2. Devem ser emitidos pelo menos dois modos de alerta dentro dos valores especificados em:

Para homologação de nível 1: coluna C do quadro do apêndice 1.

Para homologação de nível 2: coluna C do quadro do apêndice 2.».

3) A última frase dos pontos 2.5.2.1 e 2.5.2.2 é suprimida.

4) O apêndice 2 passa a ter a seguinte redação:

«Apêndice 2

Homologação de nível 2: requisitos de ensaio de alerta e de ativação — valores de aprovação/rejeição

Lin-ha	A	B	C	D	E	F	G	H
0	Categoria do veículo	Alvo imóvel			Alvo em movimento			
		Escalonamento dos modos de alerta		Redução da velocidade do veículo provete	Escalonamento dos modos de alerta		Redução da velocidade do veículo provete	Velocidade do alvo
		1, no mínimo	2, no mínimo		1, no mínimo	2, no mínimo		
		(ref. ponto 2.4.2.1)	(ref. ponto 2.4.2.2)		(ref. ponto 2.5.2.1)	(ref. ponto 2.5.2.2)	(ref. ponto 2.5.3)	(ref. ponto 2.5.1)
1	M ₃ ⁽¹⁾ , N ₃ e N ₂ > 8t	Até 1,4 s antes do início da fase de travagem de emergência	Até 0,8 s antes do início da fase de travagem de emergência	Não inferior a 20 km/h	Até 1,4 s antes do início da fase de travagem de emergência	Até 0,8 s antes do início da fase de travagem de emergência	O veículo provete não deve colidir com o alvo em movimento	12 ± 2 km/h

Lin- ha	A	B	C	D	E	F	G	H
0	Categoria do veículo	Alvo imóvel			Alvo em movimento			
		Escalonamento dos modos de alerta		Redução da velo- cidade do veículo provete	Escalonamento dos modos de alerta		Redução da velocidade do veículo provete	Velocidade do alvo
		1, no mínimo	2, no mínimo		1, no mínimo	2, no mínimo		
		(ref. ponto 2.4.2.1)	(ref. ponto 2.4.2.2)	(ref. ponto 2.4.5)	(ref. ponto 2.5.2.1)	(ref. ponto 2.5.2.2)	(ref. ponto 2.5.3)	(ref. ponto 2.5.1)
2	N ₂ ≤ 8t ⁽²⁾ ⁽⁴⁾ e M ₂ ⁽²⁾ ⁽⁴⁾	Até 0,8 s antes do início da fase de tra- vagem de emergência	Antes do início da fase de travagem de emergência ⁽³⁾	Não inferior a 10 km/h	Até 0,8 s antes do início da fase de tra- vagem de emergência	Antes do início da fase de travagem de emergência ⁽³⁾	O veículo provete não deve colidir com o alvo em movi- mento	67 ± 2 km/h ⁽⁵⁾

⁽¹⁾ Os veículos da categoria M₃ com sistema hidráulico de travagem estão sujeitos aos requisitos da linha 2.

⁽²⁾ Os veículos com sistema de travagem pneumático estão sujeitos aos requisitos da linha 1.

⁽³⁾ Os valores devem ser indicados pelo fabricante aquando da homologação (ver anexo I, parte 2, Adenda, ponto 4.4).

⁽⁴⁾ Os fabricantes dos veículos abrangidos pela linha 2 podem optar por obter a homologação do veículo em conformidade com os valores especificados na linha 1; no caso em apreço, há que demonstrar a conformidade com os valores indicados na linha 1.

⁽⁵⁾ Os valores para a velocidade-alvo na célula H2 deverão ser revistos até 1 de novembro de 2021.»