

Bruxelles, 23.4.2021
C(2021) 2639 final

REGULAMENTUL DELEGAT (UE) .../... AL COMISIEI

din 23.4.2021

de completare a Regulamentului (UE) 2019/2144 al Parlamentului European și al Consiliului prin stabilirea unor norme detaliate privind procedurile specifice de încercare și cerințele tehnice pentru omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește sistemele de avertizare cu privire la somnolența și lipsa de atenție a conducătorului lor și de modificare a anexei II la regulamentul menționat

(Text cu relevanță pentru SEE)

EXPUNERE DE MOTIVE

1. CONTEXTUL ACTULUI DELEGAT

Regulamentul (UE) 2019/2144 al Parlamentului European și al Consiliului¹ dispune echiparea autovehiculelor din categoriile M și N cu sisteme de avertizare cu privire la somnolența și lipsa de atenție a conducătorului auto (*driver drowsiness and attention warning* - DDAW) începând cu 6 iulie 2022 pentru tipurile noi și începând cu 7 iulie 2024 pentru toate vehiculele noi. DDAW este definit ca un sistem care evaluează vigilența șoferului vehiculului prin analiza sistemelor vehiculului și avertizează conducătorul auto dacă este necesar. În special, DDAW trebuie să detecteze sau să recunoască stilul de conducere și/sau modul de manevrare a direcției specifice unui conducător auto care, din cauza oboselii, manifestă un nivel de vigilență scăzut, precum și să interacționeze cu conducătorul auto și să îl avertizeze prin intermediul interfeței om-mașină.

Comisia este împuternicită să stabilească norme detaliate privind procedurile de încercare și cerințele tehnice specifice pentru omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește sistemul de avertizare cu privire la somnolența și lipsa de atenție a conducătorului auto. Prezentul regulament delegat completează Regulamentul (UE) 2019/2144 prin stabilirea acestor cerințe tehnice și proceduri de încercare. În special, regulamentul prevede o scară de referință care să fie utilizată de autoritățile de omologare și de serviciile tehnice pentru determinarea nivelului de somnolență al conducătorului auto, precum și o procedură de încercare de referință care să fie efectuată cu oameni.

2. CONSULTĂRI ÎNAINTEA ADOPTĂRII ACTULUI

Cu ocazia pregătirii prezentului act, Comisia a desfășurat consultări adecvate cu experți și părți interesate din statele membre, care au confirmat susținerea lor în general.

3. ELEMENTELE JURIDICE ALE ACTULUI DELEGAT

Prezentul act delegat își are temeiul juridic în articolul 4 alineatul (6) și articolul 6 alineatul (6) din Regulamentul (UE) 2019/2144 al Parlamentului European și al Consiliului.

Oboseala afectează negativ capacitatea conducătorului auto de a conduce cu eficacitate și în condiții de siguranță. Se estimează că aceasta este cauza unui procent cuprins între 10 % și 25 % din totalul accidentelor rutiere produse în Europa². Întrucât scăderea vigilenței conducătorului auto pe fondul oboselii se observă mai ales în cazul depășirii pe distanțe lungi cu viteză constantă, potențialul în materie de siguranță al sistemului DDAW este preconizat să se manifeste în cazul conducerii pe drumuri situate în afara zonelor urbane, unde limita de viteză depășește 70 km/h. Din acest motiv, se propune să nu se impună instalarea sistemelor de avertizare cu privire la somnolența și lipsa de atenție a conducătorului auto pe autovehicule a căror viteză maximă prin construcție nu depășește 70 km/h.

În prezent nu există protocoale EURO NCAP³ pentru încercarea sistemelor DDAW. Cu dezvoltarea acestor sisteme se ocupă echipele de cercetare, producătorii și furnizorii de automobile, așadar, dispozițiile prezentului regulament se referă la aspectele specifice

¹ JO L 325, 16.12.2019, p. 1.

²

https://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/knowledge/fatigue/fatigue_and_road_crashes/frequency_of_fatigue_related_crashes_en.

³ Programul european pentru evaluarea vehiculelor noi: <https://www.euroncap.com/en>.

interfeței om-mașină și la mediul în care sistemul DDAW trebuie să avertizeze conducătorul auto.

Întrucât sistemele DDAW evaluează starea fizică a conducătorului auto prin mijloace indirecte, nu este posibilă încercarea integrală a acestor sisteme printr-o serie de probe definite sau cu un aparat programabil care ar reproduce comportamentul uman. De aceea, se propune aplicarea următoarelor metode de încercare:

- (1) Producătorul vehiculului realizează încercările de validare cu oameni, fie într-un mediu simulat, fie într-un vehicul de încercare, și prezintă autorităților de omologare și serviciilor tehnice documentația tehnică și rezultatele încercărilor spre evaluare, sub forma unei compilații de situații în care sistemul reușește și în care nu reușește să avertizeze conducătorul auto cu privire la starea sa de somnolență. De asemenea, producătorul vehiculului propune autorității de omologare sau serviciului tehnic cel puțin un protocol de încercare pentru verificarea capacității sistemului DDAW de a avertiza conducătorul auto.
- (2) Autoritatea de omologare sau serviciul tehnic evaluează documentația tehnică și rezultatele încercărilor de validare efectuate de producătorul vehiculului, având posibilitatea de a reface încercările cu privire la predictibilitatea sistemului DDAW. Autoritățile de omologare de tip sau serviciile tehnice execută protocolul de încercare pregătit de producătorul vehiculului și, în funcție de capacitatea sistemului DDAW de a avertiza conducătorul auto cel puțin o dată în timpul încercării, emite calificativul ACCEPTAT sau RESPINS.

Cerințele de performanță propuse pentru încercările cu oameni se bazează pe o metodă statistică, luând în considerare fie media eficienței pentru toți participanții la încercare, fie eficiența minimă pentru 95 % dintre aceștia. Nivelul de somnolență se determină în conformitate cu scara de referință prevăzută în prezentul regulament. Producătorii de vehicule pot alege, însă, să folosească o metodă alternativă de validare, caz în care aceasta trebuie să fie documentată corespunzător, iar echivalența cu scara de referință trebuie demonstrată autorității de omologare sau serviciului tehnic.

Prezentul regulament delegat al Comisiei modifică și anexa II la Regulamentul (UE) 2019/2144, prin adăugarea unei trimiteri la prezentul regulament, care este actul normativ care stabilește cerințele specifice aplicabile sistemelor de avertizare cu privire la somnolența și lipsa de atenție a conducătorului auto.

REGULAMENTUL DELEGAT (UE) .../... AL COMISIEI

din 23.4.2021

de completare a Regulamentului (UE) 2019/2144 al Parlamentului European și al Consiliului prin stabilirea unor norme detaliate privind procedurile specifice de încercare și cerințele tehnice pentru omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește sistemele de avertizare cu privire la somnolența și lipsa de atenție a conducătorului lor și de modificare a anexei II la regulamentul menționat

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (UE) 2019/2144 al Parlamentului European și al Consiliului din 27 noiembrie 2019 privind cerințele pentru omologarea de tip a autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate unor astfel de vehicule, în ceea ce privește siguranța generală a acestora și protecția ocupanților vehiculului și a utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor, de modificare a Regulamentului (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 78/2009, (CE) nr. 79/2009 și (CE) nr. 661/2009 ale Parlamentului European și ale Consiliului și a Regulamentelor (CE) nr. 631/2009, (UE) nr. 406/2010, (UE) nr. 672/2010, (UE) nr. 1003/2010, (UE) nr. 1005/2010, (UE) nr. 1008/2010, (UE) nr. 1009/2010, (UE) nr. 19/2011, (UE) nr. 109/2011, (UE) nr. 458/2011, (UE) nr. 65/2012, (UE) nr. 130/2012, (UE) nr. 347/2012, (UE) nr. 351/2012, (UE) nr. 1230/2012 și (UE) 2015/166¹ ale Comisiei, în special articolul 4 alineatul (6) și articolul 6 alineatul (6) litera (a),

întrucât:

- (1) Articolul 6 din Regulamentul (UE) 2019/2144 impune echiparea autovehiculelor din categoriile M și N cu anumite sisteme avansate pentru vehicule, inclusiv cu sisteme de avertizare cu privire la somnolența și lipsa de atenție a conducătorului auto (sisteme „DDAW”). În anexa II, regulamentul prevede cerințele de bază pentru omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește sistemele de avertizare cu privire la somnolența și lipsa de atenție a conducătorului auto.
- (2) Sunt necesare norme detaliate privind procedurile de încercare și cerințele tehnice specifice pentru omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește sistemele de avertizare cu privire la somnolența și lipsa de atenție a conducătorului auto.
- (3) Oboseala afectează negativ capacitățile fizice, cognitive, psihomotorii și de integrare senzorială ale conducătorului auto, acestea fiind necesare pentru conducerea în condiții de siguranță. Oboseala conducătorului auto este un factor în 10-25 % din totalul accidentelor rutiere produse în Uniune.
- (4) În conformitate cu articolul 3 alineatul (5) din Regulamentul (UE) 2019/2144, sistemul DDAW este un sistem care evaluează vigilența conducătorului prin analiza sistemelor

¹ JO L 325, 16.12.2019, p. 1.

vehiculului și, dacă este necesar, avertizează conducătorul auto prin intermediul interfeței om-mașină.

- (5) Sistemele DDAW sunt mai eficace în afara zonelor urbane, deoarece scăderea vigilenței conducătorului auto din cauza oboselii se produce mai ales în cazul deplasării pe distanțe lungi cu viteză constantă. În plus, modificarea permanentă a stilului de conducere și a modului de manevrare a direcției în timpul conducerii autovehiculului în zonele urbane face dificilă evaluarea cu ajutorul tehnologiilor disponibile. Prin urmare, autovehiculele cu o viteză maximă prin construcție de 70 km/h sau mai mică trebui să fie scutite de obligația de a fi echipate cu sisteme DDAW.
- (6) Întrucât sistemele DDAW evaluează starea fizică a persoanei prin mijloace indirecte, cum ar fi analiza sistemului și recunoașterea stilului de conducere și/sau a modului de manevrare a direcției specifice unui conducător auto care, din cauza somnolenței, manifestă un nivel de vigilență scăzut, nu este posibilă încercarea integrală a acestor sisteme printr-o serie de probe definite sau cu un aparat programabil care ar reproduce comportamentul uman. În schimb, producătorul vehiculului trebuie să realizeze încercările de validare cu oameni și să prezinte autorității de omologare rezultatele încercărilor împreună cu cel puțin un protocol de încercare pentru verificarea capacității sistemelor DDAW de a avertiza conducătorul auto somnolent.
- (7) Luând în considerare caracterul indirect al determinării, variabilitatea efectelor somnolenței asupra oamenilor și relativa imaturitate a tehnologiilor disponibile, cerințele de performanță aplicabile sistemelor DDAW trebuie stabilite la un nivel realist și care poate fi atins. Totodată, având în vedere faptul că, pentru a încuraja dezvoltarea unor noi tehnologii, aceste cerințe trebuie să fie neutre din punct de vedere tehnologic, evaluarea performanței sistemelor DDAW trebuie să se bazeze pe o metodă statistică, luând în considerare fie media eficienței pentru toți participanții la încercare, fie eficiența minimă pentru 95 % dintre aceștia. Totuși, trebuie preferată utilizarea celei de-a doua opțiuni, deoarece prevede că sistemele DDAW vor avea o eficacitate egală în cazul tuturor participanților.
- (8) Prezentul regulament trebuie să prevadă o scară de referință pe care producătorii să o folosească pentru determinarea nivelului de somnolență al conducătorului auto în cadrul încercărilor cu oameni. În cazul în care producătorii aleg să folosească o metodă alternativă de determinare, aceasta trebuie să fie documentată corespunzător și trebuie să fie prezentată echivalența cu scara de referință prevăzută în prezentul regulament.
- (9) Tabelul din anexa II la Regulamentul (UE) 2019/2144, care cuprinde lista cerințelor menționate la articolul 4 alineatul (5) și articolul 5 alineatul (3) la regulamentul respectiv, nu conține nicio trimitere la acte normative referitoare la sisteme de avertizare cu privire la somnolența și lipsa de atenție a conducătorului auto. Prin urmare, este necesar să se introducă în această anexă o trimitere la prezentul regulament.
- (10) Prin urmare, Regulamentul (UE) 2019/2144 trebuie să fie modificat în consecință.
- (11) Întrucât Regulamentul (UE) 2019/2144 se aplică începând cu 6 iulie 2022, prezentul regulament trebuie să se aplice de la aceeași dată.
- (12) Dispozițiile prezentului regulament sunt strâns corelate, deoarece se referă la norme privind procedurile specifice de încercare și cerințele tehnice pentru omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește sistemele de avertizare cu privire la somnolența și

lipsa de atenție a conducătorului lor. Ca urmare a normelor stabilite în prezentul regulament, este necesar să se adauge o trimitere la prezentul regulament în anexa II la Regulamentul (UE) 2019/2144. Prin urmare, este oportun ca aceste dispoziții să fie prevăzute într-un regulament delegat unic,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Domeniul de aplicare

Prezentul regulament se aplică autovehiculelor din categoriile M și N, astfel cum sunt definite la literele (a) și (b) ale articolului 4 alineatul (1) din Regulamentul (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului, cu o viteză maximă prin construcție de peste 70 km/h.

Articolul 2

Cerințe tehnice aplicabile sistemelor de avertizare cu privire la somnolența și lipsa de atenție a conducătorului auto

Cerințele tehnice pentru omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește sistemele de avertizare cu privire la somnolența și lipsa de atenție a conducătorului auto sunt prevăzute în partea 1 a anexei I.

Articolul 3

Proceduri pentru validarea sistemelor de avertizare cu privire la somnolența și lipsa de atenție a conducătorului auto

Procedurile de încercare pentru validarea de către producător a sistemelor de avertizare cu privire la somnolența și lipsa de atenție a conducătorului auto sunt prevăzute în partea 2 a anexei I.

Articolul 4

Proceduri pentru evaluarea documentației tehnice și pentru efectuarea de încercări de verificare

Procedurile pentru evaluarea documentației tehnice prezentate de producător și pentru efectuarea de încercări de verificare de către autoritățile de omologare și de către serviciile tehnice sunt prevăzute în partea 3 a anexei I.

Articolul 5

Modificări aduse Regulamentului (UE) 2019/2144

Anexa II la Regulamentul (UE) 2019/2144 al Parlamentului European și al Consiliului se modifică în conformitate cu anexa II la prezentul regulament.

Articolul 6

Intrare în vigoare și aplicare

Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Se aplică de la 6 iulie 2022.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 23.4.2021

Pentru Comisie
Președinta
Ursula VON DER LEYEN