

**Parecer do Comité Económico e Social sobre a «Proposta de directiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Directiva 92/23/CEE do Conselho relativa aos pneumáticos dos veículos a motor e seus reboques bem como à respectiva instalação nesses veículos»<sup>(1)</sup>**

(98/C 235/05)

Em 6 de Janeiro de 1998, o Conselho decidiu, nos termos do artigo 100º-A do Tratado que institui a Comunidade Europeia, consultar o Comité Económico e Social sobre a proposta supramencionada.

Foi incumbida da preparação dos correspondentes trabalhos a Secção de Indústria, Comércio, Artesanato e Serviços, que emitiu parecer em 6 de Maio de 1998. Foi relator E. Bagliano.

Na 355ª reunião plenária (sessão de 27 de Maio de 1998), o Comité Económico e Social adoptou, por 101 votos a favor e 2 abstenções, o seguinte parecer.

## 1. Introdução

1.1. O projecto de directiva proposto pela Comissão vem colmatar uma lacuna nas medidas até agora adoptadas contra o ruído provocado pelo tráfego rodoviário.

1.2. A Directiva 70/157/CEE relativa ao nível sonoro admissível dos veículos a motor visa realçar e, por conseguinte, limitar apenas o ruído proveniente do escape e das partes mecânicas dos veículos, que eram, nessa época, de facto, as principais fontes de ruído.

1.2.1. O reforço dos requisitos técnicos impostos pelas sucessivas modificações introduzidas na referida directiva levaram a uma forte redução do ruído provocado por essas fontes, pondo, ao mesmo tempo, em evidência o problema do ruído provocado pelo contacto dos pneumáticos com o pavimento.

1.3. Tal foi realçado pelo artigo 4º da última alteração à referida Directiva 70/157/CEE (Directiva 92/97/CEE de 19 de Dezembro de 1992), em que o Conselho encarrega a Comissão de apresentar uma proposta destinada a limitar o ruído provocado pelo contacto dos pneumáticos com o pavimento, conciliando esse requisito com as exigências de segurança. O projecto de directiva em apreço dá cumprimento a esse mandato.

1.3.1. O projecto de directiva, que constitui, na realidade, uma alteração à Directiva 92/23/CEE relativa aos pneumáticos dos veículos a motor e seus reboques bem como à respectiva instalação nesses veículos, cujo objectivo não era, porém, o ruído, define não só o método de medida para determinar o ruído de rolamento do pneumático, mas também o nível máximo admitido para os diversos tipos de pneus.

## 2. Considerações na generalidade

2.1. O âmbito de aplicação do projecto de directiva abrange todos os tipos de pneumáticos instalados quer em automóveis de passageiros (categoria M1), quer nos veículos comerciais ligeiros e pesados (categorias M2, M3, N1, N2 e N3) e seus reboques. Dele ficam excluídos

os veículos destinados a utilizações que não o transporte de pessoas ou mercadorias, que, esporadicamente, possam circular na via pública (por exemplo, os tractores agrícolas).

2.1.1. A Comissão, tendo em conta este amplo âmbito de aplicação, desenvolveu, por conseguinte, um método de medida comum, propondo, no entanto, níveis máximos de ruído admissíveis em função das categorias de veículos. Dentro de cada categoria, esses níveis dependem:

- para os automóveis de passageiros, da largura nominal do pneumático (tendo em conta também as limitações impostas por aspectos relativos ao desempenho do veículo e a utilizações especiais);
- para os veículos comerciais, da utilização específica do pneumático (normal, para neve, especial).

2.1.2. Procurou, deste modo, definir requisitos destinados a limitar o ruído de rolamento produzido pelo pneumático em contacto com o pavimento respeitando, ao mesmo tempo, as condições de segurança.

2.1.3. Em contrapartida, o âmbito da directiva em apreço não abrange os níveis de ruído correspondentes a diversos revestimentos do pavimento (ou, aliás, a diversas condições meteorológicas), para um mesmo tipo de pneumáticos. A este propósito, o Comité recorda que, na Directiva 92/97/CEE de 19 de Dezembro de 1992, no 12º considerando se diz ser necessário prosseguir os estudos para poder determinar os índices numéricos para estabelecer os critérios objectivos de conformidade das estradas.

## 3. Calendário

3.1. O projecto de directiva prevê a entrada em vigor das disposições em 1 de Outubro de 2001, que se aplicarão tanto para os novos tipos de pneumáticos comercializados como para os veículos novos, que deverão ser equipados exclusivamente com pneumáticos conformes às prescrições.

3.2. A partir de 1 de Outubro de 2005, todos os pneumáticos comercializados deverão respeitar as disposições previstas no projecto de directiva em apreço.

<sup>(1)</sup> JO C 30 de 28.1.1998, p. 8.

3.3. Essas exigências não se aplicam:

- aos pneumáticos destinados a serem montados nos veículos matriculados pela primeira vez antes de 1 de Outubro de 1980;
- aos pneumáticos sobresselentes de utilização temporária, aos pneumáticos de velocidade inferior a 80 km/h ou cujo diâmetro normal da jante seja inferior ou igual a 254 mm.

#### 4. Observações

4.1. O método de medida prevê que o ruído de rolamento do pneumático seja verificado a uma velocidade normal de 80 km/h, com o motor desligado e em ponto morto, e em pavimento normalizado.

4.1.1. As medidas que venham a ser adoptadas para dar cumprimento a estas disposições terão, por conseguinte, um efeito considerável na redução do ruído provocado pelo tráfego rodoviário nas zonas extra-urbanas e em condições de fluidez de trânsito.

4.1.2. Em contrapartida, não é verificado o nível de ruído do pneumático em aceleração ou travagem, condições que se verificam com maior frequência no tráfego urbano ou em situação de congestionamento rodoviário. O Comité reconhece, aliás, que não existe actualmente um método de ensaio reforçado susceptível de abranger esta problemática, ainda que importante.

4.2. Algumas soluções técnicas exigidas para assegurar as prestações dos pneumáticos destinados a uma utilização específica, tais como a condução com neve ou em terra batida, justificam os valores-límites de ruído mais elevados fixados pelo projecto de directiva.

4.2.1. Justificam-se também limites diferenciados para os pneumáticos (dos veículos de passageiros), cujas características devem ser compatíveis com as prestações dos próprios veículos em que são montados a fim de garantir a máxima segurança de condução. O Comité concorda com esta abordagem.

4.3. Os níveis de ruído propostos são equilibrados, pois, embora exigindo da indústria dos pneumáticos um esforço considerável, são industrialmente realizáveis nos prazos previstos.

4.3.1. Estes «níveis» correspondem, além disso, às expectativas de todos aqueles que esperam intervenções destinadas a reduzir o ruído provocado pelo tráfego rodoviário e constituem um contributo posterior para

os progressos já alcançados pela indústria automóvel neste domínio.

4.4. As datas de entrada em vigor das exigências previstas no projecto de directiva em apreço são coerentes com os prazos necessários à indústria dos pneumáticos para se adaptar.

4.4.1. O Conselho deverá, no entanto, verificar junto da indústria se existem já tipos de pneumáticos conformes a estas exigências para todos os modelos de veículos que serão produzidos em 2001, data a partir da qual só poderão ser montados pneumáticos que respeitem os limites previstos no projecto de directiva em apreço.

4.4.2. O Comité considera realista prever um adiamento de, pelo menos, dois anos (isto é, 2003) para os veículos com um registo de matrícula novo (modelos antigos), mantendo-se o ano de 2001 como data de referência unicamente para as novas homologações (modelos novos).

4.5. É importante a declaração da Comissão de que estas prescrições constituem um primeiro passo na luta contra o ruído provocado pelos pneumáticos em movimento em contacto com o pavimento e de que deverão ser reexaminadas ulteriormente à luz do seu efeito tanto no mercado quanto no ambiente.

4.5.1. Esta declaração, que consta da «exposição de motivos», deveria ser, no entanto, retomada no próprio texto do projecto de directiva como sexto «considerando» com a seguinte formulação:

«Considerando que as prescrições que têm por objectivo reduzir o ruído provocado pelo contacto dos pneumáticos em movimento com o pavimento constituem um primeiro passo na luta contra essa fonte de ruído e que deverão ser revistas ulteriormente à luz do seu efeito tanto no mercado quanto no ambiente, e tendo em conta a cada vez maior importância que a tipologia do pavimento assume como fonte de ruído.»

Este «considerando» proposto liga-se ao «considerando» 12 da Directiva 92/97/CEE, citada no ponto 2.1.3 supra.

#### 5. Conclusões

O Comité concorda com o objectivo da directiva e recomenda, em particular, que:

- seja tida em consideração a observação referida no ponto 4.4;
- seja dado maior realce, num novo considerando, à necessidade de reexaminar a eficácia das medidas adoptadas.

Bruxelas, 27 de Maio de 1998.

*O Presidente*  
*do Comité Económico e Social*  
Tom JENKINS