

**Parecer do Comité Económico e Social Europeu sobre a proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo ao nível sonoro dos veículos a motor**

[COM(2011) 856 final — 2011/0409 (COD)]

(2012/C 191/14)

Relator único: **Virgilio RANOCCHIARI**

Em 15 de janeiro de 2012 e em 19 de dezembro de 2011, respetivamente, o Parlamento Europeu e o Conselho decidiram, nos termos do artigo 114.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, consultar o Comité Económico e Social Europeu sobre a

*Proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo ao nível sonoro dos veículos a motor*

COM(2011) 856 final — 2011/0409 (COD).

Foi incumbida da preparação dos correspondentes trabalhos a Secção Especializada do Mercado Único, Produção e Consumo que emitiu parecer em 17 de abril de 2012.

Na sua 480.ª sessão plenária, de 25 e 26 de abril de 2012 (sessão de 25 de abril), o Comité Económico e Social Europeu adotou por 106 votos a favor, com 1 abstenção, o seguinte parecer:

## 1. Conclusões e recomendações

1.1 O CESE apoia a iniciativa da Comissão destinada a atualizar e reduzir os limites das emissões sonoras dos veículos a motor, apesar de avançada num momento em que a indústria automóvel europeia enfrenta uma crise de mercado, iniciada em 2008 e sem perspectivas de abatimento, pondo em forte evidência o problema da sobrecapacidade produtiva das unidades de produção europeias.

1.2 O CESE também perfilha os ambiciosos objetivos da proposta que, segundo a Comissão, levarão a uma redução total da poluição sonora dos veículos da ordem dos 25 %. Com efeito, o enorme aumento do tráfego que se verificou em particular nos últimos vinte anos impunha uma intervenção em prol da saúde e do bem-estar dos cidadãos.

1.3 O CESE faz notar, todavia, que também neste caso falta uma abordagem integrada ao problema que, mediante medidas de intervenção em outros setores afins, teria permitido obter reduções nos níveis de ruído ainda mais eficazes e, por conseguinte, mais sensíveis aos cidadãos, com uma relação custo-benefício indubitavelmente melhor.

1.4 O CESE exprime, por isso, fortes perplexidades em relação ao facto de os novos limites serem aplicados com base numa classificação dos veículos que remonta a 1985, não levando em conta, portanto, a evolução do mercado, com a multiplicação e diversificação dos modelos e das suas diferentes utilizações. Haveria que introduzir novas categorias com limites adequados às suas especificidades.

1.5 O CESE entende, por último, que a proposta não toma em devida consideração os prazos necessários à realização das

intervenção exigidas para a adaptação aos limites de ruído. Os fabricantes deverão desde já rever toda a arquitetura do veículo, buscando um compromisso difícil entre redução do ruído e respeito dos outros requisitos vigentes em matéria de segurança, consumos, emissões, etc.

1.6 Por todos estes motivos, o CESE espera que se revejam os prazos propostos, eliminando a primeira fase (dois anos após a aprovação do regulamento) – que comporta um acréscimo de custos devido, nomeadamente, às novas homologações – e passando diretamente – com uma relação custo-benefício mais favorável – ao resultado final, com um tempo de adaptação (*lead time*)<sup>(1)</sup> adequado, que deveria ser de sete anos (em vez de cinco) para as novas homologações e de nove anos (em vez de sete) para as novas matrículas.

## 2. Introdução e contexto legislativo

2.1 O ruído, normalmente definido como um «som não desejado» ou como «uma sensação auditiva desagradável e irritante», é uma das principais causas da deterioração da qualidade de vida nas cidades, com efeitos nocivos potencialmente graves para a saúde dos cidadãos<sup>(2)</sup>.

2.2 O ruído ambiente ou poluição sonora mede-se – como é bem sabido – em decibéis A (dB(A)) e os sons percebidos pelo ouvido humano variam entre 0 dB(A) e 140 dB(A), situando-se o limiar da dor em 120dB(A). A Organização Mundial de Saúde recomenda um nível máximo de ruído fora de «espaços fechados» (casas, escritórios) de 55 dB(A), mas, segundo a Agência Europeia do Ambiente, metade da população nas zonas urbanas está exposta a níveis de ruído superiores. Para fornecer

<sup>(1)</sup> *Lead time*: tempo de que a indústria precisa para implementar qualquer novo requisito que comporte intervenções estruturais no veículo.

<sup>(2)</sup> JO C 317 de 23.12.2009, p. 22.

um termo de avaliação concreta, recorde-se que numa rua residencial se registam 50 dB(A), o motor de um jato emite 120 dB(A), um comboio de alta velocidade 100 dB(A), um automóvel um máximo de 74 dB(A), embora numa artéria com tráfego intenso o ruído atinja os 80 dB(A).

2.3 No caso específico da exposição dos indivíduos ao ruído do tráfego, há múltiplas intervenções a realizar para melhorar a situação. A primeira, contudo, é com certeza a redução do ruído na fonte, ou seja, a contenção dos limites de nível sonoro dos veículos individuais.

2.4 O nível sonoro dos veículos a motor de quadro rodas é objeto da diretiva 70/157/CEE, que já em 1970 estabelecia os procedimentos de ensaio e os limites de ruído para a homologação dos próprios veículos. Seguiram-se ao longo dos anos uma série de alterações à diretiva de base que viraram por baixo os limites de níveis sonoros no intuito de reduzir o ruído ambiente, até 1996, ano da última intervenção nesta matéria, que fixava em 74 dB(A) os limites para os automóveis e em 80 dB(A) para os veículos mais pesados de transporte de mercadorias.

2.5 Este longo processo registou resultados significativos, com uma diminuição de 85 % das emissões sonoras para os automóveis (- 8 dB(A)) e de mais de 90 % para os veículos pesados (- 11 dB(A)) em relação aos limites previstos na diretiva de 1970.

Todavia, a poluição sonora não diminuiu de modo proporcional aos novos limites por uma série de motivos, o principal dos quais sendo o aumento do tráfego rodoviário, que entre a década de 70 e os dias de hoje triplicou. Neste cenário questionou-se inclusivamente a validade atual dos métodos de ensaio até agora utilizados para medir as emissões sonoras, em particular dos automóveis.

2.6 Para o efeito, o Grupo de Trabalho «Ruído» da UNECE <sup>(3)</sup> elaborou um novo método de ensaio, que foi publicado em 2007 e nos últimos três anos seguido em paralelo ao método existente. Isto permitiu criar uma base de dados contendo os resultados dos ensaios obtidos com o método atual (A) e com o novo método (B), e quantificando a diferença entre os dois métodos.

2.7 A Comissão Europeia incumbiu o centro de estudos holandeses TNO de efetuar uma comparação entre os dois métodos de ensaio, que terminou em março de 2011, com a apresentação à Comissão do respetivo relatório, denominado VENOLIVA (*Vehicle Noise Limit Values* – Valores-limite para as emissões sonoras dos veículos) e que em larga medida inspirou a proposta de regulamento em apreço.

2.8 No tocante aos automóveis, a TNO efetuou controlos em 653 veículos e observou uma diferença média de - 2,1 dB(A) entre o teste B e o teste A. Em concreto, parece verificar-se que 90 % dos automóveis já se situava abaixo do limite previsto de

74 dB(A), ao passo que os veículos comerciais pesados dificilmente cumpriam os limites atuais utilizando o teste B.

### 3. Proposta da Comissão Europeia

3.1 À luz do referido *supra*, a Comissão pretende revogar a diretiva de 1970 e as suas alterações ulteriores, propondo um regulamento que prevê quatro novos requisitos em relação à legislação em vigor:

- Novos protocolos de ensaio;
- Novos valores-limite;
- Disposições adicionais em matéria de emissões sonoras;
- Ruído mínimo dos veículos elétricos e elétricos híbridos.

3.1.1 Novos protocolos de ensaio. Como se recordava na introdução, dependendo da categoria do veículo, os resultados dos ensaios do novo método (B) são inferiores em até 2 dB(A) aos obtidos ao abrigo do antigo método em cerca de 90 % dos ensaios efetuados. Isto convenceu a Comissão a estabelecer como valor-limite inicial 72 dB(A), em vez dos 74 dB(A) da legislação atual.

3.1.2 Novos valores-limite em duas fases. Numa primeira fase (dois anos após a data de publicação do regulamento) os limites para a homologação dos veículos ligeiros de transporte de passageiros serão reduzidos em 2 dB(A) e os limites para os veículos pesados de transporte de mercadorias em 1 dB(A). Na segunda fase (cinco anos após a data de publicação), prevê-se nova redução de 2 dB(A) tanto para os veículos ligeiros como para os pesados. Sete anos após a data de publicação, todos os veículos para matrícula e venda deverão cumprir os novos limites.

3.1.3 Disposições adicionais em matéria de emissões sonoras (ASEP). O novo método de ensaio (B) é considerado realista em condições de tráfego normal, mas, segundo a Comissão, poderá ser menos fiável em condições de tráfego muito intenso. Por esse motivo, a Comissão pretende introduzir disposições de ensaio suplementares às utilizadas no já citado período de acompanhamento trienal (ensaio com aceleração constante de 2,0 m/s<sup>2</sup>). A este acrescentar-se-á o teste ASEP (aceleração máxima de 3,0 m/s<sup>2</sup>), a fim de aproximar as emissões observadas durante a homologação às emissões reais, na estrada, em caso de tráfego intenso.

3.1.4 Ruído mínimo dos veículos elétricos e elétricos híbridos. O caráter silencioso de tais veículos a baixas velocidades pode constituir um perigo para deficientes visuais, faltando um elemento sonoro que assinala a sua aproximação. Por isso, a Comissão sugere apenas instalar nestes veículos, sem impor obrigações legais aos fabricantes, um sistema sonoro AVAS (*Acoustic Vehicle Alerting System*), estabelecendo, no entanto, os respetivos requisitos.

<sup>(3)</sup> Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa (Genebra, [www.unece.org](http://www.unece.org)).

#### 4. Considerações gerais

4.1 O CESE aprecia e subscreve a iniciativa da Comissão destinada a atualizar, através de um regulamento, o limite de emissões sonoras dos veículos a motor face ao referido aumento do tráfego na Europa, particularmente nos maiores centros populacionais.

4.2 O CESE lamenta, no entanto, que o problema não tenha sido examinado na ótica de uma abordagem integrada – princípio que deveria orientar todas as ações legislativas europeias – tanto a este como aos outros setores e que, neste caso, produziria resultados mais rápidos, mais importantes e, nesse sentido, também mais evidentes para os cidadãos, com uma melhor relação custo-benefício.

4.3 As reduções agora propostas para os novos veículos só trariam benefícios a médio e longo prazo, uma vez concluída a renovação do parque automóvel em circulação. Em contrapartida, obter-se-iam reduções muito mais relevantes mediante intervenções nas estradas e nas infraestruturas locais, mercê de uma gestão inteligente do tráfego e através de controles mais regulares e atentos dos veículos em circulação. Uma manutenção adequada das estradas pode levar a uma redução superior a 5 dB(A), enquanto a utilização de asfaltos especiais poderia reduzir o ruído do tráfego rodoviário até 10 dB(A). Também se conseguiria uma redução idêntica descongestionando o tráfego mediante, por exemplo, a construção de circulares e de vias reservadas e o recurso a sistemas de transporte inteligente, sem ignorar um outro aspeto importante, que é a educação dos condutores, amiúde os principais responsáveis pelo excesso de ruído emitido pelos respetivos veículos.

4.4 Por último, há que não esquecer que, por muito que se consiga reduzir tecnicamente o ruído produzido pelos veículos (motor, dispositivos de admissão e de escape, etc.), nunca se conseguirá evitar o ruído causado pelo rolamento dos pneus na estrada. O mesmo se aplica aos veículos elétricos e híbridos, que são sem dúvida silenciosos a baixa velocidade, a ponto de a Comissão prever a instalação de sistema AVAS nestes veículos. Com efeito, um controlo efetuado em seis modelos diferentes de veículos elétricos e híbridos elétricos atualmente no mercado revelou que, a velocidades mais elevadas (50 km/h), o ruído médio destes veículos era de 68,3 dB(A) – superior, portanto, aos 68 dB(A) que o novo regulamento prevê para os automóveis com motor de combustão interna!

4.5 No atinente ao teor do regulamento proposto, o CESE coloca-se, em todo o caso, algumas questões e exprime certas dúvidas que se poderão aplacar durante o debate no Parlamento Europeu e no Conselho.

4.6 A primeira questão diz respeito à «**categorização**» dos veículos para fins de redução do ruído. As categorias previstas são as «históricas», isto é, que remontam a 1985. Não se levou em conta a evolução do mercado e, por conseguinte, a multiplicação e a diversificação dos modelos e das duas diferentes

utilizações. Sem entrar em pormenores, entende o CESE que a revisão das categorias, com a introdução de novas subcategorias e de limites evidentemente adequados às suas especificidades, permitiria enquadrar melhor a realidade atual e futura do parque automóvel. A título de exemplo, basta referir que a subcategoria M<sub>3</sub>, correspondente a autocarros urbanos e de turismo, não estabelece qualquer diferença entre estes dois tipos.

Mais crítica ainda é a situação dos automóveis de elevado desempenho – os chamados «carros desportivos» –, que embora constitua um nicho de mercado em termos de volume de produção, é um emblema da excelência da indústria automóvel europeia no mundo com repercussões inovadoras para o desenvolvimento dos automóveis de massa. Na ausência de uma redefinição das subcategorias da categoria M<sub>1</sub> (automóveis), será muito difícil continuar a produzir e portanto a vender os veículos correspondentes, uma vez que teriam de diminuir o ruído em 6/7 dB(A) em apenas cinco anos.

4.7 A segunda e mais importante perplexidade do CESE diz respeito ao calendário previsto pela Comissão que, a fim de compensar a ausência de atualizações nos últimos anos, parece não levar devidamente em conta o tempo de adaptação (**lead time**) necessário para os fabricantes.

4.7.1 Uma redução de 2 dB(A) na primeira fase em todos os veículos ligeiros, e de 1 dB(A) nos veículos pesados pressupõe por si só uma alteração da estrutura do veículo e um enorme esforço industrial, cabendo conseguir uma redução do ruído sem prejuízo dos demais requisitos já em vigor (em matéria de segurança, emissões, consumos, etc.). Por exemplo, as intervenções necessárias implicam um aumento do peso dos veículos por vezes considerável (aumento dos volumes de escape, proteções adicionais e materiais insonorizantes), o que se traduz num aumento dos consumos e, nesse sentido, das emissões poluentes. Importa perceber que qualquer intervenção neste domínio afeta o conjunto do veículo e todas as suas partes entendidas como fontes de ruído exterior – com efeito, não é possível obter resultados recorrendo apenas a dispositivos individuais.

4.7.2 O benefício decorrente da redução de ruído prevista no regulamento 661/2009 para os pneus também não contribuiria para alcançar os resultados esperados na primeira fase (como já tem sido defendido, pelo menos no tocante às categorias M<sub>1</sub> e N<sub>1</sub>). Na realidade, os pneus em causa já estão em larga medida presentes no mercado e passarão a ser obrigatórios para os novos veículos em novembro de 2013. Não obstante, calcula-se que o benefício médio em termos de redução do ruído seja de 0,5 dB(A) apenas em 2016.

4.7.3 Impõe-se, por conseguinte, pensar, desenvolver e fabricar de forma nova os veículos. É bem sabido que a reconceção total de um veículo requer prazos que oscilam entre os cinco e os sete anos, dependendo dos tipos, no caso dos veículos ligeiros, e vão até aos dez anos no caso dos veículos pesados, implicando ainda uma nova homologação.

4.8 À luz de tudo que foi referido, o CESE pergunta-se se não seria preferível rever os prazos e as modalidades de realização da desejada redução do ruído. Tal seria possível eliminando a primeira fase, que comporta um acréscimo de custos devido, nomeadamente, às novas homologações, e passando diretamente (com uma relação custo-benefício mais favorável) ao resultado final, prevendo uma revisão das subcategorias (pelo menos nos casos mais problemáticos) e um tempo de adaptação (*lead time*) mais adequado, que deveria ser de sete anos para as novas homologações e de nove anos para as novas matrículas.

4.9 Isto envolveria ainda assim a realização de investimentos graduais extremamente avultados, num momento em que quase todos os fabricantes europeus enfrentam uma crise de mercado iniciada em 2008 e que parece estar a agudizar-se cada vez mais. Estes investimentos acabariam por se repercutir inevitavelmente nos consumidores, o que poderia gerar um novo abrandamento da renovação do parque automóvel, em particular no caso dos veículos pesados de transporte de mercadorias, em detrimento do objetivo que o novo regulamento pretende atingir.

Bruxelas, 25 de abril de 2012

O Presidente  
do Comité Económico e Social Europeu  
Staffan NILSSON

---