



## POLUIÇÃO ATMOSFÉRICA E POLUIÇÃO SONORA

A poluição atmosférica e o ruído excessivo afetam a nossa saúde e o nosso ambiente. A poluição atmosférica provém principalmente da indústria, dos transportes, da produção de energia e da agricultura. A estratégia da UE em matéria de qualidade do ar visa alcançar o objetivo de respeitar plenamente, até 2020, a legislação em vigor em matéria de qualidade do ar e estabelece objetivos a longo prazo para 2030. A Diretiva «Ruído Ambiente» ajuda a identificar os níveis de ruído na UE para que se tomem as medidas necessárias para os reduzir para níveis aceitáveis. As emissões de ruído e de poluição atmosférica provenientes de fontes específicas estão regulamentadas em legislação em separado.

### BASE JURÍDICA

Artigos 191.º a 193.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE).

### CONTEXTO GERAL

A poluição atmosférica pode causar doenças cardiovasculares e respiratórias, assim como cancro, e é a primeira causa ambiental de morte prematura na UE. Algumas substâncias como o arsénico, o cádmio, o níquel e alguns hidrocarbonetos aromáticos policíclicos têm efeitos cancerígenos genotóxicos no ser humano e não há um limiar identificável abaixo do qual essas substâncias não representem um risco. A poluição atmosférica também afeta negativamente a qualidade da água e dos solos e danifica os ecossistemas através da eutrofização (excesso de poluição por azoto) e de chuvas ácidas. Por conseguinte, tanto a agricultura como as florestas são afetadas, assim como os materiais e os edifícios. A poluição atmosférica provém de várias fontes, mas principalmente da indústria, dos transportes, da produção de energia e da agricultura. Embora a poluição atmosférica tenha, de uma forma geral, diminuído na Europa nas últimas décadas, o objetivo a longo prazo da União, isto é, «alcançar níveis de qualidade do ar que não tenham impactos negativos consideráveis na saúde humana e no ambiente», continua a estar em risco. As normas referentes à qualidade do ar são frequentemente violadas, especialmente nas zonas urbanas (pontos nevrálgicos da poluição atmosférica), onde vive a maioria dos europeus. Neste aspeto os poluentes mais problemáticos são as partículas finas, o dióxido de azoto e o ozono troposférico.

Os níveis de ruído ambiental estão a aumentar nas zonas urbanas, mormente devido ao aumento do tráfego automóvel e das atividades industriais e de recreio. Calcula-se que cerca de 20 % da população da UE esteja exposta a níveis de ruído considerados inaceitáveis. Tal pode afetar a qualidade de vida e conduzir a níveis consideráveis de



stress, a distúrbios do sono e a efeitos nocivos para a saúde, tais como problemas cardiovasculares. O ruído não deixa também de ter um impacto na fauna selvagem.

## **REALIZAÇÕES NO DOMÍNIO DO COMBATE À POLUIÇÃO ATMOSFÉRICA**

A qualidade do ar na Europa melhorou significativamente desde que a UE começou a tratar desta questão na década de 1970. As concentrações de substâncias como o dióxido de enxofre (SO<sub>2</sub>), o monóxido de carbono (CO), o benzeno (C<sub>6</sub>H<sub>6</sub>) e o chumbo (Pb), foram, desde então, reduzidas de forma significativa. A UE dispõe de três mecanismos jurídicos diferentes para gerir a poluição do ar: a definição de normas de qualidade do ar gerais para as concentrações de poluentes atmosféricos; a fixação de limites nacionais para as emissões totais de poluentes; e a elaboração de legislação específica para uma fonte, por exemplo, controlar as emissões industriais ou estabelecer normas para as emissões dos veículos, a eficiência energética ou a qualidade do combustível. Esta legislação é complementada por estratégias e medidas destinadas a promover a proteção ambiental e a sua integração no setor dos transportes e da energia.

### **A. Qualidade do ar ambiente**

Com base nos objetivos da [Estratégia Temática sobre a Poluição Atmosférica](#), de 2005 (que visa, até 2020 e a partir dos níveis de 2000, uma redução de 75 % das partículas finas e de 60 % do ozono troposférico e uma redução de 55 % da ameaça ao ambiente natural provocada pela acidificação e pela eutrofização), entrou em vigor, em junho de 2008, uma diretiva revista relativa à qualidade do ar ambiente em que se reuniu a maior parte da legislação existente neste domínio. Neste momento, apenas continua a vigorar a [quarta «diretiva derivada»](#) da antiga Diretiva-Quadro relativa à qualidade do ar que fixa os valores-alvo (menos rigorosos que os valores-limite) para o arsénico, o cádmio, o mercúrio, o níquel e os hidrocarbonetos aromáticos policíclicos.

A [Diretiva 2008/50/CE](#) relativa à qualidade do ar ambiente visa reduzir a poluição atmosférica para níveis que minimizem os efeitos nocivos para a saúde humana ou para o ambiente. Para o efeito, estabelece medidas para a definição e a fixação dos objetivos em matéria de qualidade do ar (nomeadamente os limites que não devem ser ultrapassados em nenhum sítio da UE) em relação aos principais poluentes do ar (dióxido de enxofre, dióxido de nitrogénio, óxidos de azoto, partículas (finas), chumbo, benzeno, monóxido de carbono e ozono). Os Estados-Membros devem definir as zonas e as aglomerações a fim de avaliar e gerir a qualidade do ar ambiente e acompanhar as tendências a longo prazo e devem disponibilizar as informações ao público. Nos sítios em que a qualidade do ar é boa, esta deve ser mantida, mas, nos sítios em que os valores-limite são ultrapassados, há que tomar medidas.

No final de 2013, a Comissão Europeia lançou o Programa Ar Limpo para a Europa, com dois objetivos principais: cumprimento da legislação em vigor, até 2020, e novos objetivos de qualidade do ar para o período até 2030. O principal instrumento para atingir estes objetivos é a [diretiva relativa aos valores-limite nacionais de emissões](#) revista, que estabelece limites mais rigorosos para as emissões nacionais de cinco dos principais poluentes — dióxido de enxofre, óxidos de azoto, compostos orgânicos



voláteis não-metânicos, amoníaco e partículas finas —, a fim de reduzir os seus efeitos nocivos para o ambiente e os impactos na saúde, para metade, em comparação com 2005. A diretiva requer que os Estados-Membros elaborem programas nacionais de controlo da poluição atmosférica. Transpõe igualmente os compromissos de redução para 2020 assumidos pela UE e pelos seus Estados-Membros ao abrigo do Protocolo de Gotemburgo revisto, relativo à redução da acidificação, da eutrofização e do ozono troposférico da Convenção da Comissão Económica para a Europa das Nações Unidas (UNECE) sobre a poluição atmosférica transfronteiriça a longa distância. Uma nova diretiva que visa reduzir a poluição atmosférica proveniente de [médias instalações de combustão](#), como as instalações utilizadas para a produção de eletricidade ou de aquecimento doméstico, foi também adotada no âmbito do programa.

## **B.** Transporte rodoviário

Várias diretivas foram adotadas para limitar a poluição proveniente dos transportes definindo as normas de desempenho de emissões para diferentes categorias de veículos, tais como os veículos ligeiros de passageiros, os veículos comerciais ligeiros, os veículos pesados de mercadorias, os autocarros e os motociclos, e regulamentando a qualidade do combustível. As atuais normas de emissões Euro 5 e Euro 6 para veículos ligeiros de passageiros e de mercadorias estabelecem valores-limite de emissões para uma série de poluentes atmosféricos, nomeadamente os óxidos de azoto e as partículas. Os Estados-Membros são instados a recusar a receção, o registo, a venda e a introdução de veículos (e dispositivos de controlo da poluição de substituição) que não cumpram esses limites. Desde setembro de 2017, é utilizado um ciclo de ensaios mais realista: as «emissões em condições reais de condução» (RDE) são agora medidas no que respeita a novos modelos de automóveis de modo a refletir as condições reais de condução. Além disso, existem [regras](#) relativas à conformidade em circulação (que exigem que os veículos continuem a estar em conformidade com as normas durante a circulação), à durabilidade dos dispositivos de controlo da poluição, aos sistemas de diagnóstico a bordo (OBD), à medição do consumo de combustível e ao acesso à informação relativa à reparação e manutenção de veículos por parte dos operadores independentes. Existem regras semelhantes para os [veículos pesados](#), como os autocarros e os camiões. Foi recentemente aprovado um novo regulamento sobre [a homologação e a fiscalização do mercado dos veículos a motor](#), aplicável a partir de 1 de setembro de 2020, para melhorar a qualidade e a independência dos serviços técnicos e para verificar se os veículos já em circulação cumprem os requisitos.

## **C.** Outras emissões provenientes de transportes

Com vista a reduzir a poluição atmosférica causada por navios — considerada responsável por 50 000 mortes prematuras por ano —, a UE definiu limites para o [teor de enxofre](#) dos combustíveis navais nos mares europeus. O limite geral de enxofre cairá de 3,5 % para 0,5 % até 2020, em conformidade com os limites aprovados pela Organização Marítima Internacional. Desde 2015, vigora em determinadas «Zonas de Controlo das Emissões de Enxofre» (ZCES), objeto de designação especial, como o Mar Báltico, o Canal da Mancha e o Mar do Norte, um limite ainda mais estrito de 0,1 %. Também foram definidas normas de desempenho em matéria de emissões para



[máquinas móveis não rodoviárias](#), tais como escavadoras, bulldozers e motosserras, assim como para os tratores agrícolas e florestais e as embarcações de recreio, como as embarcações desportivas.

#### D. Emissões provenientes da indústria

A [Diretiva «Emissões Industriais»](#) abrange as atividades industriais altamente poluentes responsáveis por uma parte significativa da poluição na Europa. Esta Diretiva consolida e reúne todas as diretivas relevantes (relativas à incineração de resíduos, aos compostos orgânicos voláteis, às grandes instalações de combustão, à prevenção e ao controlo integrados da poluição, etc.) num único instrumento legislativo coerente com o objetivo de facilitar a aplicação da legislação e minimizar a poluição de várias fontes industriais. A Diretiva define ainda as obrigações a cumprir por todas as instalações industriais, contém uma lista das medidas destinadas a prevenir a poluição da água, do ar e do solo e serve de base para a definição de licenças de exploração ou de licenças para instalações industriais. Através da utilização de uma abordagem integrada, a Diretiva tem em consideração o desempenho ambiental total de uma instalação fabril, incluindo a utilização de matérias-primas ou a eficiência energética. O conceito de «melhores técnicas disponíveis» desempenha um papel central, assim como a flexibilidade, as inspeções ambientais e a participação pública.

## REALIZAÇÕES NO DOMÍNIO DA POLUIÇÃO SONORA

A abordagem da UE em matéria de poluição sonora é dupla, pressupondo: um quadro geral para a identificação dos níveis de poluição sonora que requerem ações, tanto a nível dos Estados-Membros como da UE e uma série de textos legislativos sobre as principais fontes de ruído, tais como o ruído do tráfego rodoviário, aéreo e ferroviário, e o ruído produzido por equipamentos para utilização no exterior.

A [Diretiva-Quadro relativa ao ruído ambiente](#) tem como objetivo reduzir a exposição ao ruído ambiente harmonizando os indicadores de ruído e os métodos de avaliação, reunindo informação sobre a exposição ao ruído sob a forma de «mapas de ruído» e disponibilizando esta informação ao público. Nesta base, os Estados-Membros devem elaborar planos de ação destinados a acometer os problemas relacionados com o ruído. Os mapas de ruído e os planos de ação devem ser revistos pelo menos de cinco em cinco anos.

O Regulamento sobre o [nível sonoro dos veículos a motor](#) introduz um novo método de ensaio para a medição das emissões de ruído e que prevê uma redução dos valores de ruído existentes e inclui disposições adicionais sobre a emissão sonora no âmbito do processo de homologação. Outros regulamentos definem os limites de ruído para ciclomotores e motociclos. Estes regulamentos são complementados por outras regras sobre ensaios e limitações dos níveis de [ruído causado pelo rolamento dos pneumáticos](#) e a sua progressiva redução.

Desde junho de 2016, as regras da UE [em matéria de ruído no setor da aviação](#), em consonância com a « abordagem equilibrada » criada pela Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), aplicam-se aos aeroportos com mais de 50 000 movimentos de aeronaves civis por ano. Esta abordagem inclui quatro elementos principais destinados a identificar a forma mais económica de combater o ruído das aeronaves



em cada aeroporto: reduzir os níveis de ruído na fonte graças à utilização de aeronaves modernas, gerir de forma sustentável os terrenos circundantes dos aeroportos, adaptar os procedimentos operacionais para reduzir o impacto do ruído a nível do solo e, se necessário, introduzir restrições operacionais, como a proibição de voos noturnos.

No contexto da [diretiva relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário](#), uma [especificação técnica de interoperabilidade](#) (ETI) em matéria de ruído fixa os níveis máximos de ruído que os novos veículos ferroviários (convencionais) podem produzir. O regulamento sobre a [tarifação dos custos dos efeitos do ruído](#) promove a modernização dos vagões com cepos de freio compósitos de nível sonoro reduzido.

As grandes instalações industriais e agrícolas abrangidas pela Diretiva «Emissões Industriais» podem obter licenças que tenham como referência a utilização das melhores técnicas disponíveis. O ruído emitido pelos estaleiros de construção (proveniente nomeadamente de escavadoras, pás carregadoras, máquinas de terraplenagem e gruas-torre) e por embarcações de recreio ou aparelhos utilizados em atividades de exterior também está regulamentado.

## O PAPEL DO PARLAMENTO EUROPEU

O Parlamento tem desempenhado um papel decisivo na formulação de uma política ambiental progressiva para combater a poluição atmosférica e sonora.

Por exemplo, os deputados ao Parlamento Europeu votaram no sentido de reduzir significativamente, até 2020, o teor de enxofre nocivo dos combustíveis navais, passando de 3,5 % para 0,5 %, e opuseram-se, com sucesso, a tentativas de adiar este prazo por cinco anos. Em consonância com as recomendações da Organização Mundial da Saúde, o Parlamento apelou igualmente a regras mais rigorosas em matéria de qualidade do ar, especialmente no que respeita às partículas finas. Na sequência da descoberta da utilização pela Volkswagen, nos Estados Unidos, de software fraudulento para diminuir as emissões de NOx durante os ensaios, o Parlamento criou uma comissão de inquérito temporária sobre a Medição das Emissões no Setor Automóvel (EMIS) para investigar a questão. No seu relatório final, apela a que os Estados-Membros e os fabricantes de automóveis sejam responsabilizados e exorta-os a reequipar ou retirar do mercado os veículos altamente poluentes.

Em matéria de ruído ambiental, o Parlamento Europeu tem salientado repetidamente a necessidade de reduções adicionais dos valores-limite e do aperfeiçoamento dos processos de medição. O Parlamento instou ainda à definição de valores da UE para o ruído nas imediações dos aeroportos e à extensão das medidas de redução das emissões sonoras às aeronaves subsónicas militares. Além disso, aprovou a introdução faseada de novos limites, mais baixos, sobre o ruído dos veículos, tendo ainda defendido, com sucesso, a introdução de rótulos para informar os consumidores sobre os níveis de ruído, semelhantes às dos sistemas existentes para a eficiência na utilização de combustível, o ruído dos pneus e as emissões de CO<sub>2</sub>.

Tina Ohliger



