

PARLAMENTO EUROPEU

1999



2004

Documento de sessão

FINAL
A5-0218/2000

29 de Agosto de 2000

*****II**

RECOMENDAÇÃO PARA SEGUNDA LEITURA

referente à posição comum adoptada pelo Conselho tendo em vista a aprovação da 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 (5347/2/00 – C5-0220/2000 – 1997/0348(COD))

Comissão do Meio Ambiente, da Saúde Pública e da Política do Consumidor

Relator: Alexander de Roo

Legenda dos símbolos utilizados

- * Processo de consulta
Maioria dos votos expressos
- **I Processo de cooperação (primeira leitura)
Maioria dos votos expressos
- **II Processo de cooperação (segunda leitura)
Maioria dos votos expressos para aprovar a posição comum
Maioria dos membros que compõem o Parlamento para rejeitar
ou alterar a posição comum
- *** Parecer favorável
Maioria dos membros que compõem o Parlamento, excepto nos
casos visados nos artigos 105º, 107º, 161º e 300º do Tratado CE e
no artigo 7º do Tratado UE
- ***I Processo de co-decisão (primeira leitura)
Maioria dos votos expressos
- ***II Processo de co-decisão (segunda leitura)
Maioria dos votos expressos para aprovar a posição comum
Maioria dos membros que compõem o Parlamento para rejeitar
ou alterar a posição comum
- ***III Processo de co-decisão (terceira leitura)
Maioria dos votos expressos para aprovar o projecto comum

(O processo indicado tem por fundamento a base jurídica proposta pela Comissão)

ÍNDICE

	Página
PÁGINA REGULAMENTAR	4
PROJECTO DE RESOLUÇÃO LEGISLATIVA	5
EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS.....	10

PÁGINA REGULAMENTAR

Na sessão de 18 de Fevereiro de 1998, o Parlamento aprovou, em primeira leitura, a sua posição 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 (COM (97) 680 - 1997/0348 (COD)).

Na sessão de 18 de Maio de 2000, a Presidente do Parlamento comunicou ter recebido a posição comum, que enviou à Comissão do Meio Ambiente, da Saúde Pública e da Política do Consumidor (5347/2/00 - C5-0220/2000).

Na sua reunião de 24 de Maio de 2000, a Comissão do Meio Ambiente, da Saúde Pública e da Política do Consumidor designou relator Alexander de Roo.

Nas suas reuniões de 10 de Julho de 2000 e 29 de Agosto de 2000, a comissão procedeu à apreciação da posição comum e do projecto de recomendação para segunda leitura.

Na última reunião, a comissão aprovou o projecto de resolução legislativa por 32 votos a favor, 10 contra e 6 abstenções.

Encontravam-se presentes no momento da votação Caroline F. Jackson (presidente), Carlos Lage (vice-presidente), Ria Oomen-Ruijten (vice-presidente), Alexander de Roo (relator), Per-Arne Arvidsson, Danielle Auroi (em substituição de Patricia McKenna), Maria del Pilar Ayuso González, Hans Blokland, David Robert Bowe, John Bowis, Dorette Corbey, Chris Davies, Avril Doyle, Marialiese Flemming, Karl-Heinz Florenz, Laura González Álvarez, Françoise D. Grossetête, Roger Helmer, Mary Honeyball (em substituição de Béatrice Patrie), Anneli Hulthén, Marie Anne Isler Béguin, Christa Kläß, Eija-Riitta Anneli Korhola, Bernd Lange, Rolf Linkohr (em substituição de Marie-Noëlle Lienemann), Jules Maaten, Minerva Melpomeni Malliori, Maria Martens (em substituição de Robert Goodwill), Jorge Moreira Da Silva, Emilia Franziska Müller, Rosemarie Müller, Riitta Myller, Giuseppe Nisticò, Karl Erik Olsson, Marit Paulsen, Frédérique Ries, Dagmar Roth-Behrendt, Guido Sacconi, Karin Scheele, Ursula Schleicher (em substituição de Cristina Gutiérrez Cortines), Renate Sommer (em substituição de Peter Liese), María Sornosa Martínez, Catherine Stihler, Nicole Thomas-Mauro, Marianne L.P. Thyssen (em substituição de Horst Schnellhardt), Antonios Trakatellis, Kathleen Van Brempt (em substituição de Torben Lund) e Phillip Whitehead.

A recomendação para segunda leitura foi entregue em 29 de Agosto de 2000.

O prazo para a entrega de alterações à posição comum constará do projecto de ordem do dia do período de sessões em que a recomendação for apreciada.

PROJECTO DE RESOLUÇÃO LEGISLATIVA

Resolução legislativa do Parlamento Europeu sobre a posição comum adoptada pelo Conselho tendo em vista a aprovação da 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 (5347/2/00 – C5-0220/2000 – 1997/0348(COD))

(Processo de co-decisão: segunda leitura)

O Parlamento Europeu,

- Tendo em conta a posição comum do Conselho (5347/2/00 – C5-0220/2000),
 - Tendo em conta a sua posição em primeira leitura¹ sobre a proposta da Comissão ao Parlamento Europeu e ao Conselho (COM (97) 680)²,
 - Tendo em conta o nº 2 do artigo 251º do Tratado CE,
 - Tendo em conta o artigo 80º do seu Regimento,
 - Tendo em conta a recomendação para segunda leitura da Comissão do Meio Ambiente, da Saúde Pública e da Política do Consumidor (A5-0218/2000),
1. Altera a posição comum como se segue;
 2. Encarrega a sua Presidente de transmitir a posição do Parlamento ao Conselho e à Comissão.

¹ JO C 80 de 16.3.1998, pág. 81

² JO C 30 de 28.1.1998, pág. 8

(Alteração 1)

Artigo 3º

1. *Até ... **, o mais tardar, será aprovada uma alteração à Directiva 92/23/CEE, de acordo com o procedimento previsto no nº 2 do artigo 4º, a fim de introduzir ensaios de aderência dos pneumáticos.

2. *Até ... ***, a Comissão apresentará propostas de medidas no âmbito da regulamentação relativa aos veículos a motor, para efeitos de revisão do disposto na Directiva 92/23/CEE, tendo em conta os aspectos da segurança, do ambiente e da poupança de energia.

1. *A partir de 1 de Outubro de 2003, é testada a resistência ao rolamento aquando do ensaio dos tipos de pneumáticos abrangidos pelo âmbito de aplicação da presente directiva e, a partir desta data, os pneumáticos devem respeitar os coeficientes de resistência ao rolamento estabelecidos.*

2. *A partir de 1 de Outubro de 2003, é testada a aderência dos pneumáticos aquando do ensaio dos tipos de pneumáticos abrangidos pelo âmbito de aplicação da presente directiva.*

3. *A partir de 1 de Outubro de 2005, as presentes disposições aplicam-se a todos os pneumáticos abrangidos pelo âmbito de aplicação da presente directiva.*

4. *A Comissão apresenta ao Parlamento Europeu e ao Conselho, no prazo de doze meses após a data de entrada em vigor da presente directiva, uma proposta destinada a completar a directiva. A proposta conterá disposições relativas ao ensaio da resistência ao rolamento e ao estabelecimento de valores-limite para a resistência ao rolamento, em conformidade com o disposto nº 1 do artigo 3º, assim como disposições relativas ao ensaio da aderência dos pneumáticos, em conformidade com o disposto no nº 2 do artigo 3º.*

5. *A Comissão apresenta ao Parlamento Europeu e ao Conselho, no prazo de trinta meses após a data de entrada em vigor da presente directiva, uma proposta visando uma nova redução dos valores-limite das emissões sonoras pneumático/estrada para*

* 24 meses após a data de entrada em vigor da presente directiva.

** 48 meses após a data de entrada em vigor da presente directiva.

todos os pneumáticos.

Justificação:

O Conselho introduziu aqui um novo artigo. Ao que parece, o Conselho tem consciência de que a presente directiva não poderá ser o ponto final do desenvolvimento. Falta, nomeadamente, a definição de um coeficiente de resistência ao rolamento dos pneumáticos. Com uma menor resistência dos pneumáticos ao rolamento, um veículo pode poupar cerca de 5% do combustível. No debate sobre a redução do consumo e, conseqüentemente, das emissões de CO2 nos transportes, tendo em conta os nossos objectivos de protecção do clima, trata-se de um factor importante. Por esse motivo, o mandato para completar a directiva deve ser formulado de forma clara e prever um prazo preciso. Além disso, o procedimento proposto no texto do Conselho suscita problemas de natureza legislativa.

(Alteração 2)

ANEXO, ponto 8

(A aditar ao ANEXO V, ponto 4.2.1., Directiva 92/23/CEE)

Posição comum do Conselho

4.2.1. Pneumáticos da classe C1, com referência à largura nominal da secção (ver ponto 2.17.1.1. do Anexo II) do pneumático que foi ensaiado:

Classe do pneumático	Largura nominal da secção mm	Valor-limite expresso em dB(A)
C1a	≤ 145	72
C1b	$> 145 \leq 165$	73
C1c	$> 165 \leq 185$	74
C1d	$> 185 \leq 215$	75
C1e	> 215	76

Alterações do Parlamento

4.2.1. Pneumáticos da classe C1, com referência à largura nominal da secção (ver ponto 2.17.1.1. do Anexo II) do pneumático que foi ensaiado:

Classe do pneumático	Largura nominal da secção mm	Valor-limite expresso em dB(A)
C1a	≤ 145	70
C1b	$> 145 \leq 165$	71
C1c	$> 165 \leq 185$	72

C1d	$> 185 \leq 215$	73
C1e	> 215	74

Justificação:

É necessário tornar os valores-limite mais rigorosos de pelo menos 2 dB (A) para que a directiva exerça um efeito de redução das emissões sonoras.

(Alteração 3)
ANEXO, ponto 8
(A aditar ao ANEXO V, ponto 4.2.2., Directiva 92/23/CEE)

Posição comum do Conselho

4.2.2. Pneumáticos da classe C2, com referência à categoria de utilização (ver ponto 2.1.3. do Anexo II) da família de pneumáticos

Categoria de utilização	Valor-limite expresso em dB(A)
Utilização normal	75
Utilização em neve	77
Utilização especial	78

Alterações do Parlamento

4.2.2. Pneumáticos da classe C2, com referência à categoria de utilização (ver ponto 2.1.3. do Anexo II) da família de pneumáticos

Categoria de utilização	Valor-limite expresso em dB(A)
Utilização normal	73
Utilização em neve	75
Utilização especial	76

Justificação:

Cf. justificação relativa à alteração 2.

(Alteração 4)
ANEXO, ponto 8
(A aditar ao ANEXO V, ponto 4.2.3., Directiva 92/23/CEE)

Posição comum do Conselho

4.2.3. Pneumáticos da classe C3, com referência à categoria de utilização (ver ponto 2.1.3. do Anexo II) da família de pneumáticos

Categoria de utilização	Valor-limite expresso em dB(A)
Utilização normal	76
Utilização em neve	78
Utilização especial	79

Alterações do Parlamento

4.2.3. Pneumáticos da classe C3, com referência à categoria de utilização (ver ponto 2.1.3. do Anexo II) da família de pneumáticos

Categoria de utilização	Valor-limite expresso em dB(A)
Utilização normal	74
Utilização em neve	76
Utilização especial	77

Justificação:

Cf. justificação relativa à alteração 2.

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

As possibilidades de redução das emissões sonoras dos veículos a motor ainda estão longe de estar esgotadas. Para além das medidas destinadas a evitar qualquer aumento inútil do tráfego e a aumentar o recurso a outros meios de transporte susceptíveis de produzir menos emissões sonoras, cabe à redução das emissões sonoras na fonte uma importância específica.

As medidas propostas pela Comissão têm por fim limitar as emissões sonoras produzidas pelo contacto dos pneumáticos com o pavimento das rodovias. Conjugadas com as medidas já tomadas para reduzir as emissões sonoras produzidas pelos elementos mecânicos dos veículos, as novas medidas deverão contribuir para a redução das emissões sonoras causadas pelo tráfego rodoviário, sem, no entanto, comprometer a segurança rodoviária nem perturbar demasiado o mercado de pneumáticos.

A posição comum do Conselho corresponde substancialmente à proposta da Comissão. O Conselho, com o acordo da Comissão, introduziu várias alterações técnicas e procedeu a uma revisão da proposta, a fim de tornar mais rigoroso o processo de ensaios da emissão de ruídos.

Embora se congratule, no essencial, com as medidas propostas, o relator considera indispensável tornar mais rigorosos os valores-limite do ruído produzido pelo contacto dos pneumáticos com o pavimento das rodovias, a fim de garantir uma redução sensível da poluição sonora. Adere, neste contexto, à opinião unânime de vários peritos independentes, segundo a qual é necessário tornar os valores-limite mais rigorosos de pelo menos 2 dB (A) para que a directiva exerça um efeito de redução das emissões sonoras, sem, no entanto, comprometer a segurança dos pneumáticos¹. Na posição comum, os valores-limite para o ruído produzido pelo contacto pneumático-estrada para os pneus destinados à instalação em automóveis ligeiros de passageiros são determinados em função da largura nominal da secção do pneumático (valores-limite entre 72 e 76 decibéis) e, para os veículos comerciais, em função da categoria de utilização (valores-limite entre 75 e 79 decibéis).

O relator propõe, por conseguinte, reduzir, na generalidade, estes valores de 2 dB (A), medida esta que, face ao crescimento exponencial da poluição sonora, daria origem a uma melhoria substancial da situação. De acordo com informações fornecidas pela indústria de pneumáticos, já se dispõe da tecnologia necessária para garantir o respeito destes valores-limite mais rigorosos.

O relator considera, além disso, que o cumprimento efectivo dos valores-limite pressupõe a determinação tão exacta quanto possível dos resultados das medidas. Por esse motivo, considera que deverão ser suprimidas as disposições relativas à tolerância de medidas, segundo as quais, para ter em consideração as eventuais imprecisões dos instrumentos de medida, os resultados devem ser reduzidos de 1 dB (A) e o nível de ruído pneumático-estrada, que constitui o resultado final, deve ser arredondado para o valor inteiro inferior mais próximo. Estas disposições autorizam que os valores sejam arredondados até 1,9 dB (A), o que origina uma imprecisão dos resultados de medida que não se justifica de um ponto de vista científico.

¹Cf. Sandberg, Ulf, Noise - the challenge, in: Tire Technology International 1999.