



## POLUIÇÃO ATMOSFÉRICA E POLUIÇÃO SONORA

A poluição atmosférica representa o maior risco ambiental para a saúde na Europa. A [estratégia da UE de 2013 em matéria de qualidade do ar](#) visava lograr o respeito pleno, até 2020, da legislação em vigor no domínio da qualidade do ar, e estabeleceu objetivos a longo prazo para 2030. A UE pretende igualmente melhorar a qualidade do ar, mediante a revisão das [Diretivas Qualidade do Ar Ambiente](#). A [Diretiva Ruído Ambiente de 2002](#) ajuda a identificar os níveis de ruído na UE e a tomar medidas destinadas a reduzi-los para níveis aceitáveis. [Legislação distinta](#) regula a poluição sonora proveniente de fontes específicas.

### BASE JURÍDICA

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

### CONTEXTO GERAL

A poluição atmosférica pode provocar doenças cardiovasculares e respiratórias, assim como cancro, e é a primeira causa ambiental de morte prematura na UE. Alguns poluentes, como o arsénico, o cádmio, o níquel e alguns hidrocarbonetos aromáticos policíclicos, têm efeitos cancerígenos genotóxicos no ser humano e não existe 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, por exemplo 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 definido em 2013](#), a saber, alcançar níveis de qualidade do ar que não originem impactos negativos para a saúde humana e o ambiente, ainda não foi alcançado. As normas em matéria de qualidade do ar são frequentemente desrespeitadas, especialmente nas zonas urbanas (pontos nevrálgicos da poluição atmosférica), onde vive a maioria dos europeus. Hoje em dia, os poluentes mais problemáticos são as partículas finas, os óxidos de azoto e o ozono troposférico. Segundo um [inquérito Eurobarómetro de 2022](#), os europeus estão muito preocupados com a qualidade do ar e pedem medidas mais robustas. A nota informativa da Agência Europeia do Ambiente intitulada «[Nível da qualidade do ar na Europa 2023](#)» mostra que a poluição atmosférica excessiva,



que ultrapassa as normas da UE, está generalizada na UE e excede muitas vezes as orientações da Organização Mundial da Saúde.

Os níveis de ruído ambiental estão a aumentar nas zonas urbanas, mormente devido ao aumento do tráfego automóvel e das atividades industriais e recreativas. Calcula-se que cerca de 20 % da população da UE esteja exposta a níveis de ruído considerados inaceitáveis, o que pode afetar a qualidade de vida e conduzir a níveis consideráveis de stresse, distúrbios do sono e efeitos nocivos para a saúde, nomeadamente problemas cardiovasculares. O ruído também tem um impacto na fauna selvagem.

## RESULTADOS DO COMBATE À POLUIÇÃO ATMOSFÉRICA

A qualidade do ar na Europa melhorou significativamente desde que a UE começou a ocupar-se deste problema, 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 atmosférica: 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 para, 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 % das ameaças para o ambiente natural provocadas pela acidificação e pela eutrofização), entrou em vigor, em junho de 2008, uma [diretiva](#) 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 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 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 local da UE) em relação aos principais poluentes do ar [dióxido de enxofre, óxidos de azoto, partículas (finas), chumbo, benzeno, monóxido de carbono e ozono]. Os Estados-Membros devem identificar zonas e aglomerações urbanas para 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 seja boa, esta tem de ser mantida, mas nos sítios em que os valores-limite sejam ultrapassados é necessário tomar medidas.

Em consonância com o Programa Ar Limpo para a Europa de 2013, a [Diretiva \(UE\) 2016/2284](#) (Diretiva Limites Nacionais de Emissão) estabelece valores-limite nacionais



de emissão mais rigorosos para os cinco principais poluentes – dióxido de enxofre, óxidos de azoto, compostos orgânicos voláteis não metânicos, amoníaco e partículas finas. A diretiva exige que os Estados-Membros elaborem programas nacionais de controlo da poluição atmosférica. Transpõe igualmente os compromissos de redução até 2020 assumidos pela UE e pelos seus Estados-Membros em 2012 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 Transfronteiras a Longa Distância. Em outubro de 2022, a Comissão apresentou uma [proposta de revisão](#) das regras da UE em matéria de qualidade do ar ambiente, com o objetivo de alinhar mais estreitamente as normas de qualidade do ar da UE pelas [novas recomendações da Organização Mundial da Saúde](#) e reforçar as disposições em matéria de monitorização e modelização da qualidade do ar e os planos para ajudar as autoridades locais a alcançarem um ar limpo.

## **B. Transporte rodoviário**

Foram adotadas várias diretivas para limitar a poluição proveniente dos transportes, definindo as normas de desempenho em matéria 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. A atual norma de emissão Euro 6 para veículos ligeiros de passageiros e de mercadorias estabelece valores-limite de emissões para uma série de poluentes atmosféricos, nomeadamente os óxidos de azoto e as partículas. Desde setembro de 2017, é utilizado um ciclo de ensaios mais realista: as «emissões em condições reais de condução» são agora definidas para novos modelos de automóveis de modo a refletir melhor 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 de operadores independentes. Existem regras semelhantes para os [veículos pesados](#), como os autocarros e os camiões. Um regulamento de 2018 sobre a [homologação e a fiscalização do mercado dos veículos a motor](#) entrou em vigor em 1 de setembro de 2020 e visa melhorar a qualidade e a independência dos serviços técnicos e verificar se os veículos já em circulação cumprem os requisitos.

A Comissão apresentou uma [proposta relativa a novas normas de emissão Euro 7](#) em novembro de 2022, no âmbito da sua estratégia de mobilidade sustentável e inteligente de 2020 e do plano de ação para a poluição aeronáutica de 2021.

## **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 diminuiu de 3,5 % para 0,5 % em 2020, em consonância com os limites aprovados pela Organização Marítima Internacional. Desde 2015, vigora em determinadas áreas,



designadas como «zonas de controlo das emissões de enxofre», como o mar Báltico, o Canal da Mancha e o mar do Norte, um limite ainda mais rigoroso de 0,1 %. Em 2016, também foram definidas normas de desempenho em matéria de emissões para [máquinas móveis não rodoviárias](#), tais como escavadoras, buldózers e motosserras, assim como para os tratores agrícolas e florestais e as embarcações de recreio, como as embarcações desportivas.

Em dezembro de 2022, o Conselho aprovou o Regime de Compensação e Redução das Emissões de Carbono da Aviação Internacional, um regime mundial para reduzir as emissões de CO<sub>2</sub> provenientes da aviação internacional, que também envolve os Estados-Membros da UE. O Regulamento ReFuelUE Aviação, proposto em julho de 2021, no âmbito do pacote Objetivo 55, visa reduzir o impacto ambiental da aviação. O [Regulamento FuelUE Transportes Marítimos](#) correspondente visa uma redução de 80 % da intensidade energética das emissões de gases com efeito de estufa a bordo dos navios até 2050, incentivando a adoção de combustíveis renováveis e hipocarbónicos.

#### D. Emissões provenientes da indústria

A [Diretiva Emissões Industriais](#) (DEI), de 2010, abrange as atividades industriais altamente poluentes, responsáveis por uma parte significativa da poluição na Europa. Consolida e reúne todas as diretivas pertinentes (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 DEI 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. A DEI foi complementada, em 2015, por uma [diretiva](#) relativa às emissões provenientes de médias instalações de combustão.

Em abril de 2022, a Comissão apresentou [propostas](#) de revisão da DEI com o objetivo, por exemplo, de assegurar uma aplicação plena e coerente dessa diretiva em todos os Estados-Membros, com controlos mais rigorosos das licenças das emissões para a atmosfera e a água.

## RESULTADOS NO DOMÍNIO DA POLUIÇÃO SONORA

A [abordagem](#) da UE em matéria de poluição sonora é dupla: um quadro geral para a identificação dos níveis de poluição sonora que requerem ação, 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 Ruído Ambiente](#), de 2002, 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 [relatório de execução mais recente](#), publicado em março de 2023, confirmou os progressos, globalmente satisfatórios, realizados pela maioria dos Estados-Membros na aplicação da diretiva, apesar de alguns atrasos iniciais.

O regulamento de 2014 sobre o [nível sonoro dos veículos a motor](#) introduz um novo método de ensaio para a medição das emissões de ruído, prevê uma redução dos valores de ruído existentes e inclui disposições adicionais sobre a emissão de ruído no âmbito do processo de homologação. Outros regulamentos abordam a questão dos limites de ruído dos [ciclomotores e motocicletas](#) e do [rolamento dos pneumáticos](#).

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, 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](#) de 2008 ([reformulada em 2016](#)), uma [especificação técnica de interoperabilidade](#) de 2014 ([alterada em 2019](#)) em matéria de ruído fixa os níveis máximos de ruído que os novos veículos ferroviários (convencionais) podem produzir. O [Regulamento relativo à tarifação](#) dos custos dos efeitos do ruído de 2015 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 guias-torre) e por embarcações de recreio ou aparelhos utilizados em atividades de exterior também está regulamentado.

## **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  $\text{No}_x$  durante os ensaios, o Parlamento criou uma comissão de inquérito temporária sobre a medição das emissões no setor automóvel para investigar a questão. No seu [relatório final](#) de 2017, solicita 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 25 de março de 2021, o Parlamento aprovou uma [resolução](#) sobre a aplicação das diretivas relativas à qualidade do ar ambiente: a Diretiva 2004/107/CE e a Diretiva 2008/50/CE. [Assinalou](#) que as normas europeias relativas à qualidade do ar só foram parcialmente bem-sucedidas em reduzir concretamente a poluição atmosférica e limitar os seus efeitos adversos na saúde, na qualidade de vida e no ambiente, e congratulou-se com o compromisso assumido no quadro do Pacto Ecológico Europeu de rever as normas de qualidade do ar em consonância com os atuais níveis de referência da OMS. Apelou a que a UE se tornasse um líder mundial neste domínio, por meio da adoção e aplicação de normas ambiciosas para todos os poluentes atmosféricos.

A resolução enalteceu também as provas crescentes de que a exposição à poluição atmosférica pode ter uma influência na saúde das pessoas que apanham COVID-19 e sublinhou a necessidade de ter em conta os ensinamentos retirados da pandemia aquando da elaboração de novas medidas relacionadas com a poluição atmosférica. Os deputados insistiram em que a qualidade do ar deve ser considerada prioritária e incluída em toda a legislação pertinente da UE, como, por exemplo, no tocante ao clima, à energia, aos transportes, à indústria, à agricultura e aos resíduos, e que deve ser assegurada a coerência entre todos os domínios de intervenção. A resolução convidava igualmente a Comissão e os Estados-Membros a avaliarem a eficácia da legislação em vigor em matéria de emissões e solicitava o estabelecimento, o mais rapidamente possível, de um conjunto de requisitos mínimos e de práticas de excelência para a elaboração e aplicação dos planos relativos à qualidade do ar pelos Estados-Membros.

Em matéria de ruído ambiental, o Parlamento tem salientado repetidamente a necessidade de reduções adicionais dos valores-limite e do aperfeiçoamento dos processos de medição. Apelou à definição de valores da UE para o ruído nas imediações dos aeroportos e, ainda, à extensão das medidas de redução das emissões sonoras às aeronaves subsónicas militares. Além disso, aprovou a introdução faseada de novos limites, mais baixos, para o ruído dos veículos, tendo ainda defendido, com sucesso, a introdução de rótulos para informar os consumidores sobre os níveis de ruído, semelhantes aos sistemas existentes para a eficiência do combustível, o ruído dos pneus e as emissões de  $\text{CO}_2$ .

Em setembro de 2023, o Parlamento adotou a sua posição sobre a revisão da [legislação](#) que visa a melhorar a qualidade do ar em toda a UE. A proposta inclui objetivos mais rigorosos em relação às recomendações iniciais da Comissão para vários poluentes, como as partículas em suspensão, o dióxido de azoto, o dióxido



de enxofre e o ozono, com o objetivo de proteger a saúde humana, os ecossistemas naturais e a biodiversidade da poluição atmosférica.

Para obter mais informações sobre este tema, consulte o [sítio Web da Comissão do Ambiente, da Saúde Pública e da Segurança Alimentar \(ENVI\)](#).

Maria-Mirela Curmei / Christian Kurrer  
10/2023

