



PARECER N.º 06/2011

DA AGÊNCIA EUROPEIA PARA A SEGURANÇA DA AVIAÇÃO

de 2 de Dezembro de 2011

**respeitante a um regulamento da Comissão que altera o Regulamento (CE)
n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo a regras comuns no
domínio da aviação civil e que cria uma Agência Europeia para a Segurança da
Aviação, e que revoga a Directiva 91/670/CEE do Conselho, o Regulamento (CE)
n.º 1592/2002 e a Directiva 2004/36/CE**

e

**respeitante a um regulamento da Comissão que altera o Regulamento (CE)
n.º 1702/2003 da Comissão, de 24 de Setembro de 2003, que estipula as
normas de execução relativas à aeronavegabilidade e à certificação ambiental
das aeronaves e dos produtos, peças e equipamentos conexos, bem como à
certificação das entidades de projecto e produção**

«Aplicação do CAEP/8»

SUMÁRIO EXECUTIVO

No seu artigo 6.º, o Regulamento (CE) n.º 216/2008 (o «Regulamento de Base») define os requisitos essenciais de protecção ambiental por remissão para o Anexo 16 da OACI.

Através do presente Parecer, a Agência Europeia para a Segurança da Aviação propõe à Comissão que altere o seu Regulamento (CE) n.º 1702/2003 e o seu Regulamento (CE) n.º 216/2008.

As alterações a seguir expostas têm por objectivo executar as alterações do Anexo 16, Volumes I e II, recomendadas pelo 8.º Comité de Protecção Ambiental da Aviação da OACI e adoptadas pelo Conselho da OACI em 4 de Março de 2011.

O objectivo da Alteração 10 ao Anexo 16, Volume I, da OACI consiste em resolver as questões técnicas decorrentes da aplicação de procedimentos de demonstração e orientações conexas para a emissão de certificados de ruído de aeronaves. Todas as propostas de alteração são consideradas rigorosamente neutras (ou seja, sem alteração ao limite de emissão de ruído).

O objectivo da Alteração 7 ao Anexo 16, Volume II, da OACI consiste em actualizar as disposições relativas à limitação das emissões de gases (ou seja, adoptar normas mais estritas para as emissões de óxido de azoto) e resolver as questões técnicas decorrentes da aplicação de procedimentos de demonstração e orientações conexas para a certificação da emissão de gases por motores de aeronaves. As alterações incluem uma actualização das disposições sobre a limitação das emissões de óxidos de azoto (NOx) por motores que não cumprem os limites estipulados no CAEP/6, com entrada em vigor em 1 de Janeiro de 2013. A actualização será acompanhada de um processo de concessão de isenções.

O ponto fundamental reside na adopção de uma nova norma NOx e na actualização da disposição que limita as emissões de NOx provenientes de motores em conformidade com a norma do CAEP/6. Apesar de não ser possível fazer uma avaliação quantitativa do volume de negócio e do número de pessoas afectadas, poder-se-á partir do pressuposto que as alterações ao Regulamento de Base e ao Regulamento (CE) n.º 1702/2003 da Comissão (Parte 21) não conduzem a alterações significativas da situação actual.

I. Processo, âmbito e consulta

- Através do presente parecer, a Agência Europeia para a Segurança da Aviação (a seguir designada «Agência») propõe à Comissão que altere os pontos 21A.4 (a), 21A.130 (b) e 21A.165 (c) da Secção A do Regulamento (CE) n.º 1702/2003 da Comissão¹ (a seguir designada «Parte 21») e o n.º 1 do artigo 6.º do Regulamento (CE) n.º 216/2008² (a seguir designado «Regulamento de Base»).
- O presente parecer é o resultado da seguinte tarefa de regulamentação:

<i>Tarefa de regulamentação n.º</i>	<i>Título</i>	<i>Termos de Referência</i>	<i>NPA (N.º e data)</i>	<i>CRD (N.º e data)</i>
RMT.BR.008	Aplicação do CAEP 8 alterações	8.7.2010	2011-8 (16.5.2011)	2011-8 (17.10.2011)

- O âmbito da presente acção de regulamentação foi delineado nos Termos de Referência (ToR) RMT.BR.008. Com base nos referidos TOR, a Agência elaborou o Anúncio de Proposta de Alteração (NPA) n.º 2011-08.
- O Anúncio de Proposta de Alteração n.º 2011-08³, que contém o projecto de parecer sobre um Regulamento da Comissão que altera o Regulamento (CE) n.º 216/2008 e o Regulamento (CE) n.º 1702/2003, ou Parte 21, foi publicado no sítio electrónico da Agência em 16 de Maio de 2011.
- À data de encerramento do período de consulta, 16 de Agosto de 2011, a Agência recebera 38 observações apresentadas por autoridades nacionais, organizações profissionais e empresas privadas.
- Todas as observações recebidas foram registadas e integradas no Documento de Resposta às Observações (CRD) n.º 2011-08, publicado no sítio electrónico da Agência em 17 de Outubro de 2011⁴. O referido CRD inclui uma lista de todas as pessoas e/ou organizações que apresentaram observações, bem como as respostas da Agência. Foram ainda recebidas duas reacções ao CRD. Uma vez que tais reacções apoiavam o CRD, não foi necessário introduzir qualquer alteração.

¹ Regulamento (CE) n.º 1702/2003 da Comissão, de 24 de Setembro de 2003, que estipula as normas de execução relativas à aeronavegabilidade e à certificação ambiental das aeronaves e dos produtos, peças e equipamentos conexos, bem como à certificação das entidades de projecto e produção (JO L 243 de 27.9.2003, p. 6), com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1194/2009 da Comissão de 30 de Novembro de 2009 (JO L 321 de 8.12.2009, p. 5).

² Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de Fevereiro de 2008, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil e que cria a Agência Europeia para a Segurança da Aviação, e que revoga a Directiva 91/670/CEE do Conselho, o Regulamento (CE) n.º 1592/2002 e a Directiva 2004/36/CE (JO L 79 de 19.3.2008, p. 1), com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1108/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho de 21 de Outubro de 2009 (JO L 309, 24.11.2009, p. 51).

³ Consultar Arquivos de Regulamentações em <http://easa.europa.eu/rulemaking/r-archives.php#npa>.

⁴ Consultar Arquivos de Regulamentações em <http://www.easa.europa.eu/rulemaking/r-archives.php>.

7. O presente Parecer foi adoptado na sequência do procedimento especificado pelo Conselho de Administração da Agência⁵, em conformidade com as disposições dos artigos 19.º e 52.º do Regulamento de Base.
8. A regulamentação proposta teve em consideração a evolução da União Europeia e do Direito Internacional (OACI), bem como a harmonização com as normas das autoridades dos principais parceiros da União Europeia, tal como previsto nos objectivos do artigo 2.º do Regulamento de Base. A regulamentação proposta tem em conta a actual legislação da União Europeia na matéria em causa.

II. Resumo das alterações propostas pela Agência

9. O Regulamento de Base define os requisitos essenciais da protecção ambiental, remetendo para o Anexo 16 da OACI. O n.º 2 do artigo 6.º especifica que, no caso de alteração do Anexo 16 da OACI, poderá ter lugar uma adaptação de acordo com o procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o artigo 65.º, n.º 5, do mesmo Regulamento, com vista a harmonizar os requisitos essenciais de protecção ambiental com as normas da OACI pertinentes.

Alteração 10 ao Anexo 16, Volume I, da OACI

10. O objectivo da Alteração 10 ao Anexo 16, Volume I, da OACI consiste em resolver questões técnicas decorrentes da aplicação de procedimentos de demonstração e orientações conexas para a emissão de certificados de ruído de aeronaves. As propostas incluem:
 - a. alterações às disposições de aplicabilidade, de modo a eliminar do texto complexidades, repetições e redundâncias desnecessárias, melhorando ao mesmo tempo a transparência e a harmonização entre os diversos capítulos;
 - b. uma actualização do Anexo relativamente às referências ao documento n.º 9501 da OACI (Manual Técnico Ambiental, Volume I – Procedimentos para a Certificação de Ruído de Aeronaves);
 - c. nova redacção do texto no Anexo 16, Volume I, Capítulo 3, com vista a clarificar o processo de certificação de ruído da velocidade de referência na descolagem, nos casos em que a velocidade de descolagem da certificação de aeronavegabilidade não se encontra especificada;
 - d. a melhoria da legibilidade e a clarificação anteriores documentos de orientações vagos ou incompletos, incluindo o cálculo do nível de ruído efectivamente sentido (EPNL), o ajuste dos valores de ruído das aeronaves às condições de referência através de métodos simplificados e integrados, a medição e caracterização da absorção atmosférica do som, e diversas matérias técnicas e erros editoriais ; e
 - e. a clarificação de que os níveis máximos de ruído aplicáveis a aviões subsónicos a jacto podem ser usados como orientação para aviões supersónicos.
11. Todas as propostas de alteração ao Anexo 16, Volume I, da OACI são consideradas rigorosamente neutras (ou seja, as propostas de alteração não alteram os limites de ruído).

⁵ Decisão do Conselho de Administração relativa ao procedimento a aplicar pela Agência na emissão de pareceres, especificações de certificação e material de orientação (procedimento de regulamentação). EASA MB 08-2007, 13.6.2007.

Alteração 7 ao Anexo 16, Volume II, da OACI

12. A alteração das SARP (Normas e Práticas Recomendadas) ao Anexo 16, Volume II, da OACI tem como objectivo actualizar as disposições sobre as limitações das emissões de gases (ou seja, adoptar normas mais estritas para as emissões de óxidos de azoto) e resolver questões técnicas decorrentes da aplicação de procedimentos de demonstração e orientações conexas para a certificação da emissão de gases por motores de aeronaves. As propostas incluem:
- a adopção de uma nova norma NOx recomendada pelo CAEP/8 no sentido de uma redução adicional das emissões gasosas, o que, em comparação com as actuais normas CAEP/6⁶, reduz os limites de NOx em 5 % a 15 % para motores pequenos e em cerca de 15 % para motores grandes, com entrada em vigor em 1 de Janeiro de 2014;
 - a actualização da disposição de limitação das emissões de NOx por motores que não cumprem a norma NOx estipulada no CAEP/6, com entrada em vigor em 1 de Janeiro de 2013;
 - actualizações ao texto para substituir a expressão «variações nos procedimentos» por «procedimentos equivalentes», de modo a melhorar a consistência e a harmonização no seio do Anexo 16, Volume II, e no documento n.º 9501 da OACI (Manual Técnico Ambiental, Volume II – Procedimentos para a Certificação das Emissões de Gases de Motores de Aeronaves); e
 - a melhoria da legibilidade, através da mudança de lugar de alguns parágrafos e da correcção de alguns erros tipográficos e editoriais.

O requisito de limitação das emissões de NOx e o processo de isenção

13. A Alteração 7 ao Anexo 16, Volume II, contém um requisito de limitação das emissões de NOx, estabelecendo que os motores produzidos a partir de 1 de Janeiro de 2013, inclusive, têm de estar conformes com o nível restritivo de NOx aprovado no CAEP/6. O requisito de limitação estabelecido no CAEP/6 assegura que os motores não conformes deixarão de ser fabricados depois daquela data. Contudo, o Anexo 16, Volume II, introduz igualmente a possibilidade de serem concedidas isenções ao referido requisito, permitindo o ajustamento dos processos ao longo do tempo por forma a reduzir os impactos económicos negativos. O processo de isenção encontra-se descrito no documento n.º 9501 da OACI (Manual Técnico Ambiental, Volume II – Procedimentos para a Certificação das Emissões de Gases de Motores de Aeronaves).
14. No que respeita à presente acção de regulamentação, considerou-se necessário adaptar o texto relativo ao processo de isenção constante do Volume II do Manual Técnico Ambiental por forma a satisfazer as necessidades do sistema de regulamentação da Agência. Além disso, foi necessário tornar vinculativos alguns pontos essenciais (tais como o prazo-limite de concessão das isenções e a limitação do número de isenções) de modo a assegurar a concretização efectiva do objectivo do requisito de limitação das emissões. Por esta razão, a Agência decidiu introduzir o processo de isenção ao nível da regulamentação da Comissão que altera os Regulamentos (CE) n.º 216/2008 e (CE) n.º 1702/2003.
15. Em consequência, relativamente ao requisito de limitação das emissões e ao processo de isenção, o Parecer apresenta as seguintes propostas:
- o artigo 3.º, n.º 2, do Regulamento da Comissão, que altera os Regulamentos (CE) n.º 216/2008 e (CE) n.º 1702/2003 introduz um período de transição de quatro anos a partir da data em que o motor fabricado tem de cumprir o requisito do CAEP/6 referente à limitação das emissões de NOx (em 1 de Janeiro de 2013).

⁶ A Norma CAEP/6 foi recomendada na reunião do CAEP/6 em Fevereiro de 2004.

Durante este período de transição (de 1 de Janeiro de 2013 a 31 de Dezembro de 2016), os Estados-Membros poderão conceder isenções. O número de isenções é limitado no caso de motores novos instalados em aeronaves novas. A Agência deverá criar e manter um registo com os dados referentes a tais isenções.

- b. As disposições sobre o requisito de limitação das emissões de NOx obrigam à alteração do Regulamento (CE) n.º 1702/2003 da Comissão, nomeadamente das disposições constantes da Parte 21, Secção A (21A.4 (a), 21A.130 (b) e 21A.165 (c)).

III. Resumo da Avaliação do Impacto Regulamentar

16. A Alteração 10 ao Anexo 16, Volume I, da OACI, e a Alteração 7 ao Anexo 16, Volume II, da OACI, conforme explicado supra, vem preencher algumas lacunas e contribui para a igualdade de tratamento de todos os requerentes. Como algumas destas mudanças afectam a formulação dos próprios requisitos, é necessário integrar na legislação europeia estes melhoramentos aos Anexo 16 da OACI.
17. O âmbito das alterações aos requisitos, todavia, não se limita ao artigo 6.º do Regulamento de Base. Como anteriormente descrito, o requisito de limitação das emissões de NOx e o processo de isenção obrigam à alteração da Parte 21 do Regulamento (CE) n.º 1702/2003.
18. A questão fundamental a este respeito é a adopção de uma nova norma NOx e a actualização da disposição que limita as emissões de NOx provenientes de motores em conformidade com a norma do CAEP/6. Apesar de não ser possível fazer uma avaliação quantitativa do volume de negócio e do número de pessoas afectadas, poder-se-á partir do pressuposto que as alterações ao Regulamento de Base e ao Regulamento (CE) n.º 1702/2003 da Comissão (Parte 21) não conduzem a alterações significativas da situação actual.
19. Existem três opções a considerar:
 - a. Opção 1: Não fazer nada.
 - b. Opção 2: Aplicar requisitos alternativos que ofereçam um nível equivalente de protecção ambiental.
 - c. Opção 3: Adoptar as alterações sem qualquer modificação, tal como aprovadas pela OACI.

Segurança

20. Em qualquer das opções, não se prevê qualquer impacto das medidas ao nível da segurança.

Economia

21. Em qualquer das opções, prevêem-se impactos económicos na indústria. Relativamente às Opções 1 e 2, considera-se que qualquer desvio às medidas adoptadas pela OACI aumentará o risco de os produtos europeus não serem aceites em diversas partes do mundo, com os custos decorrentes de tal situação. Relativamente à Opção 3, a adopção de uma nova norma NOx e a actualização das disposições de limitação das emissões provenientes de motores não conformes com as normas NOx do CAEP/6, implicarão custos adicionais para os fabricantes e para as companhias aéreas. Por outro lado, e em comparação com as Opções 1 e 2 (que se desviam das medidas adoptadas pela OACI), é de prever que a redução dos encargos administrativos na indústria, possibilitada pela

Opção 3 (adoptar as medidas da OACI, sem qualquer alteração), tenha um efeito económico positivo.

22. Ambiente A Opção 1 («não fazer nada») terá um impacto negativo sobre o ambiente, ao contrário de que se prevê para as Opções 2 e 3, que deverão ter um efeito positivo no ambiente. Relativamente à Opção 3, esta defende em particular a adopção de uma nova norma NOx e a actualização do requisito de limitação das emissões provenientes de motores conformes com a norma NOx do CAEP/6. Considera-se, contudo, que as restantes mudanças introduzidas no Anexo 16, Volumes I e II, da OACI terão um impacto positivo sobre o ambiente. Tais alterações resolvem ambiguidades e incoerências, promovem a transparência, actualizam as normas de acordo com os progressos técnicos mais recentes e introduzem especificações tecnicamente correctas e precisas.

Social

23. Não se prevêem impactos sociais resultantes de qualquer uma das opções, salvo o efeito indirecto da redução do impacto negativo da aviação sobre o ambiente.

Harmonização com a legislação internacional

24. A regulamentação proposta levou em conta a evolução da legislação internacional (OACI). A regulamentação proposta com base na Opção 3:
- é equivalente às Normas e Práticas Recomendadas (SARP) da OACI;
 - apesar de ainda não ter sido definido o teor das normas da FAA e da TCCA, prevê-se a existência de algumas diferenças quanto à execução do requisito de limitação das emissões de NOx. A Agência considera que, ainda assim, é do interesse da UE adoptar as alterações tal como aprovadas pela OACI.

Colónia, dd mês AAAA

P. GOUDOU
Director Executivo