



AVIZUL NR. 06/2011

AL AGENȚIEI EUROPENE DE SIGURANȚĂ A AVIAȚIEI

din 2 decembrie 2011

referitor la un Regulament al Comisiei de modificare a Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului privind normele comune în domeniul aviației civile și instituirea unei Agenții Europene de Siguranță a Aviației și de abrogare a Directivei 91/670/CEE a Consiliului, a Regulamentului (CE) nr. 1592/2002 și a Directivei 2004/36/CE

ȘI

referitor la un Regulament al Comisiei de modificare a Regulamentului (CE) nr. 1702/2003 din 24 septembrie 2003 de stabilire a normelor de punere în aplicare privind certificarea pentru navigabilitate și mediu a aeronavelor și a produselor, reperelor și dispozitivelor, precum și certificarea întreprinderilor de proiectare și producție

„Punerea în aplicare a CAEP/8”

REZUMAT

La articolul 6, Regulamentul (CE) nr. 216/2008 („regulamentul de bază”) definește cerințele esențiale privind protecția mediului prin trimitere la anexa 16 a OACI.

Prin prezentul aviz, Agenția Europeană de Siguranță a Aviației sugerează Comisiilor modificarea Regulamentului (CE) nr. 1702/2003 și a Regulamentului (CE) nr. 216/2008.

Scopul acestor modificări este acela de a pune în aplicare amendamentele din anexa 16 vol. I și vol. II recomandate cu ocazia celei de a 8-a reuniuni a Comisiei pentru protecția mediului în aviație și adoptate de către Consiliul OACI la data de 4 martie 2011.

Scopul amendamentului 10 din anexa 16 a OACI, volumul I, este abordarea aspectelor tehnice care decurg din aplicarea sistemelor de demonstrație și de orientare conexe pentru certificarea privind zgomotul produs de aeronave. Toate propunerile de modificare sunt analizate indiferent de stringență (adică nicio schimbare în ceea ce privește limita de zgomot).

Scopul amendamentului 7 la anexa 16 a OACI volumul II este de a actualiza dispozițiile referitoare la stringența emisiilor (de exemplu, mărirea stringenței limitelor NOx) și pentru a aborda aspectele tehnice care decurg din aplicarea sistemelor de demonstrație și a aspectelor privind îndrumarea aferentă certificării emisiilor motoarelor aeronavelor. Modificările includ o actualizare a dispoziției privind reducerea producției de emisii pentru motoare care nu îndeplinesc standardul CAEP/6 NOx, cu intrare în vigoare la 1 ianuarie 2013, însoțit de o procedură de scutire.

Problema majoră este adoptarea unui nou standard NOx și actualizarea dispoziției privind reducerea producției de motoare în conformitate cu standardul CAEP/6 NOx. Deși nu este posibilă o evaluare cantitativă a volumului de companii și a numărului de persoane afectate, se poate presupune că modificările la regulamentul de bază și la Regulamentul (CE) nr. 1702/2003 (partea 21) nu conduc la o schimbare majoră a situației din prezent.

I. Proces, domeniu de aplicare și consultare

- Prin prezentul aviz, Agenția Europeană de Siguranță a Aviației (denumită în continuare „agenția”) sugerează Comisiei să modifice punctele 21A.4 litera (a), 21A.130 litera (b) și 21A.165 litera (c) din secțiunea A a Regulamentului Comisiei (CE) nr. 1702/2003¹ (denumit în continuare „partea 21”) și articolul 6 alineatul 1 din Regulamentul (CE) nr. 216/2008² (denumit în continuare „regulamentul de bază”).
- Prezentul aviz este rezultatul următoarei sarcini de reglementare:

Sarcina de reglementare nr.	Titlul	Termeni de referință	NPA (Nr. și data)	CRD nr. (Nr. și data)
RMT.BR.008	Punerea în aplicare a CAEP 8 modificări	01/12/2011	2011-08 (16/05/11)	2011-08 (17/10/11)

- Domeniul de aplicare al acestei activități de reglementare a fost prezentat în Termenii de Referință (ToR) RMT.BR.008. Pe baza acestor ToR, agenția a elaborat avizul de propunere de modificare (NPA) 2011-08.
- Avizul de propunere de modificare (NPA) 2011-08³ care conținea proiectul de aviz pentru un regulament al Comisiei de modificare a Regulamentelor Comisiei (CE) nr. 216/2008 și (CE) nr. 1702/2003 sau a părții 21 a fost publicat pe site-ul web al agenției la 16 mai 2011.
- La data limită de 16 august 2011, agenția primise 38 de observații de la autorități naționale, organizații profesionale și companii private.
- Toate observațiile primite au fost analizate și încorporate într-un document de răspuns la comentarii (CRD) 2011-08, care a fost publicat pe site-ul agenției la data de 17 octombrie 2011⁴. Acest CRD conține o listă cu toate persoanele și/sau organizațiile care au furnizat observații, precum și răspunsurile date de agenție. Ca răspuns la CRD s-au primit două reacții. Aceste reacții au susținut CRD, astfel că nu au fost necesare modificări.

¹ Regulamentul (CE) nr. 1702/2003 din 24 septembrie 2003 de stabilire a normelor de punere în aplicare pentru navigabilitate și certificarea de mediu a aeronavelor și a produselor, reperelor și dispozitivelor, precum și pentru certificarea întreprinderilor de proiectare și producție (JO L 243, 27.9.2003, p. 6). Regulamentul așa cum a fost modificat ultima dată prin Regulamentul (CE) nr. 1194/2009 din 30 noiembrie 2010 (JO L 321, 8.12.2009, p. 5).

² Regulamentul (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 februarie 2008 privind normele comune în domeniul aviației civile și instituirea unei Agenții Europene de Siguranță a Aviației și de abrogare a Directivei 91/670/CEE a Consiliului, a Regulamentului (CE) nr. 1592/2002 și a Directivei 2004/36/CE (JO L 79, 19.3.2008, p. 1). Regulamentul așa cum a fost modificat ultima dată prin Regulamentul (CE) nr. 1108/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 (JO L 309, 24.11.2009, p. 51).

³ Vezi arhivele sarcinilor de reglementare la adresa <http://easa.europa.eu/rulemaking/r-archives.php#npa>.

⁴ Vezi arhivele sarcinilor de reglementare la adresa <http://www.easa.europa.eu/rulemaking/r-archives.php>.

7. Prezentul aviz se adoptă cu respectarea procedurii specificate de Consiliul de administrație al agenției⁵, în conformitate cu dispozițiile articolelor 19 și 52 din regulamentul de bază.
8. Norma propusă a ținut seama de nivelul de elaborare a legislației Uniunii Europene și internaționale (OACI) și de armonizarea cu reglementările autorităților principalilor parteneri ai Uniunii Europene, așa cum s-a stabilit prin obiectivele de la articolul 2 din regulamentul de bază. Norma propusă ia în considerare starea curentă a legislației relevante a Uniunii Europene.

II. Privire de ansamblu asupra modificărilor propuse de către agenție

9. Regulamentul de bază definește cerințele esențiale pentru protecția mediului prin trimitere la anexa 16 a OACI. Articolul 6 alineatul (2) precizează că, în momentul în care anexa 16 a OACI a fost modificată, adaptarea poate fi efectuată în conformitate cu procedura de reglementare sub controlul menționat la articolul 65 alineatul (5) din același regulament, pentru a alinia, după caz, cerințele esențiale pentru protecția mediului cu standardele aferente ale OACI.

Amendamentul 10 la anexa 16 a OACI, volumul I

10. Scopul amendamentului 10 din anexa 16 a OACI, volumul I, este abordarea aspectelor tehnice care decurg din aplicarea sistemelor de demonstrație și de orientare conexe pentru certificarea privind zgomotul produs de aeronave. Propunerile includ:
 - a. Modificări ale dispozițiilor privind aplicabilitatea, în scopul de a elimina din text complexitatea inutilă, repetiția și redundanța, îmbunătățind în același timp claritatea și armonizarea între diferitele capitole;
 - b. O actualizare în anexă la trimiterile la ICAO Doc 9501 — Manualul tehnic de mediu, volumul I — Proceduri de certificare privind zgomotul produs de aeronave;
 - c. Text nou în capitolul 3 din anexa 16, volumul I, care să clarifice procedura de certificare privind zgomotul la viteza de referință pentru decolare, pentru cazurile în care viteza de decolare pentru certificarea de navigabilitate nu este specificată;
 - d. Îmbunătățiri aduse lizibilității și clarificarea îndrumărilor anterior vagi sau incomplete, inclusiv calculul nivelului de zgomot perceput efectiv (EPNL), ajustarea datelor privind zgomotul produs de aeronave la condițiile de referință, utilizând metode simplificate și integrate, măsurarea și caracterizarea atenuării sunetului din atmosferă, precum și diverse aspecte tehnice și erori editoriale; și
 - e. Clarificarea faptului că nivelurile maxime de zgomot aplicabile pentru avioanele subsonice cu reacție pot fi utilizate ca punct de reper pentru avioanele supersonice.
11. Toate propunerile de modificări din anexa 16 a OACI, volumul I sunt avute în vedere indiferent de stringență (de exemplu, propunerile de modificări nu schimbă limitele de zgomot).

Amendamentul 7 la anexa 16 a OACI volumul II

12. Scopul modificării SARP din anexa 16 a OACI, volumul II, este de a actualiza dispozițiile referitoare la stringența emisiilor (de exemplu, creșterea stringenței limitelor NOx) și abordarea aspectelor tehnice care decurg din aplicarea sistemelor de demonstrație și a

⁵ Decizia Consiliului de administrație cu privire la procedura pe care agenția trebuie să o aplice pentru emiterea de avize, specificații de certificare și îndrumări (procedura de reglementare). EASA MB 08-2007, 13.6.2007.

aspectelor privind îndrumarea aferentă certificării emisiilor motoarelor aeronavelor. Propunerile includ:

- a. Adoptarea unui nou standard NOx recomandat prin CAEP/8, pentru a reduce și mai mult emisiile de gaze, ceea ce crește stringența limitelor NOx față de standardul actual CAEP/6⁶ cu între 5 la sută și 15 la sută, pentru motoarele mici și cu 15 la sută, pentru motoarele mari, cu intrarea în vigoare la 1 ianuarie 2014;
- b. O actualizare a dispoziției privind reducerea producției de motoare care nu îndeplinesc standardul CAEP/6 NOx, cu intrarea în vigoare la 1 ianuarie 2013;
- c. Actualizări ale textului pentru a înlocui „variațiile în proceduri” cu „proceduri echivalente”, în scopul îmbunătățirii coerenței și armonizării în cadrul anexei 16, volumul II, și în cadrul ICAO Doc 9501 — Manualul tehnic de mediu, volumul II — Proceduri de certificare privind emisiile produse de motoarele aeronavelor; și
- d. Îmbunătățiri aduse lizibilității prin mutarea anumitor alineate în locuri mai adecvate și corectarea unor aspecte tipografice și editoriale.

Cerința privind reducerea producției de NOx și procesul de scutire

13. Amendamentul 7 la anexa 16, volumul II conține o cerință privind reducerea producției de NOx care prevede că motoarele produse la sau după 1 ianuarie 2013 trebuie să respecte cu strictețe nivelul de NOx aprobat la CAEP/6. Cerința privind reducerea producției de NOx CAEP/6 prevede certitudinea că motoarele neconforme nu vor mai fi produse după data respectivă. Cu toate acestea, anexa 16, volumul II introduce, de asemenea, posibilitatea de a avea scutiri de la această cerință pentru a permite ajustări ale perioadei de timp în sensul reducerii impactului economic negativ. Procesul de scutire este descris în ICAO Doc 9501 – Manualul tehnic de mediu, volumul II – Proceduri de certificare privind emisiile produse de motoarele aeronavelor.
14. Pentru prezenta activitate de reglementare, textul referitor la procesul de scutire din Manualul tehnic de mediu, volumul II a necesitat unele adaptări, pentru a îndeplini nevoile sistemului de reglementare al agenției. Mai mult decât atât, a fost necesară conferirea unui caracter obligatoriu unor puncte cheie (de exemplu, perioada de timp pentru care pot fi acordate scutirile, precum și limitarea numărului de scutiri), pentru a garanta că scopul cerinței privind reducerea producției de emisii este menținut. Din acest motiv, agenția a decis să introducă procesul de scutire la nivelul Regulamentului Comisiei de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 216/2008 și (CE) nr. 1702/2003.
15. În consecință, textul pentru aviz, referitor la cerința privind reducerea producției de emisii și procesul de scutire, sugerează următoarele:
 - a. Alineatul 2 al articolului 3 din Regulamentul Comisiei de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 216/2008 și (CE) nr. 1702/2003 introduce o perioadă de tranziție de patru ani de la data producerii motorului în care motorul trebuie să respecte cerința privind reducerea producției de NOx CAEP/6 (care este 1 ianuarie 2013). În timpul acestei perioade de tranziție (1 ianuarie 2013 - 31 decembrie 2016), statele membre pot acorda scutiri. Numărul de scutiri este limitat în cazul noilor motoare instalate pe aeronave noi. Un registru care să conțină datele referitoare la aceste scutiri trebuie să fie instituit și menținut de către agenție.
 - b. Dispozițiile privind reducerea producției de NOx presupun modificarea Regulamentului (CE) nr. 1702/2003, și anume a dispozițiilor de la secțiunea A din partea 21 (21A.4 litera (a), 21A.130 litera (b) și 21A.165 litera (c)).

⁶ Standardele CAEP/6 au fost propuse în cadrul reuniunii CAEP/6 din februarie 2004.

III. Rezumatul evaluării impactului reglementării

16. Amendamentul 10 la anexa 16 a OACI, volumul I, și Amendamentul 7 la OACI anexa 16, volumul II, așa cum s-a explicat mai sus, umplu lacunele și contribuie la tratamentul egal al tuturor solicitanților. Deoarece unele dintre aceste modificări afectează formularea cerințelor în sine, este necesar să se includă în legislația UE aceste îmbunătățiri ale anexei 16 a OACI.
17. Cu toate acestea, domeniul de aplicare a cerințelor care urmează a fi modificate nu se limitează la articolul 6 din regulamentul de bază. Așa cum se precizează mai sus, reducerea producției de NOx și procesul de scutire necesită modificarea părții 21 din Regulamentul (CE) nr. 1702/2003.
18. Problema majoră în acest sens este adoptarea unui nou standard NOx și actualizarea dispoziției privind reducerea producției de emisii pentru motoare, în conformitate cu standardul CAEP/6 NOx. Deși nu este posibil să se facă o evaluare cantitativă a volumului de companii și a numărului de persoane afectate, se poate presupune că modificările la regulamentul de bază și la Regulamentul (CE) nr. 1702/2003 (partea 21) nu duc la o schimbare majoră a situației actuale.
19. Sunt identificate trei opțiuni :
 - a. Opțiunea 1: Nicio acțiune.
 - b. Opțiunea 2: Punerea în aplicare de cerințe alternative, care ar asigura un nivel echivalent de protecție a mediului.
 - c. Opțiunea 3: Adoptarea amendamentelor nemodificate, astfel cum s-a convenit în cadrul OACI

Siguranță

20. Nu se așteaptă niciun impact asupra siguranței în urma acestor măsuri pentru oricare dintre opțiuni.

Economic

21. Este de așteptat un impact economic pentru industrie în cazul oricăreia dintre opțiuni. În ceea ce privește opțiunile 1 și 2, se poate afirma că orice abatere de la măsurile adoptate de OACI ar crește riscul neacceptării produselor europene în diferite părți ale lumii, cu costurile aferente pe care acest lucru le-ar presupune. În ceea ce privește opțiunea 3, adoptarea unui nou standard NOx și actualizarea dispoziției privind reducerea producției de emisii pentru motoarele care nu îndeplinesc standardul CAEP/6 NOx vor duce la costuri suplimentare pentru producători și companiile aeriene. Pe de altă parte, și în comparație cu opțiunile 1 și 2 (care ambele se abat de la măsurile adoptate de OACI), reducerea poverii administrative pentru industrie adusă de opțiunea 3 (adoptarea măsurilor OACI nemodificate) se așteaptă să aibă un efect economic pozitiv.

Ecologic

22. Opțiunea 1 (opțiunea „nicio acțiune”) ar avea un impact negativ asupra mediului, în timp ce este de așteptat ca opțiunile 2 și 3 să aibă un efect pozitiv asupra mediului. În ceea ce privește opțiunea 3, aceasta este valabilă în special pentru adoptarea unui nou standard NOx și actualizarea dispoziției privind reducerea producției de emisii pentru motoare, în conformitate cu standardul CAEP/6 NOx. Cu toate acestea, se presupune, de asemenea, că alte schimbări puse în aplicare în anexa 16 a OACI, volumele I și II vor avea un impact pozitiv asupra mediului. Aceste modificări rezolvă ambiguitățile și incoerențele, oferă clarificări, oferă actualizări în sensul celor mai recente evoluții tehnice și introduc specificații bine definite și sigure din punct de vedere tehnic.

Social

23. Nu se așteaptă niciun alt impact social al opțiunilor, în afara impactului indirect de diminuare a efectelor negative ale aviației asupra mediului.

Armonizarea cu legislația internațională

24. Norma propusă a luat în considerare evoluția legislației internaționale (OACI). Norma propusă pe baza opțiunii 3:
- a. este echivalentă cu standardele și practicile recomandate OACI;
 - b. conținutul normelor FAA și TCCA nu este încă sigur, dar ar putea exista unele diferențe în ceea ce privește punerea în aplicare a cerinței privind reducerea producției de NOx; agenția consideră că este încă în interesul UE să adopte modificările așa cum s-a convenit în cadrul OACI.

Köln, zz lună AAAA

P. GOUDOU

Director executiv