



PARERE N. 06/2011

DELL'AGENZIA EUROPEA PER LA SICUREZZA AEREA

del 2 dicembre 2011

concernente un regolamento della Commissione che modifica il regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea, e che abroga la direttiva 91/670/CEE del Consiglio, il regolamento (CE) n. 1592/2002 e la direttiva 2004/36/CE

E

concernente un regolamento della Commissione che modifica il regolamento (CE) n. 1702/2003 del 24 settembre 2003 che stabilisce le regole di attuazione per la certificazione di aeronavigabilità ed ambientale di aeromobili e relativi prodotti, parti e pertinenze, nonché per la certificazione delle imprese di progettazione e di produzione

"Attuazione CAEP/8"

SINTESI

L'articolo 6 del regolamento (CE) n. 216/2008 (il "regolamento di base") definisce i requisiti essenziali per la protezione ambientale facendo riferimento all'allegato 16 dell'ICAO.

Con il presente parere, l'Agenzia europea per la sicurezza aerea suggerisce alle commissioni di modificare il regolamento (CE) n. 1702/2003 della Commissione e il regolamento (CE) n. 216/2008.

Lo scopo di queste modifiche è quello di implementare gli emendamenti apportati ai volumi I e II dell'allegato 16, raccomandate dall'ottava riunione del comitato Protezione ambientale e Aviazione dell'ICAO e adottate dal consiglio dell'ICAO in data 4 marzo 2011.

Lo scopo dell'emendamento 10 all'allegato 16 dell'ICAO, volume I, è quello di trattare le questioni tecniche derivanti dall'applicazione degli schemi dimostrativi e dei relativi orientamenti per la certificazione del rumore dell'aeromobile. Tutte le proposte di modifica vengono considerate neutrali dal punto di vista della rigidità (vale a dire senza modificare il limite del rumore).

Lo scopo dell'emendamento 7 all'allegato 16 dell'ICAO, volume II, è quello di aggiornare le disposizioni riguardanti la rigidità delle emissioni (vale a dire aumento della rigidità dei limiti di NOx) e di trattare le questioni tecniche derivanti dall'applicazione degli schemi dimostrativi e dei relativi orientamenti per la certificazione delle emissioni dei motori degli aeromobili. Le modifiche includono un aggiornamento alla disposizione del limite di produzione per i motori che non soddisfano lo standard CAEP/6 relativo agli ossidi di azoto (NOx) con una data di entrata in vigore del 1° gennaio 2013, insieme ad una procedura derogatoria.

La questione principale è l'adozione di un nuovo standard NOx e l'aggiornamento della disposizione del limite di produzione per i motori conformemente allo standard CAEP/6 relativo agli ossidi di azoto. Anche se non è possibile fare una valutazione quantitativa del volume di affari e del numero delle persone interessate, si può assumere che gli emendamenti al regolamento di base e al regolamento (CE) n. 1702/2003 della Commissione (parte 21) non comportino una modifica sostanziale della situazione attuale.

I. Processo, campo di applicazione e consultazione

1. Con il presente parere l'Agenzia europea per la sicurezza aerea (in prosieguo: "l'Agenzia") suggerisce alla Commissione di modificare il paragrafo 21A.4, lettera a), il paragrafo 21A.130, lettera b) ed il paragrafo 21A.165, lettera c) della sezione A del regolamento (CE) n. 1702/2003 della Commissione¹ (in prosieguo: "parte 21") e l'articolo 6, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 216/2008² (in prosieguo: "regolamento di base").
2. Il presente parere è il risultato del seguente iter normativo:

Iter normativo n.	Titolo	Termini di riferimento	NPA (N. e data)	CRD N. (N. e data)
RMT.BR.008	Attuazione degli emendamenti CAEP 8	08/07/2010	2011-08 (16/05/11)	2011-08 (17/10/11)

3. Il campo di applicazione della presente attività normativa è stato delineato nei termini di riferimento (ToR) RMT.BR.008. Sulla base di questi ToR, l'Agenzia ha sviluppato l'avviso di proposta di modifica (NPA) 2011-08.
4. L'avviso di proposta di modifica (NPA) 2011-08³ che conteneva il progetto del parere per un regolamento della Commissione che modifica il regolamento (CE) n. 216/2008 della Commissione ed il regolamento (CE) n. 1702/2003 della Commissione o parte 21 era stato pubblicato sul sito Internet dell'Agenzia il 16 maggio 2011.
5. Alla data di chiusura del 16 agosto 2011, l'Agenzia aveva ricevuto 38 commenti dalle autorità nazionali, organizzazioni professionali e ditte private.
6. Tutti i commenti ricevuti sono stati presi in considerazione ed inseriti in un documento di risposta alle osservazioni (CRD) 2011-08, reso pubblico sul sito Internet dell'Agenzia il 17 ottobre 2011⁴. Il CRD contiene un elenco di tutte le persone e/o organizzazioni che hanno formulato osservazioni, nonché le risposte dell'Agenzia. In risposta al CRD sono state ricevute due reazioni. Queste reazioni sostenevano il CRD e, pertanto, non è stato necessario apportare alcuna modifica.
7. Il presente parere è stato adottato seguendo la procedura specificata dal consiglio di amministrazione dell'Agenzia⁵, in conformità alle disposizioni degli articoli 19 e 52 del regolamento di base.

¹ Regolamento (CE) n. 1702/2003 della Commissione del 24 settembre 2003 che stabilisce le regole di attuazione per la certificazione di aeronavigabilità ed ambientale di aeromobili e relativi prodotti, parti e pertinenze, nonché per la certificazione delle imprese di progettazione e di produzione (GU L 243 del 27.9.2003, pag. 6). Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 1194/2009 della Commissione del 30 novembre 2009 (GU L 321 dell'8.12.2009, pag. 5).

² Regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 febbraio 2008, recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea, e che abroga la direttiva 91/670/CEE del Consiglio, il regolamento (CE) n. 1592/2002 e la direttiva 2004/36/CE (GU L 79 del 19.3.2008, pag. 1). Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 1108/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 ottobre 2009 (GU L 309 del 24.11.09, pag. 51).

³ Cf. archivi normativi al sito: <http://easa.europa.eu/rulemaking/r-archives.php#npa>.

⁴ Cf. archivi normativi al sito: <http://www.easa.europa.eu/rulemaking/r-archives.php>.

⁵ Decisione del consiglio di amministrazione concernente la procedura che l'Agenzia deve applicare per emettere pareri, rilasciare certificazioni e pubblicare specifiche tecniche e materiale di riferimento (in prosieguo: "procedura normativa"). Consiglio di amministrazione dell'AESA n. 08-2007 del 13.06.07.

8. La norma proposta tiene conto dello sviluppo dell'Unione europea e del diritto internazionale (ICAO) e dell'armonizzazione con le norme delle autorità dei maggiori partner dell'Unione europea come indicato negli obiettivi dell'articolo 2 del regolamento di base. La norma proposta tiene conto dello stato attuale della pertinente normativa dell'Unione europea.

II. Panoramica delle modifiche proposte dall'Agenzia

9. Il regolamento di base definisce i requisiti essenziali per la protezione ambientale facendo riferimento all'allegato 16 dell'ICAO. L'articolo 6, paragrafo 2, specifica che nel caso in cui l'allegato 16 dell'ICAO sia modificato, può essere effettuato un adattamento conformemente alla procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 65, paragrafo 5 del regolamento, per allineare i requisiti essenziali per la protezione ambientale con i relativi standard dell'ICAO.

Emendamento 10 all'allegato 16 dell'ICAO, volume I

10. Lo scopo dell'emendamento 10 all'allegato 16 dell'ICAO, volume I, è quello di trattare le questioni tecniche derivanti dall'applicazione degli schemi dimostrativi e dei relativi orientamenti per la certificazione del rumore dell'aeromobile. Le proposte includono:
- a. gli emendamenti alle disposizioni di applicabilità al fine di rimuovere le complessità non necessarie, le ripetizioni e la ridondanza del testo migliorando la chiarezza e l'armonizzazione tra i vari capitoli;
 - b. un aggiornamento nell'allegato ai riferimenti al doc 9501 dell'ICAO - Manuale tecnico-ambientale, Volume I - Procedure di certificazione acustica degli aeromobili;
 - c. nuovo testo nel capitolo 3 dell'allegato 16, volume I, per chiarire la velocità di riferimento per il decollo per la certificazione acustica per i casi in cui la velocità di decollo per la certificazione di aeronavigabilità non sia specificata;
 - d. miglioramenti alla leggibilità e chiarimento degli orientamenti precedenti che erano vaghi o incompleti, con l'inclusione del calcolo del livello di rumore effettivamente percepito (EPNL), l'adattamento dei dati sul rumore degli aeromobili alle condizioni di riferimento utilizzando i metodi semplificati ed integrati, la misura e la caratterizzazione dell'attenuazione sonora atmosferica e varie questioni tecniche ed errori editoriali; e
 - e. chiarimento in merito al fatto che i livelli di rumore massimi applicabili ai velivoli subsonici a reazione possono essere utilizzati come orientamento per i velivoli supersonici.
11. Tutte le proposte di modifica all'allegato 16 dell'ICAO, volume I, vengono considerate neutrali dal punto di vista della rigidità (vale a dire le proposte di modifica non modificano i limiti del rumore).

Emendamento 7 all'allegato 16 dell'ICAO, volume II

12. Lo scopo dell'emendamento 7 delle SARP nell'allegato 16 dell'ICAO, volume II, è quello di aggiornare le disposizioni riguardanti la rigidità delle emissioni (vale a dire aumento della rigidità dei limiti di NOx) e di trattare le questioni tecniche derivanti dall'applicazione degli schemi dimostrativi e dei relativi orientamenti per la certificazione delle emissioni dei motori degli aeromobili. Le proposte includono:
- a. l'adozione di un nuovo standard NOx raccomandato da CAEP/8 per ridurre ulteriormente le emissioni gassose, che aumenta la rigidità dei limiti di NOx

rispetto allo standard attuale CAEP/6⁶ tra il 5 e il 15 per cento per motori di piccole dimensioni e del 15 per cento per motori di grandi dimensioni con una data di entrata in vigore del 1° gennaio 2014;

- b. un aggiornamento alla disposizione del limite di produzione per i motori che non soddisfano lo standard CAEP/6 relativo agli ossidi di azoto (NOx) con una data di entrata in vigore del 1° gennaio 2013;
- c. aggiornamenti al testo per sostituire "variazioni nelle procedure" con "procedure equivalenti" al fine di migliorare la consistenza e l'armonizzazione all'interno dell'allegato 16, volume II, e doc 9501 dell'ICAO - Manuale tecnico-ambientale, Volume II - Procedure di certificazione delle emissioni dei motori degli aeromobili; e
- d. miglioramenti alla leggibilità spostando alcuni paragrafi in posizioni più adeguate e correggendo alcuni errori tipografici ed editoriali.

Il requisito del limite di produzione degli ossidi di azoto (NOx) e la procedura derogatoria

- 13. L'emendamento 7 all'allegato 16, volume II, contiene un requisito del limite di produzione degli ossidi di azoto, che stabilisce che i motori prodotti a partire dal 1° gennaio 2013 devono soddisfare il livello di rigidità approvato al CAEP/6. Il requisito del limite di produzione di NOx del CAEP/6 fornisce la certezza che non verranno più prodotti dei motori non conformi a partire da quella data. Tuttavia, l'allegato 16, volume II, introduce anche la possibilità di avere delle deroghe a questo requisito permettendo degli aggiustamenti temporali per diminuire gli impatti economici. La procedura derogatoria viene descritta nel doc 9501 dell'ICAO - Manuale tecnico-ambientale, Volume II - Procedure di certificazione delle emissioni dei motori degli aeromobili.
- 14. Per quanto riguarda la presente attività legislativa, il testo relativo alla procedura derogatoria del Manuale tecnico-ambientale, volume II, necessitava degli adattamenti per soddisfare le necessità del sistema normativo dell'Agenzia. Inoltre, è stato necessario rendere obbligatori alcuni punti chiave (come ad esempio il periodo in cui possono essere concesse le deroghe e la limitazione del numero di deroghe) al fine di assicurare che lo scopo del requisito di limitazione della produzione sia mantenuto. Per questo motivo l'Agenzia ha deciso di introdurre la procedura derogatoria al livello di regolamento della Commissione che modifica il regolamento (CE) n. 216/2008 ed il regolamento (CE) n. 1702/2003.
- 15. Di conseguenza, il testo del parere in merito al requisito del limite di produzione e alla procedura derogatoria suggerisce quanto segue:
 - a. Il paragrafo 2 dell'articolo 3 del regolamento della Commissione che modifica il regolamento (CE) n. 216/2008 ed il regolamento (CE) n. 1702/2003 introduce un periodo transitorio di quattro anni dopo la data in cui il motore prodotto deve soddisfare il requisito del limite di produzione di NOx del CAEP/6 (che è il 1° gennaio 2013). Durante questo periodo transitorio (dal 1° gennaio 2013 al 31 dicembre 2016), gli Stati membri possono concedere deroghe. Il numero di deroghe è limitato nel caso di nuovi motori installati su nuovi aeromobili. L'Agenzia deve stabilire e mantenere un registro contenente i dati relativi a queste deroghe.
 - b. Le disposizioni per il requisito del limite di produzione di NOx richiedono una modifica del regolamento (CE) n. 1702/2003 della Commissione, ed in particolare le disposizioni della Sezione A della parte 21 (21A.4, lettera a), 21A.130, lettera b) e 21A.165, lettera c)).

⁶ Lo standard CAEP/6 è stato raccomandato alla riunione CAEP/6 nel mese di febbraio 2004.

III. Riassunto della valutazione dell'impatto della regolamentazione

16. L'emendamento 10 all'allegato 16 dell'ICAO, volume I, e l'emendamento 7 all'allegato 16 dell'ICAO, volume II, come precedentemente chiarito, chiudono la via a scappatoie e aiutano a conseguire un trattamento equo di tutti i richiedenti. Poiché talune di queste modifiche riguardano la formulazione dei requisiti stessi, sarà necessario includere tali miglioramenti dell'allegato 16 dell'ICAO nella legislazione comunitaria.
17. Il campo di applicazione dei requisiti che devono essere modificati non si limita soltanto all'articolo 6 del regolamento di base. Come precedentemente descritto, il requisito del limite di produzione di NOx e la procedura derogatoria richiedono la modifica della parte 21 del regolamento (CE) n. 1702/2003 della Commissione.
18. La questione principale in questo contesto è l'adozione di un nuovo standard NOx e l'aggiornamento della disposizione del limite di produzione per i motori conformemente allo standard CAEP/6 relativo agli ossidi di azoto. Anche se non è possibile fare una valutazione quantitativa del volume di affari e del numero delle persone interessate, si può assumere che gli emendamenti al regolamento di base e al regolamento (CE) n. 1702/2003 della Commissione (parte 21) non comportino una modifica sostanziale della situazione attuale.
19. Vengono identificate tre opzioni:
 - a. Opzione 1: Non fare nulla.
 - b. Opzione 2: Implementare dei requisiti alternativi che fornirebbero un livello equivalente di protezione ambientale.
 - c. Opzione 3: Adottare gli emendamenti senza variazioni come concordato dall'ICAO

Sicurezza

20. Non si prevede che le misure relative alle tre opzioni abbiano un impatto sulla sicurezza.

Economico

21. Tutte le opzioni danno luogo a degli impatti economici per l'industria. Per quanto riguarda le opzioni 1 e 2, si può affermare che ciascuna deviazione dai provvedimenti adottati dall'ICAO aumenterebbe il rischio per i prodotti europei di non essere accettabili in altre parti del mondo, con i costi associati che ciò comporterebbe. Per quanto riguarda l'opzione 3, l'adozione di un nuovo standard NOx e l'aggiornamento della disposizione del limite di produzione per i motori che non sono conformi allo standard CAEP/6 relativo agli ossidi di azoto, comporterebbe dei costi aggiuntivi per i produttori e per le compagnie aeree. D'altro canto, rispetto alle opzioni 1 e 2 (le quali deviano entrambe dai provvedimenti adottati dall'ICAO), la riduzione degli oneri amministrativi per l'industria causati dall'opzione 3 (per adottare i provvedimenti dell'ICAO senza variazioni) dovrebbe avere un effetto economico positivo.

Ambientale

22. Per quanto riguarda l'ambiente, l'opzione 1 (l'opzione di "non fare nulla") dovrebbe avere un impatto negativo, mentre le opzioni 2 e 3 dovrebbero avere un effetto positivo. In merito all'opzione 3, questa riguarda l'adozione di un nuovo standard NOx e l'aggiornamento della disposizione del limite di produzione per i motori conformemente allo standard CAEP/6 relativo agli ossidi di azoto. Tuttavia, si ritiene che altre modifiche implementate nell'allegato 16 dell'ICAO, volumi I e II, avranno un impatto positivo sull'ambiente. Queste modifiche risolvono le ambiguità e le inconsistenze, forniscono chiarimenti ed un aggiornamento agli ultimi sviluppi tecnologici ed introducono delle specifiche tecnicamente corrette e ben definite.

Sociale

23. Non si prevede che le alternative abbiano un impatto sociale oltre all'effetto indiretto dell'attenuazione degli effetti negativi del traffico aereo sull'ambiente.

Armonizzazione con il diritto internazionale

24. La norma proposta tiene conto dello sviluppo del diritto internazionale (ICAO). La norma proposta basata sull'opzione 3:
- a. è equivalente agli standard e prassi raccomandate dell'ICAO;
 - b. il contenuto delle norme FAA e TCCA non è ancora certo, ma potrebbero esserci delle differenze riguardanti l'implementazione del requisito del limite di produzione di NOx; l'Agenzia ritiene che è ancora nell'interesse dell'UE di adottare gli emendamenti come concordato dall'ICAO.

Colonia, gg mese AAAA

P. GOUDOU

Direttore esecutivo