

FORMULÁRIO DE ANÁLISE PARA PROPOSIÇÃO DE ATO NORMATIVO

Processo nº:	00058.541050/2017-33	Unidade Responsável (Sigla):	GTPN/SAR
Assunto do normativo:	Requisitos para emissões de CO ₂ por aeronaves		
Tipo de ato normativo:	<input checked="" type="checkbox"/> Novo	<input type="checkbox"/> Revisão	<input type="checkbox"/> Adequação Legal, em função do art. 47, I, da Lei da ANAC
Origem da demanda:	<input type="checkbox"/> Interna (Diretoria, Superintendências etc.)	<input type="checkbox"/> Externa (Órgãos de Controle ou recomendações diversas)	

1. Descreva o problema (atual ou futuro) que se pretende solucionar

P1 - A regulamentação brasileira não incorpora os critérios de emissões de CO₂ de aeronaves contidos no Volume III do Anexo 16 à Convenção de Chicago recentemente publicados pela ICAO.

2. Quais foram as alternativas consideradas para a resolução do problema? Explique brevemente cada (mínimo 2 opções, máximo 5). Indique e justifique a alternativa escolhida.

A solução do problema é o desenvolvimento de um ato normativo que regule a questão no Brasil. Para tal, foram avaliadas as seguintes abordagens possíveis:

- Modelo EASA: Adoção por referência do Volume III do Anexo 16 através do *Part 21* com AMOC no CS-CO₂;
- Modelo TCCA: Adoção por referência do Volume III do Anexo 16 em regulamento específico;
- Modelo ANAC atual: aguardar a publicação de um regulamento pelo FAA, traduzir e publicar um RBAC correspondente;
- Incorporar texto apenas no RBAC 21;
- Desenvolver regulamento próprio.

Cada uma das alternativas será avaliada de acordo com os seguintes critérios:

- Benefício ambiental;
- Aspectos administrativos (ANAC);
- Aspectos de cumprimento (requerentes);
- Aderência à regulamentação internacional (ICAO);
- Compatibilidade com outras autoridades estrangeiras (FAA, EASA e TCCA);
- Compatibilidade com outros RBAC (21, 23, 25, etc.).

Para estabelecer uma comparação quantitativa entre as alternativas, foi adotado o seguinte critério:

- Foram atribuídas as seguintes pontuações para os diversos critérios:
 - - Bom: +10
 - - Bom-neutro: +5
 - - Neutro: 0
 - - Neutro-ruim: -5
 - - Ruim: -10

Os resultados obtidos estão apresentados na seguinte tabela:

	Benefício ambiental	Aspectos administrativos	Aspectos de cumprimento	Aderência ICAO	Compatibilidade estrangeiros	Compatibilidade RBAC	Total
Modelo EASA	10	10	0	10	5	-5	30
Modelo TCCA	10	10	0	10	5	0	35
Modelo ANAC atual	-10	-5	-10	-10	-10	0	-45
Incorporar no RBAC 21	10	10	0	10	-5	-5	20
Regulamento próprio	5	-10	-5	0	-10	0	-20

A melhor alternativa para a regulamentação do assunto no Brasil foi identificada como sendo a adoção do **modelo TCCA** por representar melhores benefícios ambientais com menores custos administrativos e sem prejuízo de compatibilidade com outros regulamentos da ANAC e para os regulados.

3. Como o ato proposto resolverá o problema descrito no item 1?

O desenvolvimento de um RBAC com abordagem semelhante à que será adotada pela TCCA permitirá atualizar o regulamento brasileiro para incorporar os novos critérios publicados pela ICAO para emissões CO₂ de aeronaves promovendo maior benefício ambiental e menores custos administrativos para a ANAC, sem causar impactos negativos na harmonização com outras autoridades, compatibilidade com outros RBACs ou de custo de cumprimento para os requerentes.

4. Como será feita a implantação da norma e como essa implantação será acompanhada?

	Ações	Prazo	Acompanhamento
ANAC	Avaliar aderência aos requisitos afetados por esta emenda durante processos de certificação de tipo.	Durante o processo de certificação de tipo.	SAR/GGCP informará a SAR/GTPN sobre qualquer problema relacionado à adoção da emenda em tela.
Regulados	Demonstrar cumprimento com os requisitos afetados por esta emenda durante processos de certificação de tipo.	Durante o processo de certificação de tipo.	SAR/GGCP informará a SAR/GTPN sobre qualquer problema relacionado à adoção da emenda em tela.
Outros Órgãos	Não há	Não há	Não há

5. Quais são os dispositivos legais que autorizam a ANAC a regulamentar o assunto?

- a) Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, art. 5º, art. 8º, IV, X, XLVI;
- b) Decreto nº 21.713, de 27 de agosto de 1946, art. 37 de seu apêndice;
- c) RBAC nº 11, de 11 de fevereiro de 2009, subpartes A, B e C;
- d) Resolução nº 30, de 21 de maio de 2008, art. 3º, art. 5º, art. 6º e art. 7º;

- e) Instrução Normativa nº 15, de 20 de novembro de 2008, títulos, I, II e III; e
- f) Instrução Normativa nº 18, de 17 de fevereiro de 2009, art. 1º

6. O regulamento proposto afetará outras áreas da Agência? Quais? Essas áreas foram contatadas? Como se posicionaram sobre o assunto?

O regulamento de CO₂ não afeta outras áreas da agência. A única área a tratar do assunto contido no Volume III do Anexo 16 é a GGCP.

7. Existem outros órgãos/entidades afetados com a edição da norma?

<input type="checkbox"/>	ANVISA	<input type="checkbox"/>	COMAER	<input type="checkbox"/>	Polícia Federal	<input type="checkbox"/>	Receita Federal
<input type="checkbox"/>	Outros						

Esses órgãos/entidades foram contatados? Como se posicionaram sobre o assunto?

Não afeta outros órgãos/entidades.

8. O problema ou assunto já foi regulamentado em outros países?

<input type="checkbox"/>	SIM	Quais?	
<input checked="" type="checkbox"/>	NÃO	Apesar de ainda não estar regulamento em outros países, o assunto já possui um padrão internacional em vigência (Volume III do Anexo 16) e está em processo de regulamentação na União Europeia onde a EASA já emitiu uma NPA e uma Opinião sobre o tema e a autoridade de aviação civil canadense, TCCA, também já informou intenção de regulamentar o assunto naquele país.	

9. Existem normas vigentes no país, correlatas ao assunto?

<input type="checkbox"/>	SIM	Quais?	
<input checked="" type="checkbox"/>	NÃO	-	

10. Descreva qualitativamente e, se possível, quantitativamente os **custos** do ato.

Uma vez que os produtos afetados são normalmente usados também no mercado europeu onde já tem que cumprir com os mesmos critérios propostos por este ato, entende-se que ele não gerará nenhum custo adicional.

Destaca-se ainda que foi realizada uma reunião com a Embraer, única fabricante nacional atualmente de aeronaves impactadas pela proposta, a qual conforme ata de reunião 1625542, concordou que as propostas não representarão custos adicionais para a Embraer. Para fins de complementação desta avaliação, a Embraer enviará análise de possível impacto em aeronaves em produção a partir de 2028, embora se entenda, no momento, que seja pouco significativo para o mercado brasileiro. Estas informações serão consideradas durante a etapa de elaboração da proposta e, caso necessário, será atualizada esta Análise de Impacto Regulatório.

11. Descreva qualitativamente e, se possível, quantitativamente os **benefícios** do ato.

Os limites de emissão de gases causadores do efeito estufa pelo modal aéreo reduzirão as consequências destas emissões na atmosfera.

Os benefícios desta emenda incluem a padronização e melhoria do processo de certificação.

O trabalho dos requerentes e da ANAC na certificação e validação de Certificados de Tipo será menor.

12. Descreva os possíveis efeitos do ato proposto, conforme tabela abaixo.

	Efeitos positivos	Efeitos negativos
Empresas de transporte aéreo regular	---	Não há.
Empresas de transporte aéreo não regular	---	Não há.
Empresas de serviços aéreos especializados	---	Não há.
Prestadores de serviços auxiliares ao transporte aéreo	---	Não há.
Operadores de Aeródromos	---	Não há.
Fabricantes de Aeronaves	Mesmos requisitos em diferentes países.	Não há.
Fabricantes de peças e componentes aeronáuticos	---	Não há.
Proprietários de aeronaves	---	Não há.
Empresas de manutenção aeronáutica	---	Não há.
Mecânicos	---	Não há.
Escolas e Centros de Treinamento	---	Não há.
Tripulantes	---	Não há.
Passageiros	---	Não há.
Comunidades	---	Não há.
Meio ambiente	Menor quantidade de gases emitidos por aeronaves.	Não há.
Outros (identificar)	---	---

13. Discorra sobre como se dará o processo de monitoramento do ato normativo.

Através do trabalho de certificação de produtos aeronáuticos pela SAR/GGCP.

ASSINATURAS DO SERVIDOR RESPONSÁVEL, CHEFIA IMEDIATA E DO SUPERINTENDENTE



Documento assinado eletronicamente por **Ricardo Antonio Binotto Dupont, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 23/03/2018, às 11:06, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Ailton José de Oliveira Junior, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 23/03/2018, às 13:06, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Luiza de Souza Silva, Estagiário (a)**, em 23/03/2018, às 13:11, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Neodir José Comunello, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 23/03/2018, às 14:39, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Marcelo Batista Saito, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 23/03/2018, às 15:20, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Nelson Eisaku Nagamine, Gerente de Engenharia do Produto**, em 23/03/2018, às 15:49, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Marco Aurélio Bonilauri Santin, Gerente Técnico de Processo Normativo**, em 23/03/2018, às 16:51, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **1554079** e o código CRC **4CB2EF33**.
