

REGULAMENTUL (UE) 2017/227 AL COMISIEI**din 9 februarie 2017****de modificare a anexei XVII la Regulamentul (CE) nr. 1907/2006 al Parlamentului European și al Consiliului privind înregistrarea, evaluarea, autorizarea și restricționarea substanțelor chimice (REACH), în ceea ce privește eterul de bis(pentabromfenil)****(Text cu relevanță pentru SEE)**

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 1907/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 18 decembrie 2006 privind înregistrarea, evaluarea, autorizarea și restricționarea substanțelor chimice (REACH), de înființare a Agenției Europene pentru Produse Chimice, de modificare a Directivei 1999/45/CE și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 793/93 al Consiliului și a Regulamentului (CE) nr. 1488/94 al Comisiei, precum și a Directivei 76/769/CEE a Consiliului și a Directivelor 91/155/CEE, 93/67/CEE, 93/105/CE și 2000/21/CE ale Comisiei ⁽¹⁾, în special articolul 68 alineatul (1),

întrucât:

- (1) Eterul de bis(pentabromfenil) (denumit în continuare „decaBDE”) este utilizat pe scară largă ca aditiv de ignifugare cu aplicații în multe sectoare diferite, în special în articole din materiale plastice și textile, dar și în adezivi, materialele de etanșare, învelișuri și cerneluri.
- (2) La 29 noiembrie 2012, Comitetul statelor membre, menționat la articolul 76 alineatul (1) litera (e) din Regulamentul (CE) nr. 1907/2006, a identificat decaBDE ca fiind o substanță persistentă, bioacumulativă și toxică („PBT”) precum și o substanță foarte persistentă și foarte bioacumulativă („vPvB”) în conformitate cu literele (d) și (e) ale articolului 57 din Regulamentul (CE) nr. 1907/2006. La 19 decembrie 2012, substanța a fost inclusă în lista substanțelor candidate care prezintă motive de îngrijorare deosebită („SVHC”) în vederea unei eventuale includeri în anexa XIV la REACH.
- (3) La 2 mai 2013, Norvegia a propus ca substanța decaBDE să fie inclusă în anexa A (eliminare) la Convenția de la Stockholm privind poluanții organici persistenți (POP).
- (4) În urma propunerii Norvegiei, Comisia a considerat că supunerea decaBDE la obligația de autorizare prevăzută în Regulamentul (CE) nr. 1907/2006 nu mai constituia cea mai potrivită măsură de reglementare. La 21 iunie 2013, Comisia a solicitat Agenției Europene pentru Produse Chimice (denumită în continuare „agenția”) să întocmească un dosar în conformitate cu cerințele din anexa XV la Regulamentul (CE) nr. 1907/2006 (denumit în continuare „dosarul «Anexa XV»”), în vederea inițierii unui proces de restricționare în temeiul articolelor 69 și 73 din respectivul regulament.
- (5) La 4 august 2014, agenția, în colaborare cu Norvegia, a depus un dosar „Anexa XV” ⁽²⁾ la Comitetul său pentru evaluarea riscurilor (denumit în continuare „CER”) și la Comitetul său pentru analiză socioeconomică (denumit în continuare „CASE”). Dosarul demonstrează necesitatea unei acțiuni la nivelul Uniunii pentru a aborda riscurile pentru sănătatea umană și pentru mediu generate de producerea, introducerea pe piață sau utilizarea decaBDE, ca atare, sub formă de constituent al altor substanțe, în amestecuri sau în mărfuri.
- (6) La 2 iunie 2015, CER a adoptat avizul său, care a confirmat că proprietățile persistente și bioacumulative ale decaBDE conduc la apariția unor preocupări specifice cu privire la distribuția sa foarte amplă și la potențialul de a cauza prejudicii ireversibile pe termen lung pentru mediu, chiar și după încetarea emisiilor. În plus, expunerea la decaBDE poate duce la neurotoxicitate la mamifere, inclusiv la om.
- (7) CER a fost de acord cu concluzia din dosarul „Anexa XV” potrivit căreia o restricție generală privind toate utilizările decaBDE, cu anumite excepții, ar reduce cât mai mult posibil emisiile de decaBDE pe termen mediu și lung.

⁽¹⁾ JO L 396, 30.12.2006, p. 1.

⁽²⁾ <http://echa.europa.eu/documents/10162/a3f810b8-511d-4fd0-8d78-8a8a7ea363bc>

- (8) La 10 septembrie 2015, CASE a adoptat avizul său, indicând faptul că restricția propusă, astfel cum a fost modificată de CASE, este cea mai adecvată măsură la nivelul Uniunii pentru a reduce emisiile de decaBDE în ceea ce privește beneficiile și costurile sale socioeconomice. CASE și-a bazat avizul pe raportul cost-eficacitate al restricției propuse, astfel cum a fost modificat, precum și pe o serie de argumente calitative suplimentare.
- (9) CASE a fost de acord cu amânarea cu optsprezece luni a aplicării restricției propuse în dosarul „Anexa XV”, pentru a permite părților interesate să ia măsurile necesare pentru a se conforma.
- (10) CER și CASE au fost de acord cu exonerarea de la restricția propusă în dosarul „Anexa XV” a sectorului aviației civile. În urma comentariilor primite în timpul consultării publice, CASE a sugerat, de asemenea, că aceasta ar trebui să acopere aeronavele militare.
- (11) Restricția propusă nu ar trebui să se aplice echipamentelor electrice și electronice care intră în domeniul de aplicare al Directivei 2011/65/UE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽¹⁾, întrucât introducerea pe piață a acestor echipamente care conțin bifenileteri polibromurați (denumiți în continuare „DEPB”) într-o concentrație de peste 0,1 % în greutate este deja reglementată de directiva respectivă.
- (12) CER și CASE au convenit, de asemenea, să exoneraze de la restricția propusă produsele deja introduse pe piață înainte de data aplicării restricției respective.
- (13) Pe baza informațiilor obținute în urma consultării publice, CASE a sugerat derogări pentru piesele de schimb ale autovehiculelor reglementate de Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽²⁾, pentru vehiculele agricole și forestiere reglementate de Regulamentul (UE) nr. 167/2013 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽³⁾ și pentru echipamentele reglementate de Directiva 2006/42/CE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽⁴⁾, cu condiția ca aceste vehicule și echipamente să fie produse înainte de 1 iulie 2018. CASE a justificat aceste derogări pe baza sarcinii disproporționate pe care restricția propusă ar impune-o în legătură cu astfel de piese de schimb, ținând cont de volumele mici implicate, de reducerea progresivă a cantității de decaBDE necesare (întrucât vehiculele și echipamentele au ajuns la etapa de scoatere din uz) și de costul testării materialelor alternative pentru producerea unor astfel de piese de schimb. CASE nu a găsit niciun temei pentru tratarea diferită a pieselor de schimb ale acestor vehicule și a echipamentelor, deși ciclul lor de viață variază.
- (14) Forumul pentru schimbul de informații privind aplicarea legii din cadrul agenției, menționat la articolul 76 alineatul (1) litera (f) din Regulamentul (CE) nr. 1907/2006, a fost consultat în cursul procesului de restricționare, iar recomandările sale au fost luate în considerare.
- (15) La 28 septembrie 2015, agenția a prezentat Comisiei avizele CER și CASE ⁽⁵⁾.
- (16) Pe baza acestor avize, Comisia este de părere că, din producerea, utilizarea sau punerea pe piață a decaBDE, ca atare, sub formă de constituent al altor substanțe, în amestecuri sau în produse rezultă un risc inacceptabil pentru sănătatea umană și pentru mediu. Comisia consideră că aceste riscuri ar trebui abordate la scara Uniunii.
- (17) Având în vedere incertitudinile restante privind capacitatea sectorului de reciclare de a asigura gestionarea deșeurilor care conțin decaBDE, Comisia consideră că este necesară o perioadă de amânare mai lungă decât cea de 18 luni.
- (18) Posibilitatea de a asigura disponibilitatea permanentă a decaBDE pentru producerea aeronavelor, fie civile fie militare, ar trebui să se limiteze la zece ani de la intrarea în vigoare a prezentului regulament, deoarece aceasta ar trebui să ofere industriei suficient timp pentru a se adapta. Ar trebui, de asemenea, să fie acordate derogări în legătură cu producția și introducerea pe piață de piese de schimb pentru toate aeronavele, civile sau militare, produse înainte de expirarea perioadei respective.

⁽¹⁾ Directiva 2011/65/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 8 iunie 2011 privind restricțiile de utilizare a anumitor substanțe periculoase în echipamentele electrice și electronice (JO L 174, 1.7.2011, p. 88).

⁽²⁾ Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 septembrie 2007 de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective (JO L 263, 9.10.2007, p. 1).

⁽³⁾ Regulamentul (UE) nr. 167/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 5 februarie 2013 privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele agricole și forestiere (JO L 60, 2.3.2013, p. 1).

⁽⁴⁾ Directiva 2006/42/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 mai 2006 privind echipamentele tehnice și de modificare a Directivei 95/16/CE (JO L 157, 9.6.2006, p. 24).

⁽⁵⁾ <http://echa.europa.eu/documents/10162/b5ac0c91-e110-4afb-a68d-08a923b53275>

- (19) Ar trebui să existe o derogare pentru producția și introducerea pe piață a pieselor de schimb pentru vehicule și utilaje, menționate la considerentul 13, care sunt produse înainte de 2 martie 2019.
- (20) Prin urmare, Regulamentul (CE) nr. 1907/2006 ar trebui modificat în consecință.
- (21) Măsurile prevăzute în prezentul regulament sunt conforme cu avizul comitetului instituit în temeiul articolului 133 din Regulamentul (CE) nr. 1907/2006,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Anexa XVII la Regulamentul (CE) nr. 1907/2006 se modifică în conformitate cu anexa la prezentul regulament.

Articolul 2

Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 9 februarie 2017.

Pentru Comisie
Președintele
Jean-Claude JUNCKER

—

ANEXĂ

În anexa XVII la Regulamentul (CE) nr. 1907/2006 se adaugă următoarea rubrică:

<p>„67. Eter de bis(pentabromfenil) (decabromdifenileter; decaBDE) Nr. CAS 1163-19-5 Nr. CE 214-604-9</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Nu poate fi fabricat sau introdus pe piață ca atare după 2 martie 2019. 2. Nu se utilizează pentru a produce sau nu se introduce pe piață: <ol style="list-style-type: none"> (a) în altă substanță sub formă de constituent; (b) în amestecuri; (c) în produse sau în orice componente ale acestora, într-o concentrație mai mare sau egală cu 0,1 % în greutate, după 2 martie 2019. 3. Punctele 1 și 2 nu se aplică în cazul unei substanțe, al elementului constitutiv al unei alte substanțe sau al unui amestec care urmează a fi utilizat(ă), sau este utilizat(ă): <ol style="list-style-type: none"> (a) în producția de aeronave înainte de 2 martie 2027; (b) în producția de piese de schimb pentru oricare din următoarele: <ol style="list-style-type: none"> (i) o aeronavă produsă înainte de 2 martie 2027, (ii) autovehiculele care intră sub incidența Directivei 2007/46/CE, vehiculele agricole și forestiere din domeniul de aplicare al Regulamentul (UE) nr. 167/2013 al Parlamentului European și al Consiliului (*) sau mașini care intră în domeniul de aplicare al Directivei 2006/42/CE a Parlamentului European și a Consiliului (**), produse înainte de 2 martie 2019. 4. Punctul 2 litera (c) nu se aplică produselor următoare: <ol style="list-style-type: none"> (a) produsele introduse pe piață înainte de 2 martie 2019; (b) aeronavele produse în conformitate cu punctul 3 litera (a); (c) piesele de schimb pentru aeronave, vehicule sau echipamente tehnice produse în conformitate cu punctul 3 litera (b); (d) echipamentele electrice și electronice care fac obiectul domeniului de aplicare al Directivei 2011/65/UE. 5. În sensul prezentei rubrici, «aeronavă» înseamnă una dintre următoarele: <ol style="list-style-type: none"> (a) o aeronavă civilă produsă în conformitate cu un certificat de tip eliberat în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului (***) sau cu o aprobare de proiectare, eliberată în conformitate cu reglementările naționale ale unui stat contractant al Organizației Aviației Civile Internaționale (OACI), sau pentru care un certificat de navigabilitate a fost eliberat de un stat contractant al OACI în temeiul anexei 8 la Convenția privind aviația civilă internațională; (b) o aeronavă militară.
---	---

(*) Regulamentul (UE) nr. 167/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 5 februarie 2013 privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele agricole și forestiere (JO L 60, 2.3.2013, p. 1).

(**) Directiva 2006/42/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 mai 2006 privind echipamentele tehnice și de modificare a Directivei 95/16/CE (JO L 157, 9.6.2006, p. 24).

(***) 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).”