

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2017/227 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ**της 9ης Φεβρουαρίου 2017****για την τροποποίηση του παραρτήματος XVII του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1907/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την καταχώριση, την αξιολόγηση, την αδειοδότηση και τους περιορισμούς των χημικών προϊόντων (REACH) όσον αφορά τον δις(πενταβρωμοφαινυλικό)αιθέρα****(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)**

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1907/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18ης Δεκεμβρίου 2006, για την καταχώριση, την αξιολόγηση, την αδειοδότηση και τους περιορισμούς των χημικών προϊόντων (REACH) και για την ίδρυση του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Χημικών Προϊόντων καθώς και για την τροποποίηση της οδηγίας 1999/45/ΕΚ και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 793/93 του Συμβουλίου και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1488/94 της Επιτροπής καθώς και της οδηγίας 76/769/ΕΟΚ του Συμβουλίου και των οδηγιών 91/155/ΕΟΚ, 93/67/ΕΟΚ, 93/105/ΕΚ και 2000/21/ΕΚ ⁽¹⁾ της Επιτροπής, και ιδίως το άρθρο 68 παράγραφος 1,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Ο δις(πενταβρωμοφαινυλικός)αιθέρας («decaBDE») χρησιμοποιείται ευρέως ως πρόσθετο επιβραδυντικό φλόγας με εφαρμογές σε πολλούς διαφορετικούς τομείς, ιδίως σε πλαστικά και κλωστοϋφαντουργικά προϊόντα, αλλά και σε συγκολλητικά, στεγανωτικά, επικαλύψεις και μελάνια.
- (2) Στις 29 Νοεμβρίου 2012, η Επιτροπή των κρατών μελών, που αναφέρεται στο άρθρο 76 παράγραφος 1 στοιχείο ε) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1907/2006, προσδιόρισε τον decaBDE ως ανθεκτική, βιοσυσσωρεύσιμη και τοξική ουσία (ABT) και άκρως ανθεκτική και άκρως βιοσυσσωρεύσιμη ουσία (αΑΑΒ) σύμφωνα με τα στοιχεία δ) και ε) αντίστοιχα του άρθρου 57 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1907/2006. Στις 19 Δεκεμβρίου 2012, η ουσία συμπεριελήφθη στον κατάλογο των υποψήφιων ουσιών που προκαλούν πολύ μεγάλη ανησυχία (SVHC) για ενδεχόμενη συμπερίληψη στο παράρτημα XIV του κανονισμού REACH.
- (3) Στις 2 Μαΐου 2013, η Νορβηγία πρότεινε η ουσία decaBDE να περιληφθεί στο παράρτημα Α (κατάργηση) της σύμβασης της Στοκχόλμης για τους έμμονους οργανικούς ρύπους (POP).
- (4) Μετά την πρόταση της Νορβηγίας, η Επιτροπή έκρινε ότι για τον decaBDE η απαίτηση αδειοδότησης σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1907/2006 δεν ήταν πλέον το πιο κατάλληλο κανονιστικό μέτρο. Στις 21 Ιουνίου 2013, η Επιτροπή ζήτησε από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Χημικών Προϊόντων (εφεξής «ο Οργανισμός») να εκπονήσει φάκελο σύμφωνα με τις απαιτήσεις του παραρτήματος XV του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1907/2006 (στο εξής «φάκελος του παραρτήματος XV»), με σκοπό να αρχίσει η διαδικασία επιβολής περιορισμών σύμφωνα με τα άρθρα 69 έως 73 του εν λόγω κανονισμού.
- (5) Στις 4 Αυγούστου 2014, ο Οργανισμός, σε συνεργασία με τη Νορβηγία, υπέβαλε φάκελο του Παραρτήματος XV ⁽²⁾ στην επιτροπή εκτίμησης επικινδυνότητας (εφεξής «RAC») και την επιτροπή κοινωνικοοικονομικής ανάλυσης (εφεξής «SEAC»). Ο φάκελος καταδεικνύει ότι είναι αναγκαία μια δράση σε επίπεδο Ένωσης για την αντιμετώπιση των κινδύνων για την ανθρώπινη υγεία και το περιβάλλον που δημιουργούνται από την παρασκευή, τη διάθεση στην αγορά ή τη χρήση του decaBDE, υπό καθαρή μορφή ή ως συστατικού άλλων ουσιών, μειγμάτων ή αντικειμένων.
- (6) Στις 2 Ιουνίου 2015, η RAC εξέδωσε γνώμη, η οποία επιβεβαίωσε ότι οι ιδιότητες αντοχής και βιοσυσσώρευσης του decaBDE εγείρουν ιδιαίτερες ανησυχίες σχετικά με την ευρεία διανομή της και μπορούν να προκαλέσουν μη αναστρέψιμη μακροπρόθεσμη βλάβη στο περιβάλλον, ακόμη και μετά την παύση των εκπομπών. Επιπλέον, η έκθεση σε decaBDE μπορεί να οδηγήσει σε νευροτοξικότητα στα θηλαστικά, συμπεριλαμβανομένου του ανθρώπου.
- (7) Η ΕΑΚ συμφώνησε με το συμπέρασμα του φακέλου του παραρτήματος XV ότι ο γενικός περιορισμός για όλες τις χρήσεις του decaBDE, με ορισμένες ειδικές εξαιρέσεις, αναμένεται να μειώσει τις εκπομπές του decaBDE όσο το δυνατόν περισσότερο μεσοπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα.

⁽¹⁾ ΕΕ L 396 της 30.12.2006, σ. 1.⁽²⁾ <http://echa.europa.eu/documents/10162/a3f810b8-511d-4fd0-8d78-8a8a7ea363bc>

- (8) Στις 10 Σεπτεμβρίου 2015 η SEAC εξέδωσε γνώμη, δηλώνοντας ότι ο προτεινόμενος περιορισμός, όπως τροποποιήθηκε από τη SEAC, είναι το καταλληλότερο μέτρο σε επίπεδο Ένωσης για τη μείωση των εκπομπών του decaBDE όσον αφορά τα κοινωνικοοικονομικά οφέλη και το κοινωνικοοικονομικό κόστος. Η SEAC στήριξε τη γνώμη της στη σχέση κόστους-αποτελεσματικότητας του προτεινόμενου περιορισμού, όπως τροποποιήθηκε, και σε ορισμένα πρόσθετα ποιοτικά επιχειρήματα.
- (9) Η SEAC συμφώνησε με τη δεκαοκτάμηνη αναβολή της εφαρμογής του περιορισμού που προτάθηκε στον φάκελο του παραρτήματος XV, έτσι ώστε να μπορούν οι ενδιαφερόμενοι να λάβουν τα αναγκαία μέτρα συμμόρφωσης.
- (10) Η RAC και η SEAC συμφώνησαν με την εξαίρεση από τον περιορισμό που προτείνεται στον φάκελο του παραρτήματος XV για τον τομέα της πολιτικής αεροπορίας. Σύμφωνα με παρατηρήσεις που ελήφθησαν κατά τη δημόσια διαβούλευση, η SEAC πρότεινε επίσης ότι η εξαίρεση αυτή θα πρέπει να καλύπτει και τα στρατιωτικά αεροσκάφη.
- (11) Ο προτεινόμενος περιορισμός δεν θα πρέπει να εφαρμόζεται σε είδη ηλεκτρικού και ηλεκτρονικού εξοπλισμού που επιπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2011/65/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁽¹⁾, δεδομένου ότι η διάθεση στην αγορά του εν λόγω εξοπλισμού που περιέχει πολυβρωμοδιφαινυλαιθέρες (PBDE) σε συγκέντρωση που υπερβαίνει το 0,1 % του βάρους ρυθμίζεται ήδη από την εν λόγω οδηγία.
- (12) Η RAC και η SEAC συμφώνησαν επίσης να εξαιρούν από τον προτεινόμενο περιορισμό αντικείμενα που διατίθενται ήδη στην αγορά πριν από την ημερομηνία εφαρμογής του εν λόγω περιορισμού.
- (13) Σύμφωνα με τις πληροφορίες από τη δημόσια διαβούλευση, η SEAC πρότεινε εξαιρέσεις για ανταλλακτικά μηχανοκίνητων οχημάτων που καλύπτονται από την οδηγία 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁽²⁾, για γεωργικά και δασικά οχήματα που καλύπτονται από τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 167/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁽³⁾ και για μηχανήματα που καλύπτονται από την οδηγία 2006/42/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁽⁴⁾, εφόσον τα οχήματα και τα μηχανήματα αυτά έχουν παραχθεί πριν από την 1η Ιουλίου 2018. Η SEAC αιτιολόγησε τις εν λόγω εξαιρέσεις με βάση το δυσανάλογο βάρος που θα συνεπαγόταν ο προτεινόμενος περιορισμός σε σχέση με αυτά τα ανταλλακτικά, δεδομένου του χαμηλού όγκου, της προοδευτικής μείωσης της ποσότητας decaBDE που απαιτείται (καθώς τα οχήματα και τα μηχανήματα φτάνουν στο τέλος του κύκλου ζωής) και του κόστους δοκιμής εναλλακτικών υλικών για την παραγωγή αυτών των ανταλλακτικών. Η SEAC θεωρεί ότι δεν υπάρχει βάση για να αντιμετωπιστούν με διαφορετικό τρόπο τα ανταλλακτικά για τα εν λόγω οχήματα και μηχανήματα, παρά το γεγονός ότι ο κύκλος της ζωής τους ποικίλλει.
- (14) Το φόρουμ του Οργανισμού για την ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με τον έλεγχο εφαρμογής, που αναφέρεται στο άρθρο 76 παράγραφος 1 στοιχείο στ) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1907/2006, κλήθηκε να διατυπώσει τη γνώμη του κατά τη διάρκεια της διαδικασίας επιβολής περιορισμών και οι συστάσεις του έχουν ληφθεί υπόψη.
- (15) Στις 28 Σεπτεμβρίου 2015 ο Οργανισμός υπέβαλε στην Επιτροπή τις γνώμες της ΕΑΚ και της SEAC⁽⁵⁾.
- (16) Με βάση τις γνώμες αυτές, η Επιτροπή θεωρεί ότι προκύπτει απαράδεκτος κίνδυνος για την ανθρώπινη υγεία και το περιβάλλον από την παραγωγή, τη χρήση ή τη διάθεση στην αγορά του decaBDE, υπό καθαρή μορφή ή ως συστατικού άλλων ουσιών, μειγμάτων ή αντικειμένων. Η Επιτροπή εκτιμά ότι οι κίνδυνοι αυτοί πρέπει να αντιμετωπιστούν σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης.
- (17) Λαμβανομένων υπόψη των λοιπών αβεβαιοτήτων ως προς την ικανότητα του τομέα ανακύκλωσης να εξασφαλίσει τη διαχείριση των αποβλήτων που περιέχουν DecaBDE, η Επιτροπή θεωρεί ότι είναι απαραίτητη η παράταση της περιόδου αναβολής των δεκαοκτώ μηνών.
- (18) Η δυνατότητα να διασφαλίζεται η συνεχής διαθεσιμότητα του decaBDE για την παραγωγή αεροσκαφών, είτε πολιτικών είτε στρατιωτικών, πρέπει να περιορίζεται σε δέκα έτη από την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού, δεδομένου ότι αυτό θα δώσει στον κλάδο επαρκή χρόνο για να προσαρμοστεί. Επιπλέον, είναι αναγκαίο να προβλεφθούν εξαιρέσεις όσον αφορά την παραγωγή και τη διάθεση στην αγορά ανταλλακτικών για όλα τα αεροσκάφη, πολιτικά ή στρατιωτικά, τα οποία θα έχουν παραχθεί πριν από τη λήξη της εν λόγω προθεσμίας.

(¹) Οδηγία 2011/65/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 8ης Ιουνίου 2011, σχετικά με τον περιορισμό της χρήσης ορισμένων επικίνδυνων ουσιών σε είδη ηλεκτρικού και ηλεκτρονικού εξοπλισμού (ΕΕ L 174 της 1.7.2011, σ. 88).

(²) Οδηγία 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Σεπτεμβρίου 2007, για τη θέσπιση πλαισίου για την έγκριση των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους, και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά (ΕΕ L 263 της 9.10.2007, σ. 1).

(³) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 167/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Φεβρουαρίου 2013, για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς γεωργικών και δασικών οχημάτων (ΕΕ L 60 της 2.3.2013, σ. 1).

(⁴) Οδηγία 2006/42/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Μαΐου 2006, σχετικά με τα μηχανήματα και την τροποποίηση της οδηγίας 95/16/ΕΚ (ΕΕ L 157 της 9.6.2006, σ. 24).

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

- (19) Πρέπει να υπάρξει εξαίρεση για την παραγωγή και τη διάθεση στην αγορά ανταλλακτικών για οχήματα και μηχανήματα, που αναφέρονται στην αιτιολογική σκέψη 13, τα οποία θα έχουν παραχθεί πριν από τις 2 Μαρτίου 2019.
- (20) Συνεπώς, ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1907/2006 θα πρέπει να τροποποιηθεί ανάλογα.
- (21) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής που έχει συσταθεί δυνάμει του άρθρου 133 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1907/2006,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Το παράρτημα XVII του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1907/2006 τροποποιείται σύμφωνα με το παράρτημα του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 9 Φεβρουαρίου 2017.

Για την Επιτροπή
Ο Πρόεδρος
Jean-Claude JUNKER

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Στο παράρτημα XVII του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1907/2006 προστίθεται η ακόλουθη καταχώριση:

«67. Δις(πενταβρωμοφαινυλικός)αιθέρας (δεκαβρωμοδιφαινυλαιθέρας· decaBDE) Αριθ. CAS 1163-19-5 αριθ. ΕΚ 214-604-9	1. Δεν επιτρέπεται να παράγεται ή να διατίθεται στην αγορά ως ουσία υπό καθαρή μορφή μετά τις 2 Μαρτίου 2019. 2. Δεν επιτρέπεται να χρησιμοποιείται για την παραγωγή ή να διατίθεται στην αγορά εντός: α) άλλης ουσίας, ως συστατικό· β) μείγματος· γ) αντικειμένου, ή μέρους αυτού, σε συγκέντρωση ίση ή μεγαλύτερη από 0,1 % κατά βάρος, μετά τις 2 Μαρτίου 2019. 3. Τα σημεία 1 και 2 δεν εφαρμόζονται σε ουσία, συστατικό άλλης ουσίας ή μείγματος που προορίζεται να χρησιμοποιηθεί ή χρησιμοποιείται: α) για την παραγωγή αεροσκάφους πριν από τις 2 Μαρτίου 2027· β) για την κατασκευή ανταλλακτικών για οποιοδήποτε από τα ακόλουθα: i) αεροσκάφος που έχει παραχθεί πριν από τις 2 Μαρτίου 2027, ii) μηχανοκίνητα οχήματα που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2007/46/ΕΚ, γεωργικά και δασικά οχήματα που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 167/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (*) ή μηχανήματα που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2006/42/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (**), τα οποία έχουν παραχθεί πριν από τις 2 Μαρτίου 2019. 4. Το εδάφιο 2 στοιχείο γ) δεν εφαρμόζεται σε οποιοδήποτε από τα ακόλουθα εμπορεύματα: α) αντικείμενα που διατίθενται στην αγορά πριν από τις 2 Μαρτίου 2019· β) αεροσκάφη που παράγονται σύμφωνα με το σημείο 3 στοιχείο α)· γ) ανταλλακτικά αεροσκαφών, οχημάτων ή μηχανημάτων που παράγονται σύμφωνα με το σημείο 3 στοιχείο β)· δ) είδη ηλεκτρικού και ηλεκτρονικού εξοπλισμού που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2011/65/ΕΕ. 5. Για τους σκοπούς του παρόντος σημείου ως “αεροσκάφος” νοείται ένα από τα ακόλουθα: α) πολιτικό αεροσκάφος που έχει παραχθεί σύμφωνα με πιστοποιητικό τύπου που έχει εκδοθεί σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (***) ή με έγκριση σχεδιασμού που έχει εκδοθεί σύμφωνα με τους εθνικούς κανονισμούς συμβαλλόμενου μέλους της Διεθνούς Οργάνωσης Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ), ή για το οποίο έχει εκδοθεί πιστοποιητικό αξιοπιστίας από συμβαλλόμενο κράτος της ΔΟΠΑ σύμφωνα με το παράρτημα 8 της σύμβασης για τη διεθνή πολιτική αεροπορία· β) στρατιωτικό αεροσκάφος.
---	---

(*) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 167/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Φεβρουαρίου 2013, για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς γεωργικών και δασικών οχημάτων (ΕΕ L 60 της 2.3.2013, σ. 1).

(**) Οδηγία 2006/42/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Μαΐου 2006, σχετικά με τα μηχανήματα και την τροποποίηση της οδηγίας 95/16/ΕΚ (ΕΕ L 157 της 9.6.2006, σ. 24).

(***) Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Φεβρουαρίου 2008, για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και για την ίδρυση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφαλείας της Αεροπορίας, καθώς και για την κατάργηση της οδηγίας 91/670/ΕΟΚ του Συμβουλίου, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1592/2002 και της οδηγίας 2004/36/ΕΚ (ΕΕ L 79 της 19.3.2008, σ. 1).».