

ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (UE) 2017/227**z dnia 9 lutego 2017 r.****zmieniające załącznik XVII do rozporządzenia (WE) nr 1907/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie rejestracji, oceny, udzielania zezwoleń i stosowanych ograniczeń w zakresie chemikaliów (REACH) w odniesieniu do eteru bis(pentabromofenylowego)****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie (WE) nr 1907/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 grudnia 2006 r. w sprawie rejestracji, oceny, udzielania zezwoleń i stosowanych ograniczeń w zakresie chemikaliów (REACH) i utworzenia Europejskiej Agencji Chemikaliów, zmieniające dyrektywę 1999/45/WE oraz uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 793/93 i rozporządzenie Komisji (WE) nr 1488/94, jak również dyrektywę Rady 76/769/EWG i dyrektywy Komisji 91/155/EWG, 93/67/EWG, 93/105/WE i 2000/21/WE⁽¹⁾, w szczególności jego art. 68 ust. 1,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Eter bis(pentabromofenylowy), (znany również jako eter dekabromodifenylu, „decaBDE”) jest szeroko wykorzystywany jako dodatkowy środek zmniejszający palność o zastosowaniu w wielu sektorach, w szczególności w wyrobach z tworzyw sztucznych i materiałów włókienniczych, jak również w klejach, szczeliwach, powłokach i farbach drukarskich.
- (2) W dniu 29 listopada 2012 r. komitet państw członkowskich o którym mowa w art. 76 ust. 1 lit. e) rozporządzenia (WE) nr 1907/2006, uznał decaBDE za substancję trwałą, wykazującą zdolność do biokumulacji i toksyczną („PBT”) i za substancję bardzo trwałą i wykazującą bardzo dużą zdolność do bioakumulacji („vPvB”) zgodnie z, odpowiednio, lit. d) i lit. e) art. 57 rozporządzenia (WE) nr 1907/2006. W dniu 19 grudnia 2012 r. substancję wpisano na listę kandydacką „substancji wzbudzających szczególnie duże obawy” (SVHC) w celu ewentualnego włączenia do załącznika XIV do rozporządzenia REACH.
- (3) W dniu 2 maja 2013 r. Norwegia zgłosiła wniosek o umieszczenie decaBDE w wykazie załącznika A do Konwencji sztokholmskiej w sprawie trwałych zanieczyszczeń organicznych (TZO).
- (4) W odpowiedzi na wniosek Norwegii, Komisja uznała, że objęcie decaBDE obowiązkiem uzyskania zezwolenia zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1907/2006 nie jest już najwłaściwszym środkiem regulacyjnym. W dniu 21 czerwca 2013 r. Komisja zwróciła się do Europejskiej Agencji Chemikaliów („Agencja”) z wnioskiem o przygotowanie dokumentacji zgodnej z wymogami załącznika XV do rozporządzenia (WE) nr 1907/2006 („dokumentacja zgodna z załącznikiem XV”) w celu rozpoczęcia procesu wprowadzania ograniczeń na mocy art. 69–73 tego rozporządzenia.
- (5) W dniu 4 sierpnia 2014 r., współpracując z Norwegią, Agencja przedłożyła dokumentację zgodną z załącznikiem XV⁽²⁾ Komitetowi ds. Oceny Ryzyka („RAC”) i Komitetowi ds. Analiz Społeczno-Ekonomicznych („SEAC”). W dokumentacji wykazano, że ryzyko dla zdrowia człowieka i środowiska towarzyszące produkcji, wprowadzaniu do obrotu lub stosowaniu decaBDE jako substancji, jako składnika innych substancji, w mieszaninach bądź wyrobach wymaga działań obejmujących całą Unię.
- (6) W dniu 2 czerwca 2015 r. RAC wydał opinię potwierdzającą, że zdolność decaBDE do bioakumulacji budzi konkretne obawy w związku z szerokim rozpowszechnieniem tej substancji i możliwością powodowania nieodwracalnych długoterminowych szkód dla środowiska, nawet po zakończeniu emisji. Co więcej, narażenie na decaBDE może skutkować neurotoksycznością wśród ssaków, a więc i wśród ludzi.
- (7) RAC zgodził się z zawartym w dokumentacji zgodnej z załącznikiem XV wnioskiem, że ograniczenie wszystkich zastosowań decaBDE, z pewnymi konkretnymi wyjątkami, zmniejszyłoby w największym możliwym stopniu emisję decaBDE w perspektywie średnio- do długoterminowej.

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

- (8) W dniu 10 września 2015 r. SEAC wydał opinię, wskazując, że proponowane ograniczenie z pewnymi zmianami wprowadzonymi przez SEAC, jest najwłaściwszym środkiem ogólnounijnym służącym zmniejszeniu emisji decaBDE w ujęciu kosztów i korzyści społeczno-ekonomicznych. Opinia SEAC opierała się na efektywności kosztowej proponowanego ograniczenia wraz ze zmianami, oraz na szeregu innych jakościowych przesłanek.
- (9) SEAC zgodził się na proponowane w dokumentacji zgodnej z załącznikiem XV osiemnastomiesięczne odroczenie terminu stosowania, umożliwiające zainteresowanym podmiotom podjęcie wszelkich niezbędnych środków zapewnienia zgodności.
- (10) Oba komitety (RAC i SEAC) przystały na wyłączenie sektora lotnictwa cywilnego z ograniczenia proponowanego w dokumentacji zgodnej z załącznikiem XV. Odnosząc się do uwag otrzymanych w toku konsultacji publicznych SEAC stwierdził, że wyłączenie powinno również obejmować lotnictwo wojskowe.
- (11) Proponowane ograniczenie nie powinno mieć zastosowania do sprzętu elektrycznego i elektronicznego w rozumieniu dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2011/65/UE⁽¹⁾ z uwagi na fakt, iż dyrektywa ta reguluje już wprowadzanie do obrotu takiego sprzętu zawierającego polibromowane etery difenylowe („PBDE”) w stężeniu przekraczającym 0,1 % masy.
- (12) RAC i SEAC zgodziły się też na zwolnienie z proponowanego ograniczenia wszelkich wyrobów, które zostały wprowadzone na rynek przed terminem rozpoczęcia stosowania ograniczenia.
- (13) W oparciu o wyniki konsultacji społecznych SEAC zaproponował zwolnienia dla części zamiennych do pojazdów silnikowych ujętych w dyrektywie 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady⁽²⁾ i do pojazdów rolniczych i leśnych objętych rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 167/2013⁽³⁾ oraz do maszyn objętych dyrektywą 2006/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady⁽⁴⁾, pod warunkiem że są to pojazdy i maszyny wyprodukowane przed 1 lipca 2018 r. SEAC uzasadnił te wyłączenia względami nieproporcjonalnego obciążenia, jakie pociągałoby za sobą proponowane ograniczenie dotyczące części zamiennych, zważywszy na niewielką skalę sprzedaży, stopniową redukcję dopuszczalnej zawartości decaBDE (do czasu osiągnięcia przez pojazdy i maszyny końca cyklu życia) oraz koszty testowania alternatywnych materiałów do produkcji takich części. SEAC nie dostrzegł powodów zróżnicowanego traktowania części zamiennych do tych pojazdów i maszyn pomimo zróżnicowanej długości cyklu życia.
- (14) W toku procesu wprowadzania ograniczeń skonsultowano się z forum wymiany informacji o egzekwowaniu przepisów, o którym mowa w art. 76 ust. 1 lit. f) rozporządzenia (WE) nr 1907/2006, a uzyskane zalecenia zostały uwzględnione.
- (15) W dniu 28 września 2015 r. Agencja przekazała Komisji opinie Komitetu ds. Oceny Ryzyka i Komitetu ds. Analiz Społeczno-Ekonomicznych⁽⁵⁾.
- (16) Na podstawie zebranych opinii Komisja doszła do wniosku, że produkcji, wprowadzaniu do obrotu i stosowaniu decaBDE jako substancji, jako składnika innych substancji tudzież w mieszaninach bądź wyrobach, towarzyszy niedopuszczalne ryzyko dla zdrowia ludzi lub dla środowiska. Komisja stwierdza, że zażegnanie wspomnianego ryzyka wymaga podjęcia działań w skali całej Unii.
- (17) W świetle utrzymujących się wątpliwości co do zdolności sektora recyklingu do zapewnienia gospodarowania odpadami zawierającymi decaBDE Komisja uważa, że konieczny jest okres odroczenia dłuższy niż osiemnaście miesięcy.
- (18) Możliwość zapewnienia ciągłego dostępu do decaBDE dla celów produkcji statków powietrznych, tak cywilnych, jak i wojskowych, należy ograniczyć do dziesięciu lat po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia, co stanowi okres wystarczający na dostosowanie się branży. Należy również ustanowić wyłączenia w odniesieniu do produkcji i wprowadzania do obrotu części zamiennych do statków powietrznych, tak cywilnych, jak i wojskowych, wyprodukowanych przed wygaśnięciem wspomnianego okresu.

(1) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2011/65/UE z dnia 8 czerwca 2011 r. w sprawie ograniczenia stosowania niektórych niebezpiecznych substancji w sprzęcie elektrycznym i elektronicznym (Dz.U. L 174 z 1.7.2011, s. 88).

(2) Dyrektywa 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiająca ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów (Dz.U. L 263 z 9.10.2007, s. 1).

(3) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 167/2013 z dnia 5 lutego 2013 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów rolniczych i leśnych (Dz.U. L 60 z 2.3.2013, s. 1).

(4) Dyrektywa 2006/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 maja 2006 r. w sprawie maszyn, zmieniająca dyrektywę 95/16/WE (Dz.U. L 157 z 9.6.2006, s. 24).

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

- (19) Należy ustanowić wyłączenie w odniesieniu do produkcji i wprowadzania do obrotu części zamiennych do pojazdów i maszyn, o których mowa w motywie 13, wyprodukowanych przed dniem 2 marca 2019 r.
- (20) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (WE) nr 1907/2006.
- (21) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią komitetu ustanowionego na mocy art. 133 rozporządzenia (WE) nr 1907/2006,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

W załączniku XVII do rozporządzenia (WE) nr 1907/2006 wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 2

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 9 lutego 2017 r.

W imieniu Komisji
Jean-Claude JUNCKER
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK

W załączniku XVII do rozporządzenia (WE) nr 1907/2006 dodaje się pozycję w brzmieniu:

<p>„67. Eter bis(pentabromofenyłowy) (eter dekabromodifenylu; decaBDE) Nr CAS 1163-19-5 Nr WE 214-604-9</p>	<ol style="list-style-type: none">1. Nie może być produkowany ani wprowadzany do obrotu jako substancja w postaci własnej po dniu 2 marca 2019 r.2. Nie może być stosowany do produkcji ani wprowadzany do obrotu w postaci:<ol style="list-style-type: none">a) składnika innych substancji;b) mieszaniny;c) wyrobu lub jakiegokolwiek jego części, w stężeniu równym lub większym niż 0,1 % masowo, po dniu 2 marca 2019 r.3. Przepisy ust. 1 i 2 nie mają zastosowania do substancji, składnika innej substancji lub mieszaniny, jeśli jest przeznaczona do stosowania lub stosowana:<ol style="list-style-type: none">a) do produkcji statku powietrznego przed dniem 2 marca 2027 r.;b) do produkcji części zamiennych dla dowolnej z następujących kategorii:<ol style="list-style-type: none">(i) statki powietrzne wyprodukowane przed dniem 2 marca 2027 r.;(ii) pojazdy silnikowe wchodzące w zakres stosowania dyrektywy 2007/46/WE, pojazdy rolnicze i leśne objęte zakresem rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 167/2013 (*) lub maszyny objęte zakresem dyrektywy (WE) 2006/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (**), wyprodukowane przed dniem 2 marca 2019 r.4. Przepis ust. 2 lit. c) nie ma zastosowania do:<ol style="list-style-type: none">a) wyrobów wprowadzonych do obrotu przed dniem 2 marca 2019 r.;b) statków powietrznych wyprodukowanych zgodnie z ust. 3 lit. a);c) części zamiennych do statków powietrznych bądź maszyn wyprodukowanych zgodnie z ust. 3 lit. b);d) sprzętu elektrycznego i elektronicznego objętego zakresem dyrektywy 2011/65/UE.5. Na potrzeby niniejszej pozycji „statek powietrzny” oznacza:<ol style="list-style-type: none">a) cywilny statek powietrzny wyprodukowany zgodnie z certyfikatem typu wydanym zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 216/2008 Parlamentu Europejskiego i Rady (***) lub z zatwierdzeniem projektu na podstawie przepisów krajowych jednego z umawiających się państw Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO), ewentualnie w oparciu o świadectwo zdatności do lotu wystawione przez jedno z państw ICAO na podstawie załącznika 8 do konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym;b) lub wojskowy statek powietrzny.
---	--

(*) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 167/2013 z dnia 5 lutego 2013 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów rolniczych i leśnych (Dz.U. L 60 z 2.3.2013, s. 1).

(**) Dyrektywa 2006/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 maja 2006 r. w sprawie maszyn, zmieniająca dyrektywę 95/16/WE (Dz.U. L 157 z 9.6.2006, s. 24).

(***) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylające dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE (Dz.U. L 79 z 19.3.2008, s. 1).”