KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EU) 2017/227

av den 9 februari 2017

om ändring av bilaga XVII till Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1907/2006 om registrering, utvärdering, godkännande och begränsning av kemikalier (Reach) vad gäller bis (pentabromofenyl)eter

(Text av betydelse för EES)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1907/2006 av den 18 december 2006 om registrering, utvärdering, godkännande och begränsning av kemikalier (Reach), inrättande av en europeisk kemikaliemyndighet, ändring av direktiv 1999/45/EG och upphävande av rådets förordning (EEG) nr 793/93 och kommissionens förordning (EG) nr 1488/94 samt rådets direktiv 76/769/EEG och kommissionens direktiv 91/155/EEG, 93/67/EEG, 93/105/EG och 2000/21/EG ([1]), särskilt artikel 68.1, och

av följande skäl:

(1) Bis(pentabromofenyl)eter (nedan kallad *dekaBDE*) används ofta som ett additivt flamskyddsmedel inom många olika områden, i synnerhet i plast- och textilvaror, men också i lim, tätningsmedel, beläggningar och tryckfärg.

(2) Den 29 november 2012 identifierade den medlemsstatskommitté, som avses i artikel 76.1 e i förordning (EG) nr 1907/2006, dekaBDE som ett långlivat, bioackumulerande och toxiskt ämne (PBT) och som ett mycket långlivat och mycket bioackumulerande ämne (vPvB) i enlighet med artikel 57 d respektive e i förordning (EG) nr 1907/2006. Den 19 december 2012 togs ämnet upp i kandidatförteckningen över ämnen som inger mycket stora betänkligheter, för eventuellt införande i bilaga XIV till den förordningen.

(3) Den 2 maj 2013 föreslog Norge att dekaBDE skulle tas upp i bilaga A (eliminering) till Stockholmskonventionen om långlivade organiska föroreningar.

(4) Mot bakgrund av Norges förslag ansåg kommissionen inte längre att den lämpligaste rättsliga åtgärden var att göra dekaBDE till föremål för tillståndskravet enligt förordning (EG) nr 1907/2006. Den 21 juni 2013 bad kommissionen Europeiska kemikaliemyndigheten (nedan kallad *kemikaliemyndigheten*) att sammanställa dokumentation som uppfyller kraven i bilaga XV till förordning (EG) nr 1907/2006 (nedan kallad *dokumentation enligt bilaga XV*), i syfte att inleda ett begränsningsförfarande enligt artiklarna 69–73 i den förordningen.

(5) Den 4 augusti 2014 överlämnade kemikaliemyndigheten, i samarbete med Norge, dokumentationen enligt bilaga XV ([2]) till riskbedömningskommittén och kommittén för socioekonomisk analys. Dokumentationen visar att åtgärder på unionsnivå är nödvändiga för att bemöta de risker för människors hälsa och för miljön som tillverkningen, utsläppandet på marknaden eller användningen av dekaBDE, som sådant eller som beståndsdel i andra ämnen, i blandningar eller i varor, utgör.

(6) Den 2 juni 2015 antog riskbedömningskommittén ett yttrande, som bekräftar att dekaBDE:s långlivade och bioackumulerande egenskaper ger upphov till särskilda farhågor vad gäller ämnets stora spridning och risken för att det på lång sikt kan orsaka oåterkalleliga skador på miljön, även efter det att utsläppen har upphört. Dessutom kan exponering för dekaBDE leda till neurotoxicitet hos däggdjur, inklusive människor.

(7) Riskbedömningskommittén instämde i slutsatsen i dokumentationen enligt bilaga XV att en allmän begränsning av all användning av dekaBDE, med vissa särskilda undantag, skulle ge en så stor minskning av utsläppen av dekaBDE som möjligt på medellång till lång sikt.

([1]) EUT L 396, 30.12.2006, s. 1.
([2]) http://echa.europa.eu/documents/10162/a3f810b8-511d-4fd0-8d78-8a8a7ea363bc

(8) Den 10 september 2015 antog kommittén för socioekonomisk analys ett yttrande enligt vilket den föreslagna begränsningen, efter kommitténs ändringar, är den lämpligaste unionsövergripande åtgärden för att minska utsläpp av dekaBDE, i fråga om socioekonomiska fördelar och kostnader. Kommittén för socioekonomisk analys grundar sitt yttrande på kostnadseffektiviteten hos den föreslagna begränsningen, i dess ändrade form, och på ett antal ytterligare kvalitativa argument.

(9) Kommittén för socioekonomisk analys instämde med det förslag i dokumentationen enligt bilaga XV om att skjuta upp tillämpningen av begränsningen med 18 månader, så att de berörda parterna kan vidta nödvändiga åtgärder för att uppfylla sina skyldigheter.

(10) Riskbedömningskommittén och kommittén för socioekonomisk analys instämde med det undantag från begränsningen som föreslås i dokumentationen enligt bilaga XV för den civila luftfartssektorn. Mot bakgrund av de synpunkter som inkom under det offentliga samrådet föreslog kommittén för socioekonomisk analys att även militära luftfartyg skulle omfattas av undantaget.

(11) Den föreslagna begränsningen bör inte tillämpas på elektrisk och elektronisk utrustning som omfattas av Europaparlamentets och rådets direktiv 2011/65/EU ([1]), eftersom det direktivet redan reglerar utsläppandet på marknaden av sådan utrustning som innehåller polybromerade difenyletrar (PBDE) i en koncentration över 0,1 viktprocent.

(12) Riskbedömningskommittén och kommittén för socioekonomisk analys samtyckte också till att de varor som redan har släppts ut på marknaden före den dag då den föreslagna begränsningen börjar tillämpas bör undantas från begränsningen.

(13) På grundval av information från det offentliga samrådet föreslog kommittén för socioekonomisk analys undantag vad gäller reservdelar till motorfordon som omfattas av Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG ([2]), till jord- och skogsbruksfordon som omfattas av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 167/2013 ([3]) och till maskiner som omfattas av Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/42/EG ([4]), förutsatt att sådana fordon och maskiner har tillverkats före den 1 juli 2018. Kommittén för socioekonomisk analys motiverade dessa undantag med att den föreslagna begränsningen skulle medföra en oproportionerlig börda i fråga om dessa reservdelar, mot bakgrund av den låga volymen, den gradvisa minskningen av mängden dekaBDE (när fordon och maskiner når slutet av sina livscykler) och kostnaderna för testning av alternativa material för tillverkning av sådana reservdelar. Kommittén för socioekonomisk analys ansåg inte att det fanns någon anledning att behandla reservdelar till fordonen och maskinerna olika, trots att deras livscykler varierar.

(14) Kemikaliemyndighetens forum för informationsutbyte om verkställighet, som avses i artikel 76.1 f i förordning (EG) nr 1907/2006, rådfrågades under begränsningsförfarandet och dess rekommendationer har beaktats.

(15) Den 28 september 2015 lämnade kemikaliemyndigheten yttrandena från riskbedömningskommittén och kommittén för socioekonomisk analys ([5]) till kommissionen.

(16) På grundval av dessa yttranden anser kommissionen att det uppstår en oacceptabel risk för människors hälsa och för miljön vid tillverkningen, utsläppandet på marknaden eller användningen av dekaBDE, som sådant eller som beståndsdel i andra ämnen, i blandningar eller i varor. Kommissionen anser att dessa risker måste hanteras på unionsnivå.

(17) Mot bakgrund av de kvarvarande farhågorna vad gäller återvinningssektorns kapacitet att se till att avfall som innehåller dekaBDE tas omhand, anser kommissionen att uppskovsperioden måste vara längre än arton månader.

(18) Den fortsatta tillgången till dekaBDE för tillverkning av civila och militära luftfartyg bör begränsas till tio år från och med ikraftträdandet av denna förordning, vilket borde ge industrin tillräckligt med tid för att anpassa sig. Undantag bör också beviljas för tillverkning och utsläppande på marknaden av reservdelar till alla luftfartyg (både civila och militära) som tillverkats före utgången av den tidsperioden.

([1]) Europaparlamentets och rådets direktiv 2011/65/EU av den 8 juni 2011 om begränsning av användning av vissa farliga ämnen i elektrisk och elektronisk utrustning (EUT L 174, 1.7.2011, s. 88).

([2]) Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG av den 5 september 2007 om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon (EUT L 263, 9.10.2007, s. 1).

([3]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 167/2013 av den 5 februari 2013 om godkännande och marknadskontroll av jordbruks- och skogsbruksfordon (EUT L 60, 2.3.2013, s. 1).

([4]) Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/42/EG av den 17 maj 2006 om maskiner och om ändring av direktiv 95/16/EG (EUT L 157, 9.6.2006, s. 24).

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

(19) Det bör finnas ett undantag för tillverkning och utsläppande på marknaden av de reservdelar till fordon och maskiner som avses i skäl 13 och som tillverkats före den 2 mars 2019.

(20) Förordning (EG) nr 1907/2006 bör därför ändras i enlighet med detta.

(21) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från den kommitté som inrättats enligt artikel 133 i förordning (EG) nr 1907/2006.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Bilaga XVII till förordning (EG) nr 1907/2006 ska ändras i enlighet med bilagan till den här förordningen.

Artikel 2

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 9 februari 2017.

På kommissionens vägnar
Jean-Claude JUNCKER
Ordförande

BILAGA

I bilaga XVII till förordning (EG) nr 1907/2006 ska följande post läggas till:

”67. Bis(pentabromofenyl)eter (dekabromodifenyleter, dekaBDE) CAS-nr 1163-19-5 EG-nr 214-604-9	1. Får inte tillverkas eller släppas ut på marknaden som ett ämne som sådant efter den 2 mars 2019. 2. Får inte användas vid tillverkningen av eller släppas ut på marknaden i a) ett annat ämne, som en beståndsdel, b) en blandning, c) en vara, eller en del av en vara, i en koncentration som är lika med eller högre än 0,1 viktprocent, efter den 2 mars 2019. 3. Punkterna 1 och 2 gäller inte för ett ämne, en beståndsdel i ett annat ämne eller en blandning som ska användas eller används a) vid tillverkningen av luftfartyget före den 2 mars 2027, b) vid tillverkningen av reservdelar till antingen i) ett luftfartyg som tillverkats före den 2 mars 2027, eller ii) motorfordon som omfattas av direktiv 2007/46/EG, jordbruks- och skogsbruksfordon som omfattas av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 167/2013 (*) eller maskiner som omfattas av Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/42/EG (**), vilka tillverkats före den 2 mars 2019. 4. Punkt 2 c gäller inte för a) varor som släppts ut på marknaden före den 2 mars 2019, b) luftfartyg som tillverkats i enlighet med punkt 3 a, c) reservdelar till luftfartyg, fordon eller maskiner som tillverkats i enlighet med punkt 3 b, d) elektrisk och elektronisk utrustning som omfattas av direktiv 2011/65/EU. 5. I denna post avses med *luftfartyg* något av följande: a) Ett civilt luftfartyg som tillverkas i enlighet med ett typcertifikat som utfärdats enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 216/2008 (***) eller i enlighet med ett godkännande som utfärdats enligt den nationella lagstiftningen i en avtalsslutande stat till Internationella civila luftfartsorganisationen (Icao), eller för vilket ett luftvärdighetsbevis har utfärdats av en avtalsslutande stat till Icao enligt bilaga 8 till konventionen angående internationell civil luftfart. b) Ett militärt luftfartyg.

(*) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 167/2013 av den 5 februari 2013 om godkännande och marknadskontroll av jordbruks- och skogsbruksfordon (EUT L 60, 2.3.2013, s. 1).

(**) Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/42/EG av den 17 maj 2006 om maskiner och om ändring av direktiv 95/16/EG (EUT L 157, 9.6.2006, s. 24).

(***) Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 av den 20 februari 2008 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet, och om upphävande av rådets direktiv 91/670/EEG, förordning (EG) nr 1592/2002 och direktiv 2004/36/EG (EUT L 79, 19.3.2008, s. 1).”