KOMISJONI RAKENDUSOTSUS (EL) 2021/737,

4. mai 2021,

milles käsitletakse biotsiidi Biobor JF turul kättesaadavaks tegemist ja kasutamist võimaldava Austria föderaalse kliimameetmete, keskkonna-, energeetika-, liikuvuse, innovatsiooni- ja tehnoloogiaministeeriumi võetud meetme kehtivuse pikendamist vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 528/2012 artikli 55 lõikele 1

(teatavaks tehtud numbri C(2021) 3015 all)

(Ainult saksakeelne tekst on autentne)

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 22. mai 2012. aasta määrust (EL) nr 528/2012, milles käsitletakse biotsiidide turul kättesaadavaks tegemist ja kasutamist, ([1]) eriti selle artikli 55 lõike 1 kolmandat lõiku,

ning arvestades järgmist:

(1) Austria föderaalne kliimameetmete, keskkonna-, energeetika-, liikuvuse, innovatsiooni- ja tehnoloogiaministeerium (edaspidi „pädev asutus“) võttis 24. juunil 2020 kooskõlas määruse (EL) nr 528/2012 artikli 55 lõike 1 esimese lõiguga vastu otsuse lubada kuni 22. detsembrini 2020 teha turul kättesaadavaks ja kasutada biotsiidi Biobor JF õhusõidukite kütusepaakide ja kütusesüsteemide antimikroobseks töötlemiseks (edaspidi „meede“). Pädev asutus teavitas meetmest ja selle kasutusele võtmise põhjendustest komisjoni ja teiste liikmesriikide pädevaid asutusi kõnealuse määruse artikli 55 lõike 1 teise lõigu kohaselt.

(2) Pädeva asutuse esitatud teabe kohaselt oli meede vajalik rahvatervise kaitseks. Õhusõiduki kütusepaakide ja kütusesüsteemide mikrobioloogiline saastumine võib põhjustada õhusõiduki mootori rikkeid ja ohustada õhusõiduki lennukõlblikkust, seades seega ohtu reisijate ja meeskonna ohutuse. Covid-19 pandeemia ja sellest tulenevad lennupiirangud tõid kaasa paljude õhusõidukite ajutise parkimise. Õhusõidukite seisma jätmine on mikrobioloogilist saastumist soodustav tegur.

(3) Biotsiid Biobor JF sisaldab toimeaineid 2,2'-(1-metüültrimetüleendioksü)bis-(4-metüül-1,3,2-dioksaborinaan) (CASi number 2665-13-6) ja 2,2'-oksübis (4,4,6-trimetüül-1,3,2-dioksaborinaan) (CASi number 14697-50-8), mida kasutatakse määruse (EL) nr 528/2012 V lisas määratletud tooteliiki 6 kuuluvates biotsiidides konservantidena toodete säilitamiseks. Kuna kõnealused toimeained ei ole loetletud komisjoni delegeeritud määruse (EL) nr 1062/2014 ([2]) II lisas, ei ole need hõlmatud määruses (EL) nr 528/2012 osutatud tööprogrammiga, milles käsitletakse kõigi biotsiidides sisalduvate olemasolevate toimeainete süstemaatilist läbivaatamist. Seepärast ei kohaldata nende suhtes kõnealuse määruse artiklit 89 ning enne, kui neid sisaldavatele biotsiididele saab anda loa ka riiklikul tasandil, tuleb neid hinnata ja need heaks kiita.

(4) 7. detsembril 2020 sai komisjon pädevalt asutuselt määruse (EL) nr 528/2012 artikli 55 lõike 1 kolmanda lõigu kohase põhjendatud taotluse meetme kehtivuse pikendamiseks. Põhjendatud taotlus põhines asjaolul, et õhusõidukite kütusepaakide ja kütusesüsteemide mikrobioloogiline saastumine võib pärast 22. detsembrit 2020 jätkuvalt ohustada lennutranspordi ohutust, ning väitel, et biotsiid Biobor JF on sellise mikrobioloogilise saastumise ohjamiseks hädavajalik.

([1]) ELT L 167, 27.6.2012, lk 1.

([2]) Komisjoni 4. augusti 2014. aasta delegeeritud määrus (EL) nr 1062/2014 Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EL) nr 528/2012 osutatud tööprogrammi kohta, milles käsitletakse kõigi biotsiidides sisalduvate olemasolevate toimeainete süstemaatilist läbivaatamist (ELT L 294, 10.10.2014, lk 1).

(5) Pädeva asutuse esitatud teabe kohaselt on Biobor JF ainuke mikrobioloogilise saastumise ohjamiseks kättesaadav toode. Ainus alternatiivne biotsiid, mida lennuki- ja mootoritootjad sel otstarbel soovitasid (Kathon™ FP 1.5), ei ole enam turul kättesaadav.

(6) Pädev asutus märkis, et kütusepaakide ja kütusesüsteemide mehaaniline töötlemine on võimalik vaid piiratud ulatuses ning tootjate nõuete kohaselt peab sellega sageli kaasnema biotsiidi lisamine pärast paagi puhastamist. Mehaaniline paakide töötlemine võib sõltuvalt õhusõiduki tüübist kesta üle 200 tunni, mis tähendab, et õhusõiduki hooldustöödeks kulub mitu päeva.

(7) Lisaks tähendab mehaaniline töötlemine seda, et lennukimehaanikud peavad töötama kitsas paagis ja rakendama mitmeid ohutusabinõusid ning see on füüsiliselt ja vaimselt raske ja seda tuleks vähendada miinimumini.

(8) Komisjonile kättesaadava teabe kohaselt on biotsiidi Biobor JF tootja astunud samme tootele tavapärase loa saamiseks ning selles sisalduvate toimeainete heakskiitmise taotlus esitatakse lähiajal. Toimeainete heakskiitmine ja sellele järgnev biotsiidile loa andmine oleks tulevikus püsiv lahendus, kuid nende menetluste lõpuleviimine võtaks palju aega.

(9) Õhusõidukite kütusepaakide ja kütusesüsteemide mikrobioloogilise saastumise ebapiisav tõrje võib seada ohtu lennutranspordi ohutuse ning seda ohtu ei ole võimalik piisavalt ohjeldada muude biotsiidide või muude vahenditega. Seepärast on asjakohane lubada pädeval asutusel meetme kehtivust pikendada.

(10) Arvestades, et meede aegus 22. detsembril 2020, peaks käesolev otsus olema tagasiulatuva mõjuga.

(11) Käesoleva otsusega ette nähtud meetmed on kooskõlas alalise biotsiidikomitee arvamusega,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

Austria föderaalne kliimameetmete, keskkonna-, energeetika-, liikuvuse, innovatsiooni- ja tehnoloogiaministeerium võib pikendada kuni 26. juunini 2022 meetme kehtivust, et lubada teha turul kättesaadavaks ja kasutada biotsiidi Biobor JF õhusõidukite kütusepaakide ja kütusesüsteemide antimikroobseks töötlemiseks.

Artikkel 2

Käesolev otsus on adresseeritud Austria föderaalsele kliimameetmete, keskkonna-, energeetika-, liikuvuse, innovatsiooni- ja tehnoloogiaministeeriumile.

Otsust kohaldatakse alates 23. detsembrist 2020.

Brüssel, 4. mai 2021

Komisjoni nimel
komisjoni liige
Stella KYRIAKIDES