

REGOLAMENTO (UE) 2017/227 DELLA COMMISSIONE**del 9 febbraio 2017****recante modifica dell'allegato XVII del regolamento (CE) n. 1907/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio concernente la registrazione, la valutazione, l'autorizzazione e la restrizione delle sostanze chimiche (REACH) per quanto riguarda l'ossido di bis(pentabromofenile)****(Testo rilevante ai fini del SEE)**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (CE) n. 1907/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 dicembre 2006, concernente la registrazione, la valutazione, l'autorizzazione e la restrizione delle sostanze chimiche (REACH), che istituisce un'agenzia europea per le sostanze chimiche, che modifica la direttiva 1999/45/CE e che abroga il regolamento (CEE) n. 793/93 del Consiglio e il regolamento (CE) n. 1488/94 della Commissione, nonché la direttiva 76/769/CEE del Consiglio e le direttive della Commissione 91/155/CEE, 93/67/CEE, 93/105/CE e 2000/21/CE⁽¹⁾, in particolare l'articolo 68, paragrafo 1,

considerando quanto segue:

- (1) L'ossido di bis(pentabromofenile) («decaBDE») è ampiamente utilizzato come additivo ritardante di fiamma con applicazioni in molti settori diversi, in particolare per le materie plastiche e gli articoli tessili, ma anche per adesivi, sigillanti, rivestimenti e inchiostri.
- (2) Il 29 novembre 2012 il comitato degli Stati membri, di cui all'articolo 76, paragrafo 1, lettera e), del regolamento (CE) n. 1907/2006, ha classificato il decaBDE come sostanza persistente, bioaccumulabile e tossica («PBT»), nonché molto persistente e molto bioaccumulabile («vPvB»), conformemente all'articolo 57, rispettivamente lettere d) ed e), del regolamento (CE) n. 1907/2006. Il 19 dicembre 2012 la sostanza è stata inserita nell'elenco delle sostanze candidate estremamente preoccupanti («SVHC») per un'eventuale inclusione nell'allegato XIV del regolamento REACH.
- (3) Il 2 maggio 2013 la Norvegia ha proposto di inserire il decaBDE nell'allegato A (Eliminazione) della convenzione di Stoccolma sugli inquinanti organici persistenti (POP).
- (4) A seguito della proposta della Norvegia, la Commissione ha ritenuto che assoggettare il decaBDE all'obbligo di autorizzazione a norma del regolamento (CE) n. 1907/2006 non fosse più la misura di regolamentazione più adeguata. Il 21 giugno 2013 la Commissione ha chiesto all'Agenzia europea per le sostanze chimiche («l'Agenzia») di predisporre un fascicolo conforme alle prescrizioni dell'allegato XV del regolamento (CE) n. 1907/2006 (un «fascicolo allegato XV») al fine di avviare una procedura di restrizione a norma degli articoli da 69 a 73 di tale regolamento.
- (5) Il 4 agosto 2014 l'Agenzia, in collaborazione con la Norvegia, ha presentato un fascicolo allegato XV⁽²⁾ al comitato per la valutazione dei rischi («RAC») e al comitato per l'analisi socioeconomica («SEAC»). Nel fascicolo si dimostrava che è necessario intervenire a livello dell'Unione per affrontare i rischi per la salute umana e per l'ambiente connessi alla fabbricazione, l'immissione sul mercato o l'uso del decaBDE, in quanto tale o come costituente di altre sostanze, in miscele o in articoli.
- (6) Il 2 giugno 2015 il RAC ha adottato il proprio parere con il quale si confermava che le caratteristiche di persistenza e bioaccumulo del decaBDE danno adito a particolari preoccupazioni per la vasta diffusione e il potenziale di provocare a lungo termine danni irreversibili per l'ambiente, anche dopo la cessazione delle emissioni. Inoltre, l'esposizione al decaBDE può provocare neurotossicità nei mammiferi, compreso l'uomo.
- (7) Il RAC ha concordato con le conclusioni del fascicolo allegato XV, secondo cui una restrizione generale di tutti gli usi del decaBDE, con alcune specifiche eccezioni, ridurrebbe le emissioni del decaBDE nella massima misura possibile nel medio e lungo periodo.

⁽¹⁾ GUL 396 del 30.12.2006, pag. 1.

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

- (8) Il 10 settembre 2015 il SEAC ha adottato un parere in cui indicava che la restrizione proposta, così come modificata dal SEAC, costituisce la misura più appropriata a livello dell'Unione per ridurre le emissioni del decaBDE, in termini di benefici e costi socioeconomici. Il parere del SEAC si fondava sul rapporto costi/efficacia della restrizione proposta, come modificata, nonché su una serie di altre argomentazioni di ordine qualitativo.
- (9) Il SEAC ha convenuto sul differimento di diciotto mesi dell'applicazione della restrizione proposta nel fascicolo allegato XV, al fine di consentire alle parti interessate di adottare le misure necessarie per conformarvisi.
- (10) RAC e SEAC hanno convenuto sull'esenzione dalla restrizione proposta nel fascicolo allegato XV per il settore dell'aviazione civile. In considerazione delle osservazioni ricevute durante la consultazione pubblica, il SEAC ha inoltre consigliato di estendere tale esenzione agli aeromobili militari.
- (11) La restrizione proposta non dovrebbe applicarsi alle apparecchiature elettriche ed elettroniche che rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva 2011/65/UE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾, in quanto l'immissione sul mercato di tali apparecchiature contenenti polibromodifenileteri (PBDE) in concentrazione superiore allo 0,1 % in peso è già disciplinata da tale direttiva.
- (12) RAC e SEAC hanno inoltre convenuto di esentare dalla restrizione proposta gli articoli già immessi sul mercato prima della data di applicazione di tale restrizione.
- (13) In base alle informazioni ricavate dalla consultazione pubblica, il SEAC ha consigliato esenzioni per i ricambi per i veicoli a motore di cui alla direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽²⁾, per i veicoli agricoli e forestali di cui al regolamento (UE) n. 167/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽³⁾ e per le macchine di cui alla direttiva 2006/42/CE ⁽⁴⁾ del Parlamento europeo e del Consiglio, purché tali veicoli e macchine siano stati prodotti prima del 1° luglio 2018. Il SEAC ha ritenuto opportune queste esenzioni in considerazione dell'onere sproporzionato che la restrizione proposta imporrebbe per quanto riguarda i suddetti ricambi, visti gli esigui quantitativi interessati, la progressiva riduzione della quantità di decaBDE necessario (dato che i veicoli e le macchine in questione hanno raggiunto la fase finale della loro vita utile) e i costi delle prove su materiali alternativi per la produzione di tali ricambi. Per il SEAC non sussiste motivo di considerare diversamente i ricambi dei veicoli e quelli delle macchine, pur se i loro cicli di vita variano.
- (14) Il forum dell'Agenzia per lo scambio di informazioni sull'applicazione, di cui all'articolo 76, paragrafo 1, lettera f), del regolamento (CE) n. 1907/2006, è stato consultato nel corso della procedura di restrizione e le sue raccomandazioni sono state prese in considerazione.
- (15) Il 28 settembre 2015 l'Agenzia ha trasmesso alla Commissione i pareri del RAC e del SEAC ⁽⁵⁾.
- (16) Visti tali pareri, la Commissione ritiene che dalla fabbricazione, l'uso o l'immissione sul mercato del decaBDE — in quanto tale o come costituente di altre sostanze, in miscele o in articoli — derivino rischi inaccettabili per la salute umana e per l'ambiente. La Commissione ritiene che tali rischi vadano affrontati a livello dell'Unione.
- (17) Alla luce delle incertezze che permangono riguardo alla capacità del settore del riciclo di garantire la gestione dei rifiuti contenenti decaBDE, la Commissione considera necessario un periodo di differimento più lungo di 18 mesi.
- (18) La possibilità di garantire la disponibilità costante di decaBDE per la produzione di aeromobili, civili o militari, dovrebbe essere limitata a dieci anni dall'entrata in vigore del presente regolamento, in quanto questo lasso di tempo dovrebbe essere sufficiente all'industria per adeguarsi. Dovrebbero inoltre essere concesse esenzioni in relazione alla produzione e all'immissione sul mercato dei ricambi per tutti gli aeromobili, civili o militari, prodotti prima del termine di tale periodo.

⁽¹⁾ Direttiva 2011/65/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'8 giugno 2011, sulla restrizione dell'uso di determinate sostanze pericolose nelle apparecchiature elettriche ed elettroniche (GU L 174 dell'1.7.2011, pag. 88).

⁽²⁾ Direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 settembre 2007, che istituisce un quadro per l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli (GU L 263 del 9.10.2007, pag. 1).

⁽³⁾ Regolamento (UE) n. 167/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 febbraio 2013, relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli agricoli e forestali (GU L 60 del 2.3.2013, pag. 1).

⁽⁴⁾ Direttiva 2006/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 maggio 2006, relativa alle macchine e che modifica la direttiva 95/16/CE (GU L 157 del 9.6.2006, pag. 24).

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

- (19) Dovrebbe essere prevista un'esenzione per la produzione e l'immissione sul mercato dei ricambi per gli autoveicoli e le macchine, di cui al considerando 13, prodotti prima del 2 marzo 2019.
- (20) È opportuno pertanto modificare di conseguenza il regolamento (CE) n. 1907/2006.
- (21) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del comitato istituito a norma dell'articolo 133 del regolamento (CE) n. 1907/2006,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

L'allegato XVII del regolamento (CE) n. 1907/2006 è modificato conformemente all'allegato del presente regolamento.

Articolo 2

Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il 9 febbraio 2017

Per la Commissione
Il presidente
Jean-Claude JUNCKER

ALLEGATO

Nell'allegato XVII del regolamento (CE) n. 1907/2006 è aggiunta la seguente voce:

<p>«67. Ossido di bis(pentabromofenile) (decabromodifenilettere; decaBDE) N. CAS 1163-19-5 N. CE 214-604-9</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Non deve essere prodotto o immesso sul mercato come sostanza in quanto tale dopo il 2 marzo 2019. 2. Non deve essere impiegato per la produzione o l'immissione sul mercato di: <ol style="list-style-type: none"> a) altre sostanze, come costituente; b) miscele; c) articoli o parti di essi, in concentrazione pari o superiore allo 0,1 % in peso dopo il 2 marzo 2019. 3. I paragrafi 1 e 2 non si applicano alle sostanze, ai costituenti di altre sostanze o miscele che devono essere o sono utilizzati: <ol style="list-style-type: none"> a) per la produzione di aeromobili prima del 2 marzo 2027; b) per la produzione di ricambi per: <ol style="list-style-type: none"> i) aeromobili prodotti prima del 2 marzo 2027, ii) veicoli a motore che rientrano nel campo di applicazione della direttiva 2007/46/CE, veicoli agricoli o forestali che rientrano nel campo di applicazione del regolamento (UE) n. 167/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio (*) o macchine che rientrano nel campo di applicazione della direttiva 2006/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (**) prodotti prima del 2 marzo 2019. 4. Il sottoparagrafo 2, lettera c), non si applica a: <ol style="list-style-type: none"> a) articoli immessi sul mercato prima del 2 marzo 2019; b) aeromobili prodotti in conformità al sottoparagrafo 3, lettera a); c) ricambi per aeromobili, veicoli o macchine prodotti conformemente al sottoparagrafo 3, lettera b); d) apparecchiature elettriche ed elettroniche che rientrano nel campo di applicazione della direttiva 2011/65/UE. 5. Ai fini della presente voce, per «aeromobile» si intende una delle seguenti definizioni: <ol style="list-style-type: none"> a) un aeromobile civile prodotto conformemente ad un certificato di omologazione rilasciato ai sensi del regolamento (UE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio (***) o con un'approvazione di progetto rilasciata in conformità alla normativa nazionale di uno Stato contraente dell'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile (ICAO) o per cui è stato rilasciato un certificato di aeronavigabilità da uno Stato contraente dell'ICAO in conformità all'allegato 8 della Convenzione sull'aviazione civile internazionale; b) un aeromobile militare.
--	---

(*) Regolamento (UE) n. 167/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 febbraio 2013, relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli agricoli e forestali (GU L 60 del 2.3.2013, pag. 1).

(**) Direttiva 2006/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 maggio 2006, relativa alle macchine e che modifica la direttiva 95/16/CE (GU L 157 del 9.6.2006, pag. 24).

(***) Regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 febbraio 2008, recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea, e che abroga la direttiva 91/670/CEE del Consiglio, il regolamento (CE) n. 1592/2002 e la direttiva 2004/36/CE (GU L 79 del 19.3.2008, pag. 1).»