

REGLAMENTO (UE) 2017/227 DE LA COMISIÓN**de 9 de febrero de 2017****que modifica, por lo que respecta al bis(pentabromofenil)éter, el anexo XVII del Reglamento (CE) n.º 1907/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo al registro, la evaluación, la autorización y la restricción de las sustancias y preparados químicos (REACH)****(Texto pertinente a efectos del EEE)**

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (CE) n.º 1907/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de diciembre de 2006, relativo al registro, la evaluación, la autorización y la restricción de las sustancias y preparados químicos (REACH), por el que se crea la Agencia Europea de Sustancias y Preparados Químicos, se modifica la Directiva 1999/45/CE y se derogan el Reglamento (CEE) n.º 793/93 del Consejo y el Reglamento (CE) n.º 1488/94 de la Comisión así como la Directiva 76/769/CEE del Consejo y las Directivas 91/155/CEE, 93/67/CEE, 93/105/CE y 2000/21/CE de la Comisión ⁽¹⁾, y en particular su artículo 68, apartado 1,

Considerando lo siguiente:

- (1) El bis(pentabromofenil)éter («decaBDE») se utiliza extensamente como aditivo retardante de llama con aplicaciones en numerosos sectores, particularmente para los materiales plásticos y los artículos textiles, pero también para los adhesivos, los sellantes, los revestimientos y las tintas.
- (2) El 29 de noviembre de 2012, el Comité de los Estados miembros, mencionado en el artículo 76, apartado 1, letra e), del Reglamento (CE) n.º 1907/2006, calificó el decaBDE de sustancia persistente, bioacumulable y tóxica («PBT») y de sustancia muy persistente y muy bioacumulable («mPmB») de conformidad, respectivamente, con las letras d) y e) del artículo 57 de dicho Reglamento. El 19 de diciembre de 2012, la sustancia se incluyó en la lista de posibles sustancias extremadamente preocupantes («SEP») con vistas a su posible inclusión en el anexo XIV del Reglamento REACH.
- (3) El 2 de mayo de 2013, Noruega propuso la inclusión del decaBDE en el anexo A («Eliminación») del Convenio de Estocolmo sobre contaminantes orgánicos persistentes (COP).
- (4) Tras la propuesta de Noruega, la Comisión consideró que someter el decaBDE al requisito de autorización conforme al Reglamento (CE) n.º 1907/2006 ya no constituía la medida reglamentaria más adecuada. El 21 de junio de 2013, la Comisión solicitó a la Agencia Europea de Sustancias y Mezclas Químicas («Agencia») que preparara un expediente conforme a los requisitos del anexo XV del Reglamento (CE) n.º 1907/2006 (un «expediente del anexo XV»), con vistas a iniciar un procedimiento de restricción conforme a los artículos 69 a 73 de dicho Reglamento.
- (5) El 4 de agosto de 2014, la Agencia, en colaboración con Noruega, presentó un expediente del anexo XV ⁽²⁾ a su Comité de Evaluación de Riesgos («RAC») y su Comité de Análisis Socioeconómico («SEAC»). El expediente demostró la necesidad de adoptar medidas a escala de la Unión para hacer frente a los riesgos para la salud humana y el medio ambiente que suponen la fabricación, la comercialización y el uso del decaBDE, como tal, como componente de otras sustancias, en mezclas o contenido en artículos.
- (6) El 2 de junio de 2015, el RAC adoptó su dictamen, que confirmó que las propiedades persistentes y bioacumulables del decaBDE plantean motivos de preocupación específicos relativos a su amplia distribución y su capacidad de dañar el medio ambiente de forma irreversible y a largo plazo, incluso tras el cese de las emisiones. Además, la exposición al decaBDE puede causar neurotoxicidad en los mamíferos, incluidos los seres humanos.
- (7) El RAC aceptó la conclusión del expediente del anexo XV, según la cual una restricción general de todos los usos del decaBDE, con algunas excepciones concretas, reduciría la cantidad de emisiones de esta sustancia lo más posible a medio y largo plazo.

⁽¹⁾ DO L 396 de 30.12.2006, p. 1.

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

- (8) El 10 de septiembre de 2015, el SEAC adoptó su dictamen e indicó que la restricción propuesta, modificada por dicho Comité, es la medida a escala de la Unión más adecuada para reducir las emisiones de decaBDE por lo que se refiere a sus beneficios y costes socioeconómicos. El SEAC basó su dictamen en la rentabilidad de la restricción propuesta, en su versión modificada, y en varios otros argumentos cualitativos.
- (9) El SEAC aceptó el aplazamiento de 18 meses de la aplicación de la restricción propuesto en el expediente del anexo XV para permitir a las partes interesadas adoptar las medidas de cumplimiento necesarias.
- (10) El RAC y el SEAC aceptaron la exención de la restricción propuesta en el expediente del anexo XV para el sector de la aviación civil. Tras los comentarios recibidos durante la consulta pública, el SEAC también sugirió su aplicación a la aviación militar.
- (11) La restricción propuesta no debe aplicarse a los aparatos eléctricos y electrónicos que entran en el ámbito de aplicación de la Directiva 2011/65/UE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁾, ya que esta ya regula la comercialización de dichos aparatos que contengan una concentración de polibromodifeniléteres («PBDE») mayor a 0,1 % en peso.
- (12) El RAC y el SEAC también acordaron eximir de la restricción propuesta los artículos que ya estaban comercializados antes de su fecha de aplicación.
- (13) Sobre la base de la información obtenida mediante la consulta pública, el SEAC propuso exenciones para las piezas de recambio de los vehículos de motor sujetos a la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽²⁾, los vehículos agrícolas o forestales sujetos al Reglamento (UE) n.º 167/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽³⁾, y las máquinas sujetas a la Directiva 2006/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁴⁾, a condición de que dichos vehículos y máquinas se hayan fabricado antes del 1 de julio de 2018. El SEAC justificó estas exenciones basándose en la carga desproporcionada que supondría la restricción propuesta para estas piezas de recambio, debido a sus cantidades limitadas, a la reducción progresiva de la cantidad de decaBDE necesaria (conforme los vehículos y las máquinas alcanzan el final de su vida útil) y al coste de realizar pruebas con materiales alternativos para fabricar dichas piezas de recambio. El SEAC consideró que no existía ninguna razón para dar un trato diferente a las piezas de recambio de estos vehículos y máquinas, aunque sus ciclos de vida sean variables.
- (14) Se consultó al Foro de intercambio de información relativa al cumplimiento de la normativa de la Agencia, mencionado en el artículo 76, apartado 1, letra f) del Reglamento (CE) n.º 1907/2006, durante el proceso relativo a la restricción y se han tenido en cuenta sus recomendaciones.
- (15) El 28 de septiembre de 2015, la Agencia presentó a la Comisión los dictámenes del RAC y del SEAC ⁽⁵⁾.
- (16) Dados estos dictámenes, la Comisión considera que la fabricación, el uso y la comercialización del decaBDE, como tal, como componente de otras sustancias, en mezclas o contenido en artículos, supone un riesgo inaceptable para la salud humana y el medio ambiente. Asimismo, también considera que estos riesgos deben abordarse a escala de la Unión.
- (17) A la luz de las incertidumbres que aún persisten con respecto a la capacidad del sector del reciclado para garantizar la gestión de los residuos que contienen decaBDE, la Comisión considera que se necesita un período de aplazamiento superior a 18 meses.
- (18) La posibilidad de garantizar una disponibilidad permanente del decaBDE para fabricar aeronaves, ya sean civiles o militares, debe limitarse a diez años a partir de la entrada en vigor del presente Reglamento, ya que este plazo debería ser suficiente para permitir a la industria adaptarse. También deben concederse exenciones en lo que respecta a la producción y la comercialización de piezas de recambio para todas las aeronaves, civiles o militares, fabricadas antes del vencimiento de dicho plazo.

⁽¹⁾ Directiva 2011/65/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 8 de junio de 2011, sobre restricciones a la utilización de determinadas sustancias peligrosas en aparatos eléctricos y electrónicos (DO L 174 de 1.7.2011, p. 88).

⁽²⁾ Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de septiembre de 2007, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos (DO L 263 de 9.10.2007, p. 1).

⁽³⁾ Reglamento (UE) n.º 167/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de febrero de 2013, relativo a la homologación de los vehículos agrícolas o forestales, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos (DO L 60 de 2.3.2013, p. 1).

⁽⁴⁾ Directiva 2006/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de mayo de 2006, relativa a las máquinas y por la que se modifica la Directiva 95/16/CE (DO L 157 de 9.6.2006, p. 24).

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

- (19) Debe preverse una exención para la fabricación y la comercialización de piezas de recambio para los vehículos y las máquinas, mencionados en el considerando 13, fabricados antes de 2 de marzo de 2019.
- (20) Procede, por tanto, modificar el Reglamento (CE) n.º 1907/2006 en consecuencia.
- (21) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité establecido en virtud del artículo 133 del Reglamento (CE) n.º 1907/2006.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

El anexo XVII del Reglamento (CE) n.º 1907/2006 queda modificado con arreglo a lo dispuesto en el anexo del presente Reglamento.

Artículo 2

El presente Reglamento entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 9 de febrero de 2017.

Por la Comisión
El Presidente
Jean-Claude JUNCKER

ANEXO

En el anexo XVII del Reglamento (CE) n.º 1907/2006, se añade la siguiente entrada:

<p>«67. Bis(pentabromofenil)éter (éter de decabromodifenilo; decaBDE) N.º CAS 1163-19-5 N.º CE 214-604-9</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. No se fabricará ni se comercializará como sustancia como tal después del 2 de marzo de 2019. 2. No se utilizará para producir o comercializar: <ol style="list-style-type: none"> a) otra sustancia, como componente; b) una mezcla; c) un artículo, o cualquier pieza de este, en una concentración igual o superior al 0,1 % en peso, después de 2 de marzo de 2019. 3. Las disposiciones de los apartados 1 y 2 no se aplicarán a ninguna sustancia, componente de otra sustancia o mezcla destinada a utilizarse o que se utilice para: <ol style="list-style-type: none"> a) la producción de una aeronave antes del 2 de marzo de 2027, b) la producción de piezas de recambio para cualquiera de los siguientes productos: <ol style="list-style-type: none"> i) una aeronave fabricada antes del 2 de marzo de 2027, ii) los vehículos de motor que entran en el ámbito de aplicación de la Directiva 2007/46/CE, los vehículos agrícolas o forestales sujetos al Reglamento (UE) n.º 167/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo (*) o las máquinas contempladas en la Directiva 2006/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (**), fabricados antes del 2 de marzo de 2019 4. El apartado 2, letra c) no se aplicará a ninguno de los siguientes productos: <ol style="list-style-type: none"> a) los artículos comercializados antes del 2 de marzo de 2019; b) las aeronaves producidas de conformidad con el apartado 3, letra a); c) las piezas de recambio de aeronaves, vehículos o máquinas fabricados de conformidad con el apartado 3, letra b); d) los aparatos eléctricos y electrónicos que entran en el ámbito de aplicación de la Directiva 2011/65/CE. 5. A efectos de este punto, “aeronave” se refiere a: <ol style="list-style-type: none"> a) una aeronave civil fabricada de conformidad con un certificado de tipo expedido con arreglo al Reglamento (UE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo (***), o con un diseño aprobado conforme a las normas nacionales de un Estado contratante de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), o bien con un certificado de aeronavegabilidad expedido por un Estado contratante de la OACI con arreglo al anexo 8 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, b) una aeronave militar.
--	--

(*) Reglamento (UE) n.º 167/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de febrero de 2013, relativo a la homologación de los vehículos agrícolas o forestales, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos (DO L 60 de 2.3.2013, p. 1).

(**) Directiva 2006/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de mayo de 2006, relativa a las máquinas y por la que se modifica la Directiva 95/16/CE (DO L 157 de 9.6.2006, p. 24).

(***) Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de febrero de 2008, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea, y se deroga la Directiva 91/670/CEE del Consejo, el Reglamento (CE) n.º 1592/2002 y la Directiva 2004/36/CE (DO L 79 de 19.3.2008, p. 1).».