

**REGULAMENTO (UE) 2017/227 DA COMISSÃO****de 9 de fevereiro de 2017****que altera o anexo XVII do Regulamento (CE) n.º 1907/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo ao registo, avaliação, autorização e restrição dos produtos químicos (REACH) no que respeita ao éter bis(pentabromofenílico)****(Texto relevante para efeitos do EEE)**

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 1907/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de dezembro de 2006, relativo ao registo, avaliação, autorização e restrição dos produtos químicos (REACH), que cria a Agência Europeia dos Produtos Químicos, que altera a Diretiva 1999/45/CE e revoga o Regulamento (CEE) n.º 793/93 do Conselho e o Regulamento (CE) n.º 1488/94 da Comissão, bem como a Diretiva 76/769/CEE do Conselho e as Diretivas 91/155/CEE, 93/67/CEE, 93/105/CE e 2000/21/CE da Comissão <sup>(1)</sup>, nomeadamente o artigo 68.º, n.º 1,

Considerando o seguinte:

- (1) O éter bis(pentabromofenílico) («decaBDE») é um aditivo amplamente utilizado como retardador de chama com aplicações em muitos setores diferentes, nomeadamente em artigos de plástico e têxteis, mas também em produtos adesivos, vedantes, revestimentos e tintas.
- (2) Em 29 de novembro de 2012, o Comité dos Estados-Membros, a que se refere o artigo 76.º, n.º 1, alínea e), do Regulamento (CE) n.º 1907/2006, identificou o decaBDE como substância persistente, bioacumulável e tóxica (PBT) e muito persistente e muito bioacumulável (mPmB), em conformidade com as alíneas d) e e), respetivamente, do artigo 57.º do Regulamento (CE) n.º 1907/2006. Em 19 de dezembro de 2012, a substância foi incluída na lista de substâncias candidatas que suscitam elevada preocupação (SVHC) para eventual inclusão no anexo XIV do REACH.
- (3) Em 2 de maio de 2013, a Noruega propôs que o decaBDE fosse inscrito no anexo A (eliminação) da Convenção de Estocolmo sobre Poluentes Orgânicos Persistentes (POP).
- (4) Após a proposta da Noruega, a Comissão considerou que sujeitar o decaBDE ao requisito de autorização ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 1907/2006 já não era a medida regulamentar mais adequada. Em 21 de junho de 2013, a Comissão solicitou à Agência Europeia dos Produtos Químicos («a Agência»), que preparasse um dossiê em conformidade com os requisitos do anexo XV do Regulamento (CE) n.º 1907/2006 («dossiê do anexo XV»), a fim de iniciar um procedimento de restrição em conformidade com os artigos 69.º a 73.º do referido regulamento.
- (5) Em 4 de agosto de 2014, a Agência, em colaboração com a Noruega, apresentou um dossiê do anexo XV <sup>(2)</sup> ao seu Comité de Avaliação dos Riscos (RAC) e ao seu Comité de Análise Socioeconómica (SEAC). O dossiê demonstrou que é necessária uma ação à escala da União para fazer face aos riscos para a saúde humana e o ambiente decorrentes do fabrico, colocação no mercado ou utilização de decaBDE, estreme, como constituinte de outras substâncias, em misturas ou em artigos.
- (6) Em 2 de junho de 2015, o RAC adotou o seu parecer, que confirmou que as propriedades de persistência e bioacumulação do decaBDE suscitam preocupações específicas sobre a sua disseminação generalizada e o seu potencial para provocar danos irreversíveis e de longo prazo sobre o ambiente, mesmo depois de cessarem as emissões. Além disso, a exposição ao decaBDE pode resultar em neurotoxicidade para os mamíferos, incluindo os seres humanos.
- (7) O RAC concordou com as conclusões do dossiê do anexo XV segundo as quais uma restrição geral de todas as utilizações do decaBDE, com algumas exceções específicas, reduziria tanto quanto possível as emissões do decaBDE, entre o médio e o longo prazo.

<sup>(1)</sup> JO L 396 de 30.12.2006, p. 1.

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

- (8) Em 10 de setembro de 2015, o SEAC adotou o seu parecer, indicando que a restrição proposta, tal como alterada pelo SEAC, é a medida mais adequada ao nível da União para reduzir as emissões de decaBDE, tanto em termos dos benefícios socioeconómicos como dos custos socioeconómicos. O SEAC baseou a sua opinião na relação custo-eficácia da restrição proposta, tal como alterada, e em diversos argumentos qualitativos suplementares.
- (9) O SEAC concordou com o adiamento por dezoito meses da aplicação da restrição proposta no dossiê do anexo XV, a fim de permitir que as partes interessadas tomem as medidas necessárias para lhe dar cumprimento.
- (10) O RAC e o SEAC concordaram com a isenção da restrição proposta no dossiê do anexo XV para o setor da aviação civil. Na sequência das observações recebidas durante a consulta pública, o SEAC sugeriu que a aviação militar deveria também ficar abrangida.
- (11) A restrição proposta não deve ser aplicável aos equipamentos elétricos e eletrónicos abrangidos pelo âmbito da Diretiva 2011/65/UE do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(1)</sup>, uma vez que a colocação no mercado deste tipo de equipamentos contendo éteres difenilílicos polibromados (PBDE) numa concentração superior a 0,1 % em peso já está regulamentada por essa diretiva.
- (12) O RAC e o SEAC concordaram igualmente em isentar da restrição proposta os artigos já colocados no mercado antes da data de aplicação dessa restrição.
- (13) Com base nas informações da consulta pública, o SEAC sugeriu isenções para as peças sobresselentes para os veículos a motor abrangidos pela Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(2)</sup>, para os veículos agrícolas e florestais abrangidos pelo Regulamento (UE) n.º 167/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(3)</sup> e para as máquinas abrangidas pela Diretiva 2006/42/CE do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(4)</sup>, desde que esses veículos e máquinas sejam produzidos antes de 1 de julho de 2018. O SEAC justificou essas isenções com base no encargo desproporcionado que a restrição proposta iria impor em relação a tais peças sobresselentes, dados os baixos volumes envolvidos, a redução gradual da quantidade de decaBDE necessária (à medida que os veículos e máquinas atingem o seu fim de vida) e os custos dos ensaios de materiais alternativos para a produção dessas peças sobresselentes. O SEAC não viu qualquer razão para tratar as peças sobresselentes desses veículos e máquinas de forma diferente, embora o seu ciclo de vida varie.
- (14) O Fórum de Intercâmbio de Informações sobre o Controlo do Cumprimento, que faz parte da Agência tal como se refere no artigo 76.º, n.º 1, alínea f), do Regulamento (CE) n.º 1907/2006, foi consultado durante o procedimento de restrição e as suas recomendações foram tidas em conta.
- (15) Em 28 de setembro de 2015, a Agência apresentou à Comissão os pareceres do RAC e do SEAC <sup>(5)</sup>.
- (16) Com base nesses pareceres, a Comissão é de opinião que, do fabrico, utilização e colocação no mercado de decaBDE, estreme, como constituinte de outras substâncias, em misturas ou em artigos, decorre um risco inaceitável para a saúde humana e o ambiente. A Comissão considera que este risco deve ser combatido ao nível da União.
- (17) À luz das incertezas remanescentes em relação à capacidade do setor da reciclagem para assegurar a gestão de resíduos com decaBDE, a Comissão considera que é necessário um adiamento por um período superior a dezoito meses.
- (18) A possibilidade de garantir a disponibilidade permanente de decaBDE para a produção de aeronaves civis e militares deve ser limitada a dez anos a contar da data de entrada em vigor do presente regulamento, uma vez que este período deve ser suficiente para que a indústria se adapte. Devem também conceder-se isenções para a produção e colocação no mercado de peças sobresselentes para todas as aeronaves, civis ou militares, produzidas antes do termo do referido período.

<sup>(1)</sup> Diretiva 2011/65/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 8 de junho de 2011, relativa à restrição do uso de determinadas substâncias perigosas em equipamentos elétricos e eletrónicos (JO L 174 de 1.7.2011, p. 88).

<sup>(2)</sup> Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de setembro de 2007, que estabelece um quadro para a homologação dos veículos a motor e seus reboques, e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a serem utilizados nesses veículos (JO L 263 de 9.10.2007, p. 1).

<sup>(3)</sup> Regulamento (UE) n.º 167/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de fevereiro de 2013, relativo à homologação e fiscalização do mercado de tratores agrícolas e florestais (JO L 60 de 2.3.2013, p. 1).

<sup>(4)</sup> Diretiva 2006/42/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de maio de 2006, relativa às máquinas e que altera a Diretiva 95/16/CE (JO L 157 de 9.6.2006, p. 24).

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

- (19) Convém prever uma derrogação para a produção e colocação no mercado de peças sobresselentes para os veículos e máquinas referidos no considerando 13 que sejam produzidos antes de 2 de março de 2019.
- (20) Por conseguinte, o Regulamento (CE) n.º 1907/2006 deve ser alterado em conformidade.
- (21) As medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do comité instituído pelo artigo 133.º do Regulamento (CE) n.º 1907/2006,

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

*Artigo 1.º*

O anexo XVII do Regulamento (CE) n.º 1907/2006 é alterado em conformidade com o anexo do presente regulamento.

*Artigo 2.º*

O presente regulamento entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e diretamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em 9 de fevereiro de 2017.

*Pela Comissão*  
*O Presidente*  
Jean-Claude JUNCKER

\_\_\_\_\_

## ANEXO

É aditada a seguinte entrada ao anexo XVII do Regulamento (CE) n.º 1907/2006:

<p>«67. Éter bis(pentabromofenílico) (éter decabromodifenílico; decaBDE) N.º CAS: 1163-19-5 N.º CE: 214-604-9</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Não deve ser fabricado nem colocado no mercado como substância estrepe após 2 de março de 2019.</li> <li>2. Não deve ser utilizado na produção de, nem colocado no mercado em:             <ol style="list-style-type: none"> <li>a) Outra substância, como constituinte;</li> <li>b) Uma mistura;</li> <li>c) Um artigo, ou qualquer parte do mesmo, numa concentração igual ou superior a 0,1 % em peso, após 2 de março de 2019.</li> </ol> </li> <li>3. Os pontos 1 e 2 não são aplicáveis a uma substância constituinte de outra substância ou mistura que se destina a ser utilizada ou é utilizada:             <ol style="list-style-type: none"> <li>a) Na produção de uma aeronave antes de 2 de março de 2027;</li> <li>b) Na produção de peças sobresselentes para:                 <ol style="list-style-type: none"> <li>i) uma aeronave produzida antes de 2 de março de 2027,</li> <li>ii) veículos a motor abrangidos pelo âmbito de aplicação da Diretiva 2007/46/CE, veículos agrícolas e florestais abrangidos pelo âmbito de aplicação do Regulamento (UE) n.º 167/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho (*) ou máquinas abrangidas pelo âmbito de aplicação da Diretiva 2006/42/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (**), produzidos antes de 2 de março de 2019.</li> </ol> </li> </ol> </li> <li>4. A alínea c) do ponto 2 não é aplicável:             <ol style="list-style-type: none"> <li>a) Aos artigos colocados no mercado antes de 2 de março de 2019;</li> <li>b) Às aeronaves produzidas em conformidade com a alínea a) do ponto 3;</li> <li>c) Às peças sobresselentes de aeronaves, veículos ou máquinas produzidas em conformidade com a alínea b) do ponto 3;</li> <li>d) Aos equipamentos elétricos e eletrónicos abrangidos pela Diretiva 2011/65/UE.</li> </ol> </li> <li>5. Para efeitos da presente entrada, entende-se por “aeronave” uma das seguintes definições:             <ol style="list-style-type: none"> <li>a) Uma aeronave civil produzida em conformidade com um certificado de tipo emitido ao abrigo do Regulamento (UE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho (***) ou com uma aprovação de projeto emitida em conformidade com a legislação nacional de um Estado contratante da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), ou para a qual foi emitido um certificado de aeronavegabilidade por um Estado Contratante da OACI ao abrigo do anexo 8 da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional,</li> <li>b) Uma aeronave militar.</li> </ol> </li> </ol>
---	---

(\*) Regulamento (UE) n.º 167/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de fevereiro de 2013, relativo à homologação e fiscalização do mercado de tratores agrícolas e florestais (JO L 60 de 2.3.2013, p. 1).

(\*\*) Diretiva 2006/42/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de maio de 2006, relativa às máquinas e que altera a Diretiva 95/16/CE (JO L 157 de 9.6.2006, p. 24).

(\*\*\*) Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de fevereiro de 2008, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil e que cria a Agência Europeia para a Segurança da Aviação, e que revoga a Diretiva 91/670/CEE do Conselho, o Regulamento (CE) n.º 1592/2002 e a Diretiva 2004/36/CE (JO L 79 de 19.3.2008, p. 1).»