

RÈGLEMENT (UE) 2017/227 DE LA COMMISSION**du 9 février 2017****modifiant l'annexe XVII du règlement (CE) n° 1907/2006 du Parlement européen et du Conseil concernant l'enregistrement, l'évaluation et l'autorisation des substances chimiques, ainsi que les restrictions applicables à ces substances (REACH), en ce qui concerne l'oxyde de bis (pentabromophényle)****(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le règlement (CE) n° 1907/2006 du Parlement européen et du Conseil du 18 décembre 2006 concernant l'enregistrement, l'évaluation et l'autorisation des substances chimiques, ainsi que les restrictions applicables à ces substances (REACH), instituant une agence européenne des produits chimiques, modifiant la directive 1999/45/CE et abrogeant le règlement (CEE) n° 793/93 du Conseil et le règlement (CE) n° 1488/94 de la Commission ainsi que la directive 76/769/CEE du Conseil et les directives 91/155/CEE, 93/67/CEE, 93/105/CE et 2000/21/CE de la Commission ⁽¹⁾, et notamment son article 68, paragraphe 1,

considérant ce qui suit:

- (1) L'oxyde de bis(pentabromophényle) («décaBDE») est largement utilisé en tant qu'additif retardateur de flamme et a des applications dans de nombreux secteurs, notamment dans les articles plastiques et textiles, mais aussi dans les adhésifs, les produits d'étanchéité, les revêtements et les encres.
- (2) Le 29 novembre 2012, le comité des États membres visé à l'article 76, paragraphe 1, point e), du règlement (CE) n° 1907/2006, a identifié le décaBDE en tant que substance persistante, bioaccumulable et toxique («PBT») et substance très persistante et très bioaccumulable («vPvB») conformément aux points d) et e) de l'article 57 du règlement (CE) n° 1907/2006. Le 19 décembre 2012, la substance a été inscrite sur la liste des substances extrêmement préoccupantes en vue d'une éventuelle inscription dans l'annexe XIV dudit règlement.
- (3) Le 2 mai 2013, la Norvège a proposé que le décaBDE devrait figurer à l'annexe A (élimination) de la convention de Stockholm sur les polluants organiques persistants (POP).
- (4) À la suite de la proposition de la Norvège, la Commission a considéré que le fait de soumettre le décaBDE à l'obligation d'autorisation prévue par le règlement (CE) n° 1907/2006 n'était plus la mesure réglementaire la plus appropriée. Le 21 juin 2013, la Commission a demandé à l'Agence européenne des produits chimiques (ci-après l'«Agence») d'établir un dossier conforme aux prescriptions de l'annexe XV du règlement (CE) n° 1907/2006 (ci-après le «dossier annexe XV») en vue d'engager une procédure de restriction conformément aux articles 69 à 73 de ce règlement.
- (5) Le 4 août 2014, l'Agence, en coopération avec la Norvège, a présenté un dossier annexe XV ⁽²⁾ à son comité d'évaluation des risques (ci-après le «CER») et à son comité d'analyse socio-économique (ci-après le «CASE»). Le dossier démontre qu'une action à l'échelle de l'Union est nécessaire pour prévenir les risques pour la santé humaine et l'environnement posés par la fabrication, la mise sur le marché ou l'utilisation du décaBDE, tel quel, comme constituant d'autres substances, dans des mélanges ou des articles.
- (6) Le 2 juin 2015, le CER a adopté son avis, qui confirme que les propriétés persistantes et bioaccumulatives du décaBDE donnent lieu à des préoccupations spécifiques quant à sa distribution très large et son potentiel d'effets néfastes à long terme irréversibles sur l'environnement, même après la cessation des émissions. En outre, l'exposition au décaBDE peut entraîner une neurotoxicité chez les mammifères, y compris les humains.
- (7) Le CER partage la conclusion du dossier annexe XV selon laquelle une restriction générale applicable à toutes les utilisations du décaBDE, mis à part quelques exceptions spécifiques, réduirait les émissions de décaBDE autant que possible à moyen ou à long terme.

⁽¹⁾ JO L 396 du 30.12.2006, p. 1.

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

- (8) Le 10 septembre 2015, le CASE a adopté son avis indiquant que la restriction proposée, telle que modifiée par le CASE, est la mesure la plus appropriée à l'échelle de l'Union pour réduire les émissions de décaBDE en termes de proportionnalité de ses avantages et coûts socio-économiques. Le CASE a fondé son avis sur le rapport coût-efficacité de la restriction proposée, telle que modifiée, et sur un certain nombre d'autres arguments qualitatifs.
- (9) Le CASE a accepté le report de dix-huit mois de l'application de la restriction proposée dans le dossier annexe XV pour permettre aux parties prenantes de prendre les mesures nécessaires pour s'y conformer.
- (10) Le CER et le CASE ont également accepté l'exemption de la restriction proposée dans le dossier conforme aux prescriptions de l'annexe XV pour le secteur de l'aviation civile. À la suite d'observations reçues au cours de la consultation publique, le CASE a également suggéré que l'exemption s'applique aux avions militaires.
- (11) Il y a lieu que la restriction proposée ne s'applique pas aux équipements électriques et électroniques relevant du champ d'application de la directive 2011/65/UE du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁾, étant donné que la mise sur le marché de tels équipements contenant des diphenyléthers polybromés (PBDE) dans une concentration supérieure à 0,1 % en poids est déjà régie par ladite directive.
- (12) Le CER et le CASE ont également accepté d'exempter de la restriction proposée les articles déjà mis sur le marché avant la date d'application de cette restriction.
- (13) Sur la base des informations issues de la consultation publique, le CASE a proposé des exemptions pour les pièces de rechange destinées aux véhicules à moteur régis par la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽²⁾, aux véhicules agricoles et forestiers régis par le règlement (UE) n° 167/2013 du Parlement européen et du Conseil ⁽³⁾ et aux machines régies par la directive 2006/42/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽⁴⁾ produits avant le 1^{er} juillet 2018. Le CASE a justifié ces exemptions sur la base de la charge disproportionnée que la restriction proposée imposerait pour ces pièces de rechange, du fait des faibles volumes concernés, de la réduction progressive de la quantité de décaBDE requise (à mesure que les véhicules et les machines arrivent en fin de vie) et du coût des essais des matériaux de remplacement pour la production de ces pièces. Le CASE n'a vu aucune raison de traiter différemment les pièces de rechange pour ces véhicules et machines, même si leurs cycles de vie sont différents.
- (14) Le forum d'échange d'informations sur la mise en œuvre de l'Agence, visé à l'article 76, paragraphe 1, point f), du règlement (CE) n° 1907/2006, a été consulté au cours de la procédure de restriction et ses recommandations ont été prises en considération.
- (15) Le 28 septembre 2015, l'Agence a soumis les avis du CER et du CASE à la Commission ⁽⁵⁾.
- (16) Sur la base de ces avis, la Commission estime qu'un risque inacceptable pour la santé humaine et l'environnement découle de la fabrication, de l'utilisation ou de la mise sur le marché du décaBDE, tel quel, comme constituant d'autres substances, dans des mélanges et des articles. La Commission estime que ces risques doivent être traités à l'échelle de l'Union.
- (17) Compte tenu des incertitudes qui subsistent au regard de la capacité du secteur du recyclage à assurer la gestion des déchets contenant du décaBDE, la Commission estime que la période de report de dix-huit mois doit être prolongée.
- (18) La possibilité d'assurer la disponibilité permanente du décaBDE dans la production d'aéronefs, civils ou militaires, devrait être limitée à dix ans à compter de l'entrée en vigueur du présent règlement, étant donné que cela devrait donner à l'industrie suffisamment de temps pour s'adapter. Il y a également lieu d'accorder des exemptions pour la production et la mise sur le marché de pièces de rechange pour tous les aéronefs, civils ou militaires, fabriqués avant l'expiration de cette période.

(1) Directive 2011/65/UE du Parlement européen et du Conseil du 8 juin 2011 relative à la limitation de l'utilisation de certaines substances dangereuses dans les équipements électriques et électroniques (JO L 174 du 1.7.2011, p. 88).

(2) Directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 septembre 2007 établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules (JO L 263 du 9.10.2007, p. 1).

(3) Règlement (UE) n° 167/2013 du Parlement européen et du Conseil du 5 février 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules agricoles et forestiers (JO L 60 du 2.3.2013, p. 1).

(4) Directive 2006/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 mai 2006 relative aux machines et modifiant la directive 95/16/CE (JO L 157 du 9.6.2006, p. 24).

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

- (19) Il convient d'établir une exemption pour la production et la mise sur le marché des pièces de rechange pour les véhicules et les machines visés au considérant 13 qui ont été produits avant le 2 mars 2019.
- (20) Il convient dès lors de modifier le règlement (CE) n° 1907/2006 en conséquence.
- (21) Les mesures prévues au présent règlement sont conformes à l'avis du comité institué par l'article 133 du règlement (CE) n° 1907/2006,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

L'annexe XVII du règlement (CE) n° 1907/2006 est modifiée conformément à l'annexe du présent règlement.

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 9 février 2017.

Par la Commission
Le président
Jean-Claude JUNCKER

ANNEXE

À l'annexe XVII du règlement (CE) n° 1907/2006, l'entrée suivante est ajoutée:

<p>«67. Oxyde de bis(pentabromophényle) (décabromodiphényléther; décaBDE) N° CAS 1163-19-5 N° CE 214-604-9</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ne peut être fabriqué ou mis sur le marché comme substance telle quelle après le 2 mars 2019. 2. Ne peut être utilisé pour la production de ou mis sur le marché dans: <ol style="list-style-type: none"> a) une autre substance, en tant que constituant; b) un mélange; c) un article ou toute partie de celui-ci, dans une concentration égale ou supérieure à 0,1 % en poids, après le 2 mars 2019. 3. Les paragraphes 1 et 2 ne s'appliquent pas à une substance, un composant d'une autre substance ou un mélange destiné à être utilisé ou est utilisé: <ol style="list-style-type: none"> a) dans la production d'un aéronef avant le 2 mars 2027, b) dans la production de pièces détachées pour l'un ou l'autre des produits suivants: <ol style="list-style-type: none"> i) un aéronef produit avant le 2 mars 2027, ii) les véhicules à moteur relevant du champ d'application de la directive 2007/46/CE, les véhicules agricoles et forestiers relevant du champ d'application du règlement (UE) n° 167/2013 du Parlement européen et du Conseil (*) ou les machines relevant du champ d'application de la directive 2006/42/CE du Parlement européen et du Conseil (**), produits avant le 2 mars 2019. 4. Le paragraphe 2, point c), ne s'applique à aucun des produits suivants: <ol style="list-style-type: none"> a) les articles mis sur le marché avant le 2 mars 2019; b) les aéronefs fabriqués conformément au paragraphe 3, point a); c) les pièces de rechange pour aéronefs, véhicules ou machines produits conformément au paragraphe 3, point b); d) les équipements électriques et électroniques régis par la directive 2011/65/UE. 5. Aux fins de la présente rubrique, on entend par "aéronef": <ol style="list-style-type: none"> a) un aéronef civil fabriqué conformément à un certificat de type délivré conformément au règlement (UE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil (***) ou avec un agrément de conception délivré en vertu de la réglementation nationale d'un État contractant de l'organisation de l'aviation civile internationale (OACI), ou pour lequel un certificat de navigabilité a été délivré par un État membre de l'OACI, en application de l'annexe 8 de la convention relative à l'aviation civile internationale; b) un aéronef militaire.
--	---

(*) Règlement (UE) n° 167/2013 du Parlement européen et du Conseil du 5 février 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules agricoles et forestiers (JO L 60 du 2.3.2013, p. 1).

(**) Directive 2006/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 mai 2006 relative aux machines et modifiant la directive 95/16/CE (JO L 157 du 9.6.2006, p. 24).

(***) Règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne, et abrogeant la directive 91/670/CEE du Conseil, le règlement (CE) n° 1592/2002 et la directive 2004/36/CE (JO L 79 du 19.3.2008, p. 1).»