

MISE À JOUR QUESTIONS UE

FÉVRIER 2021



OPPORTUNITÉS DE DIALOGUE

La Commission du Parlement européen vote en contestation de la décision de la Commission européenne autorisant l'utilisation du trioxyde de chrome sous le règlement REACH

La mise à jour des questions UE de décembre rapportait que la Commission européenne avait accédé en décembre à la demande du CTACSub¹ portant sur l'utilisation du trioxyde de chrome pour 5 utilisations : Utilisation 1 (formulation), Utilisation 2 (chromage dur), Utilisation 4 (traitement de surface pour l'aéronautique et l'aérospatiale), Utilisation 5 (traitement de surface divers) et Utilisation 6 (passivation de l'acier étamé). La Commission européenne a reporté à cette année sa décision relative à l'utilisation du trioxyde de chrome pour un chromage fonctionnel à caractère décoratif (Utilisation 3). L'autorisation permettrait à quelque 1.500 entreprises dans l'UE de continuer à opérer dans l'UE et à utiliser en toute sécurité le trioxyde de chrome pour le chromage et le traitement de surface jusqu'en septembre 2024 et de permettre à leurs clients de continuer à utiliser des composants chromés et traités en Europe pour les produits finis qu'ils assemblent dans l'UE.

Cependant, le 23 février, la Commission juridique du Parlement européen a recommandé que le PE intente une action en justice auprès de la Cour européenne à l'encontre de la Commission européenne, demandant que l'autorisation de CTACSub soit révoquée. La FIVA avait soutenu un lobby du CTACSub auprès des membres de la Commission, mais alors que le scrutin était serré, elle a soutenu l'action en justice du PE (13 pour, 11 contre, une abstention). CTACSub, avec le soutien de la FIVA, va maintenant exercer pression pour permettre au Parlement au complet de voter sur la question.

Si le PE poursuit sa contestation, l'autorisation du trioxyde de chrome sera reportée jusqu'à ce que la Cour conclue ses délibérations (pouvant aller jusqu'à trois ans). Ceci signifie aussi que la décision de la Commission européenne portant sur l'Utilisation 3 (chromage fonctionnel à caractère décoratif) demandée par le CTACSub sera reportée jusqu'à l'arrêt de la Cour.

¹ Le CTAC est l'un des consortiums ayant introduit une demande d'autorisation pour l'utilisation du trioxyde de chrome aux fins de chromage – mais la demande du CTAC présente le champ d'application le plus vaste, car il s'agit d'une demande conjointe, introduite par 7 demandeurs au nom du consortium, composé d'entreprises tout au long de la chaîne d'approvisionnement – c-à-d importateurs, formulateurs, distributeurs et utilisateurs de trioxyde de chrome.

INFORMATION

Une action commune demande 1 million de bornes de recharge pour véhicules électriques

Une action commune de l'Association des constructeurs européens d'automobiles (ACEA), du groupe de lobby environnemental T&E (Transport et Environnement) et du Bureau européen des unions de consommateurs (BEUC) demande aux Commissaires européens chargés du climat, du transport, de l'industrie et de l'énergie d'utiliser la refonte de la directive sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs, prévue cette année, pour exiger l'installation de 1 million de bornes publiques de recharge dans l'UE en 2024 et 3 millions à l'horizon 2029.

Les constructeurs automobiles et les raffineurs de pétrole demandent à [...]

Lors d'une récente conférence sur le raffinage du pétrole, l'ACEA et les raffineurs de pétrole ont demandé à la Commission européenne de soutenir davantage les carburants liquides, en ce compris les e-carburants et les biocarburants, comme faisant partie de ses plans zéro net ; alors que le Commissaire chargé de l'énergie, Kadri Simson, a signalé que « à l'horizon 2030, les véhicules électriques seront mieux développés et déployés pour être utilisés dans le transport », mais s'attend aussi à ce qu'environ 80% des voitures sur les routes européennes seront toujours dotées de moteurs à essence ou diesel en 2030. Un autre porte-parole de la Commission a noté que les exercices de modélisation montrent que la neutralité carbone ne peut pas être atteinte sans les e-carburants.

T&E affirme que la production de batteries profite à l'utilisation des matières premières

Le groupe de lobby environnemental T&E a publié une étude montrant que l'impact des matières premières, utilisées pour produire une batterie de voiture classique, est faible par rapport à l'impact du carburant brûlé pendant la durée de vie d'un moteur à combustion interne : l'étude a montré que 17.000 litres d'essence sont brûlés pendant la durée de vie (moyenne) d'une voiture en comparaison aux 30kg de métaux qui ne sont pas recyclés dans la batterie d'une voiture électrique. L'étude a également indiqué que les 30kg représentent la quantité de métaux qui ne peuvent actuellement pas être recyclés et a poursuivi en signalant que ce chiffre diminuera en fonction des progrès technologiques – conduisant éventuellement à la réduction de moitié de la quantité de lithium nécessaire pour la production d'une batterie rechargeable à l'horizon 2030. La part de marché des modèles électriques (y compris les hybrides) a dépassé les 10% en 2020.

- 00 -

Les membres de la Commission Législation de la FIVA sont : Lars Genild (Président), Giuseppe Dell'Aversano, Wolfgang Eckel, Carla Fiocchi, Laurent Heriou, Johann König, Stanislav Minářík, Bob Owen, Kurt Sjöberg, Harit Trivedi et Andrew Turner d'EPPA qui travaille avec la Commission.