

Bruselas, 15 de marzo de 2024
(OR. en)

7753/24

**Expediente interinstitucional:
2023/0373(COD)**

ENV 299
MI 302
IND 155
CONSOM 108
COMPET 323
MARE 7
PECHE 114
RECH 125
SAN 164
ENT 65
ECOFIN 309
CODEC 804

NOTA

De:	Secretaría General del Consejo
A:	Consejo
N.º doc. Ción.:	14248/23 + ADD 1 - COM(2023) 645 final
Asunto:	Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la prevención de las pérdidas de granza de plástico para reducir la contaminación por microplásticos - Debate de orientación

1. El 16 de octubre de 2023, la Comisión presentó una propuesta de Reglamento relativo a la prevención de las pérdidas de granza de plástico para reducir la contaminación por microplásticos¹, que son una de las principales fuentes de contaminación no intencionada por microplásticos.

¹ 14248/23 + ADD 1- COM(2023) 645 final.

2. La Comisión presentó su propuesta legislativa y la correspondiente evaluación de impacto al Grupo «Medio Ambiente» el 14 de febrero de 2024. Tras las primeras reacciones de los Estados miembros, la Presidencia ha pedido a las delegaciones que formulen observaciones adicionales para orientar los trabajos sobre el expediente. Sin embargo, para facilitar nuevos avances en el expediente, tres cuestiones requerirían la orientación política del Consejo.
 3. Con el fin de orientar el debate en la próxima sesión del Consejo de Medio Ambiente del 25 de marzo de 2024, la Presidencia ha elaborado un documento de reflexión y unas preguntas para los ministros, que figuran en el anexo de la presente nota.
-

Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la prevención de las pérdidas de granza de plástico para reducir la contaminación por microplásticos**- Documento de reflexión de la Presidencia con preguntas para los ministros -**

En 2018, la Estrategia Europea para el Plástico en una Economía Circular reconoció los riesgos potenciales para el medio ambiente y la salud humana que suponían los microplásticos y abogó por soluciones innovadoras para luchar contra las diversas fuentes de contaminación por este material. En 2019, el Grupo de Consejeros Científicos Principales de la Comisión también reconoció los riesgos potenciales de la contaminación por microplásticos y reclamó la adopción de medidas preventivas. El Plan de Acción para la Economía Circular de 2020 comprometió a la Comisión a combatir la presencia de microplásticos en el medio ambiente restringiendo los microplásticos añadidos deliberadamente a los productos y abordando las liberaciones no intencionadas de microplásticos. En el Plan de Acción de 2021 «Contaminación cero para el aire, el agua y el suelo», la Comisión propuso el objetivo de que la UE redujera el vertido (intencionado y no intencionado) de microplásticos al medio ambiente en un 30 % para 2030.

El 25 de septiembre de 2023, la Comisión adoptó un Reglamento que restringe los microplásticos añadidos intencionadamente a los productos¹. El 16 de octubre de 2023, la Comisión presentó una propuesta de Reglamento relativo a la prevención de las pérdidas de granza de plástico en el medio ambiente, ya que son la principal fuente de contaminación no intencionada por microplásticos.

La granza de plástico es una materia prima industrial utilizada para la producción de todo tipo de plásticos. Las materias primas industriales del plástico se presentan en diferentes formatos, como granza, escamas, polvo y en formas líquidas, todos ellos denominados colectivamente «gránulos de plástico preproducción». En la propuesta se utiliza el término genérico «granza». Las prácticas actuales de manipulación provocan pérdidas en todas las etapas de la cadena de suministro, especialmente en la producción, la transformación (ya sea granza virgen o reciclada), el transporte y otras operaciones logísticas, de reciclaje y de gestión de residuos. Una vez dispersada en el medio ambiente, la granza de plástico es prácticamente imposible de capturar. Además, la granza de plástico se dispersa fácilmente por largas distancias a través del viento y las corrientes marinas.

¹ C(2023) 6419 final.

Las pérdidas de granza de plástico tienen efectos adversos para el medio ambiente, para el clima, posiblemente para la salud humana, y para la economía (p. ej., la pesca, la agricultura y el turismo). Las estimaciones muestran que en 2019 se perdieron en el medio ambiente de la UE entre 52 140 y 184 290 toneladas de granza, que representan entre 2 100 y 7 300 camiones repletos de granza al año. Las pérdidas de granza de plástico en el medio ambiente son la tercera fuente de liberación no intencionada de microplásticos.

Se espera que la propuesta reduzca las pérdidas de granza en hasta un 74 %. Además de reducir las pérdidas de granza de plástico y, por tanto, sus efectos adversos, también se espera que las medidas comunes paneuropeas contribuyan a la igualdad de condiciones para los operadores de toda la UE.

La propuesta prevé medidas que deberán aplicar los operadores a lo largo de toda la cadena de suministro, así como un sistema de información y cumplimiento:

Medidas que deberán aplicar los operadores

Las pérdidas de granza de plástico se deben, en gran medida, a la falta de sensibilización y a una manipulación deficiente, de modo que, en buena parte, pueden reducirse con medidas rápidas. La Comisión propone velar por que todos los operadores que manipulen granza en la UE en cantidades superiores a cinco toneladas al año, así como todos los transportistas de la UE y de fuera de la UE que transporten granza de plástico en la Unión tomen las medidas necesarias en el siguiente orden prioritario: medidas de prevención, con el fin de evitar fugas de granza, seguidas de medidas de contención de las fugas de granza para asegurar que no contaminen el medio ambiente y, como opción final, medidas de limpieza después de una fuga o pérdida. Las medidas figuran en los anexos I y III de la propuesta, y ya hay algunos pioneros que las vienen aplicando. Las autoridades nacionales competentes están capacitadas para exigir la aplicación de otras medidas adicionales o diferentes.

Sistema de información y cumplimiento

Las autoridades nacionales competentes desempeñan una labor esencial en el sistema de cumplimiento, ya que están obligadas a efectuar inspecciones ambientales y otras medidas de verificación con arreglo a un enfoque basado en el riesgo. Además, para ayudar a las autoridades competentes a verificar el cumplimiento, los grandes operadores deben obtener un certificado emitido por un tercero independiente. A fin de aligerar la carga que han de soportar los operadores más pequeños, no se prevé la obligación de obtener una certificación de terceros, sino que deberán presentar una declaración responsable por la que acrediten su conformidad. Ambos certificados y declaraciones responsables deben notificarse a las autoridades competentes. Asimismo, se prevé una metodología armonizada a fin de estimar las pérdidas de granza de plástico.

Transporte marítimo

La propuesta no contempla las pérdidas resultantes del transporte marítimo de la granza de plástico. Si bien las pérdidas accidentales en el medio marino son ocasionales, tienen efectos negativos repentinos y considerables en los ecosistemas locales y las comunidades afectadas, como han demostrado los recientes incidentes con granza en las costas españolas y francesas. Actualmente hay debates en curso en la Organización Marítima Internacional (OMI) para reducir los riesgos ambientales asociados al transporte marítimo de granza de plástico mediante medidas voluntarias y obligatorias en relación con tres aspectos: información sobre el transporte, calidad del envasado y seguridad de la estiba. No obstante, no se espera que los debates en el seno de la OMI conduzcan a medidas obligatorias a corto plazo.

Preguntas para los ministros

1. *Habida cuenta de los objetivos que la propuesta aspira a lograr, ¿considera usted que las medidas propuestas son adecuadas?*
2. *¿Cómo evalúa usted la propuesta en relación con la responsabilidad, incluida la verificación del cumplimiento, que se asigna a distintos actores públicos y privados?*
3. *Dado el estado de los debates en la OMI, ¿deben incluirse en la propuesta de Reglamento también medidas relativas al transporte marítimo?*