

Bruselas, 23 de junio de 2026
(OR. en, de, sk)

10651/26
ADD 1

**Expediente interinstitucional:
2023/0284(COD)**

**CODEC 1207
ENV 754
ENT 156
MI 653**

NOTA PUNTO «I/A»

De:	Secretaría General del Consejo
A:	Comité de Representantes Permanentes/Consejo
Asunto:	Proyecto de REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO relativo a los requisitos de circularidad aplicables al diseño de los vehículos y a la gestión de los vehículos al final de su vida útil, por el que se modifican los Reglamentos (UE) n.º 168/2013, (UE) 2018/858, (UE) 2019/1020 y (UE) 2023/1542, y se derogan las Directivas 2000/53/CE y 2005/64/CE (primera lectura) – Adopción del acto legislativo = Declaraciones

Alemania ha pedido que la siguiente declaración conste en el acta del Consejo

1. En opinión de Alemania, las medidas destinadas a combatir el paradero desconocido de los vehículos establecidas en el acuerdo del diálogo tripartito político acerca de la propuesta de la Comisión de Reglamento relativo a los requisitos de circularidad aplicables al diseño de los vehículos y a la gestión de los vehículos al final de su vida útil, por el que se modifican los Reglamentos (UE) 2018/858 y (UE) 2019/1020 y se derogan las Directivas 2000/53/CE y 2005/64/CE, son insuficientes. La República Federal de Alemania considera que las normas en cuestión no son lo bastante efectivas como para reducir el desmontaje ilegal o la exportación ilegal.

Por tanto, Alemania reafirma la importancia de la evaluación de impacto sobre el paradero desconocido de los vehículos, como establece el Reglamento, y de las medidas resultantes, y solicita que se lleven a cabo en una fase anterior.

2. A juicio de Alemania, la cláusula espejo que figura en el acuerdo del diálogo tripartito político es problemática desde el punto de vista de la política comercial, al ser un instrumento proteccionista que plantea obstáculos para el comercio. Alemania considera, por tanto, que tal cláusula no es adecuada para garantizar la necesaria protección del mercado interior. La inclusión de la cláusula espejo en el Reglamento no constituye precedente alguno para futuros actos legislativos o acuerdos de libre comercio.

Por ello, Alemania solicita que se realice inmediatamente una evaluación de impacto de la cláusula espejo que incluya las consecuencias para la política comercial y el Derecho mercantil, las consecuencias para la industria de la UE y terceros países, y cuestiones de aplicación.

No obstante esta preocupación, Alemania acepta el acuerdo del diálogo tripartito político a fin de alcanzar una solución transaccional global.

Estonia ha pedido que la siguiente declaración conste en el acta del Consejo

Estonia puede apoyar el texto final del Reglamento relativo a los Vehículos al Final de su Vida Útil. No obstante, deseáramos reiterar nuestras preocupaciones en relación con la responsabilidad ampliada del productor descrita en el artículo 22.

El texto introduce obligaciones transfronterizas adicionales para los fabricantes, lo que puede generar el riesgo de doble pago cuando los costes estén cubiertos tanto por los regímenes nacionales de responsabilidad ampliada del productor como por el mecanismo transfronterizo. Nos sigue inquietando que esto pueda aumentar la carga administrativa, ya que los fabricantes estarían obligados a designar representantes autorizados en múltiples Estados miembros y a demostrar el cumplimiento mediante acuerdos paralelos.

Estonia habría preferido una solución más acorde con los principios de responsabilidad ampliada del productor ya establecidos, como se refleja en la orientación general del Consejo. Esta orientación habría ofrecido una mejor protección contra la duplicación de pagos, habría reducido la carga administrativa y habría mantenido un vínculo más claro entre la responsabilidad del productor y la introducción de vehículos en el mercado.

Si bien apoyamos el texto en general, destacamos que la aplicación del artículo 22 puede plantear importantes retos prácticos a los Estados miembros, los fabricantes y los productores.

Eslovaquia ha pedido que la siguiente declaración conste en el acta del Consejo

Eslovaquia acoge con satisfacción este Reglamento, que consideramos un paso importante hacia el fortalecimiento de la economía circular y el establecimiento de un marco jurídico exhaustivo para todo el ciclo de vida útil de los vehículos.

No obstante, desearíamos señalar algunos aspectos que, en nuestra opinión, deben debatirse en mayor detalle. Nos inquietan en especial las posibles consecuencias negativas de las obligaciones y definiciones recién introducidas, que podrían dar lugar a un aumento de la carga administrativa y de los costes para los operadores económicos.

En particular, Eslovaquia desearía destacar el artículo 22, relativo al mecanismo transfronterizo de imputación de costes para los vehículos al final de su vida útil. A nuestro juicio, es preciso aclarar este mecanismo a fin de garantizar la igualdad de trato y su aplicación efectiva en toda la UE, especialmente en lo relativo a la circulación de vehículos entre Estados miembros.

En este contexto, haríamos hincapié en que el funcionamiento efectivo de tal mecanismo está estrechamente vinculado al marco normativo más general que rige la matriculación, la baja y la transferencia de los vehículos a otros países. El aspecto transfronterizo de la gestión de los vehículos al final de su vida útil no puede abordarse de manera aislada, pues exige la armonización con otros actos legislativos pertinentes para el transporte. En particular, consideramos esencial velar por el intercambio fluido de información y el acceso sin problemas a las bases de datos de vehículos de los Estados miembros, como los registros de matrícula y los datos sobre bajas. Por tanto, desearíamos pedir a la Comisión que evalúe la necesidad de adoptar medidas adicionales a escala de la UE, como posibles modificaciones para apoyar el funcionamiento práctico del artículo 22 u orientaciones prácticas para ayudar a los Estados miembros y los operadores económicos a aplicar este mecanismo de manera coherente y uniforme.
