

Bruselas, 2 de diciembre de 2024
(OR. en)

16276/24

Expediente interinstitucional:
2023/0284 (COD)

ENV 1159
ENT 215
MI 985
CODEC 2236

NOTA

De:	Secretaría General del Consejo
A:	Comité de Representantes Permanentes/Consejo
Asunto:	Propuesta 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 y 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. – Debate de orientación

1. Con el fin de centrar el debate de orientación sobre el tema de referencia que se prevé mantener en la sesión del Consejo de Medio Ambiente del 17 de diciembre de 2024, la Presidencia ha elaborado la nota adjunta, con preguntas para los ministros.
2. Se ruega al Comité de Representantes Permanentes que tome conocimiento de la nota y las preguntas de la Presidencia y las transmita al Consejo para el debate de orientación.

Propuesta 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

- Debate de orientación -

INTRODUCCIÓN

El 13 de julio de 2023, la Comisión Europea presentó la propuesta 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 y 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 (en lo sucesivo, la «propuesta»).

La Comisión presentó su propuesta legislativa y la correspondiente evaluación de impacto en la reunión del Grupo «Medio Ambiente» del 3 de octubre de 2023, durante la Presidencia española del Consejo, tras lo cual se mantuvo un primer cambio de impresiones.

La Presidencia belga tomó el relevo y consiguió avanzar sustancialmente en las negociaciones en el primer semestre de 2024, con seis debates en profundidad en el Grupo «Medio Ambiente».

Se trataron, entre otras cuestiones, la definición de «vehículos al final de su vida útil» y la distinción entre «vehículos usados» y «vehículos al final de su vida útil», así como los criterios pertinentes del anexo I del Reglamento, la cuestión de la recogida y el tratamiento de los vehículos al final de su vida útil y el régimen de exportación. Los resultados de los trabajos realizados durante la Presidencia belga se reflejaron en un texto transaccional parcial de la Presidencia¹ y se presentaron al Consejo de Medio Ambiente en junio de 2024².

¹ 11733/24.

² 11019/24.

TRABAJOS DURANTE LA PRESIDENCIA HÚNGARA

La Presidencia húngara ha dedicado otras seis reuniones del Grupo «Medio Ambiente» a esta propuesta y ha observado que, además de hacer hincapié en las cuestiones relacionadas con la circularidad y la protección del medio ambiente, los Estados miembros prestan cada vez más atención a los efectos de la normativa en la competitividad de la industria automovilística de la UE, una tendencia que probablemente caracterizará la totalidad del ciclo legislativo actual. Los resultados del trabajo realizado durante la Presidencia húngara también se han reflejado en un texto transaccional de la Presidencia³.

a. Base jurídica

En la propuesta de la Comisión, el artículo 114 del TFUE es la base jurídica de la totalidad del acto. Sin embargo, tras los debates en el Grupo, la Presidencia decidió añadir el artículo 192, apartado 1, del TFUE como base jurídica de los capítulos IV y V de la propuesta, relativos a la gestión de los vehículos al final de su vida útil y a los vehículos usados y su exportación, mientras que las demás disposiciones del Reglamento, especialmente los capítulos II y III, que se refieren principalmente a la producción de vehículos nuevos, siguen teniendo su base jurídica en el artículo 114 del TFUE.

b. Ampliación del ámbito de aplicación a los vehículos pesados y las motocicletas

La Presidencia ha dedicado bastante tiempo a debatir la petición de varios Estados miembros de aumentar el nivel de ambición en relación con los vehículos pesados y los vehículos de dos o tres ruedas y los cuatriciclos. Se trata de establecer nuevas obligaciones previstas inicialmente solo para los turismos y los vehículos comerciales ligeros, como un diseño que permita la retirada de determinadas piezas, el establecimiento de una estrategia de circularidad o el etiquetado de piezas. Además, el régimen de responsabilidad ampliada del productor con respecto a los vehículos pesados y las motocicletas abarcaría, según esta nueva redacción, no solo su recogida y descontaminación, como proponía la Comisión, sino también los costes de toda la cadena de tratamiento, como ya ocurre en el caso de los turismos y los vehículos comerciales ligeros.

³ 16429/24.

c. Contenido mínimo reciclado

La cuestión del contenido mínimo reciclado es otra prueba más de la ambición medioambiental general de la propuesta. Aunque parece que algunos Estados miembros están dispuestos a apoyar el objetivo de que el 25 % del plástico de turismos y vehículos comerciales ligeros sea reciclado, como propone la Comisión, otros advierten de que podría dar lugar a distorsiones del mercado en caso de escasez de material reciclado. Sin embargo, los ambiciosos objetivos de reciclado establecidos en otros instrumentos, como el Reglamento sobre Envases finalizado recientemente, podrían garantizar la disponibilidad de material reciclado suficiente. Por lo que respecta al subobjetivo de que el 25 % de ese plástico reciclado sea de circuito cerrado, algunas delegaciones se preguntan si la chatarra preconsumo podría utilizarse para cumplir parte de ese objetivo.

En este mismo sentido, los Estados miembros también han debatido la posibilidad de aumentar el nivel de ambición de la propuesta mediante el establecimiento de un objetivo cuantitativo para el contenido mínimo en acero reciclado ya desde la entrada en vigor del Reglamento, en lugar de facultar a la Comisión para establecer dicho objetivo en un acto delegado en función del resultado de un futuro estudio de viabilidad. Para esta cuestión se necesita más orientación por parte del Consejo, para determinar si existe un objetivo de referencia que las delegaciones podrían aceptar desde ya, que podría combinarse con una cláusula de revisión aplicable una vez finalizado el estudio de viabilidad.

d. Un diseño que permita la retirada de piezas y componentes

Se ha debatido extensamente sobre las piezas y componentes que deben diseñarse de manera que no impidan su desmontaje obligatorio de los vehículos al final de su vida útil. Aunque varios Estados miembros parecen dispuestos a aceptar la lista propuesta por la Comisión en la parte C del anexo VII de la propuesta, o incluso proponen la inclusión en esa lista de componentes adicionales (por ejemplo, los sistemas de arranque-parada, las bombas de dirección asistida o cualquier pieza de más de 10 kg de peso), otros sostienen que solo deben incluirse piezas que verdaderamente tengan interés para el mercado de la reutilización y proponen excluir algunas piezas de la lista. Una vez más, el debate refleja el objetivo común de lograr un equilibrio entre los objetivos medioambientales y la defensa de la competitividad.

CONCLUSIÓN

Sobre la base de lo anteriormente expuesto, la Presidencia considera que la adición del artículo 192, apartado 1, como base jurídica de los capítulos IV y V de la propuesta cuenta con un amplio apoyo entre las delegaciones; sin embargo, para las cuestiones restantes se necesita más orientación por parte del Consejo, a partir de las siguientes preguntas para los ministros:

1. *¿Los Estados miembros están de acuerdo en que se amplíe el ámbito de aplicación de las obligaciones a los vehículos pesados y los vehículos de dos o tres ruedas y cuatriciclos?*
2. *¿En qué medida pueden los Estados miembros respaldar el objetivo de contenido mínimo en plástico reciclado fijado en el artículo 6 de la propuesta? En lo que se refiere al subobjetivo relativo al circuito cerrado, ¿podrían los Estados miembros aceptar que la chatarra de fabricación compute para su cálculo? ¿En qué medida?*
3. *¿Hasta qué punto podrían los Estados miembros respaldar un objetivo para el contenido en acero reciclado sin esperar a los resultados del estudio de viabilidad previsto en el artículo 6, apartado 3?*
4. *¿Pueden los Estados miembros aceptar la lista de piezas y componentes que figura en la parte C del anexo VII de la propuesta? ¿Qué elementos consideran necesario añadir o suprimir?*