



Consejo de la  
Unión Europea

Bruselas, 6 de febrero de 2015  
(OR. en)

16978/14  
ADD 1

PV/CONS 75  
ENV 1000

## PROYECTO DE ACTA

---

Asunto: **sesión n.º 3363 del Consejo de la Unión Europea (MEDIO AMBIENTE)**,  
celebrada en Bruselas el 17 de diciembre de 2014

---

## PUNTOS CON DELIBERACIÓN PÚBLICA<sup>1</sup>

Página

### **DELIBERACIONES LEGISLATIVAS Y PÚBLICAS**

#### PUNTOS "A" (doc. 16783/14 PTS A 104)

1. Decisión del Consejo relativa a los arbitrios insulares en las regiones ultra periféricas francesas (AL) ..... 3
2. Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a los requisitos de homologación -de tipo para el despliegue del sistema eCall integrado en los vehículos y por el que se modifica la Directiva 2007/46/CEE (Primera lectura)..... 3
3. Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre los aparatos de combustibles gaseosos (Primera lectura)..... 3

#### PUNTOS "B" (doc. 16777/14 OJ/CONS 77 ENV 983)

4. Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo al seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de dióxido de carbono del transporte marítimo y por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 525/2013 (SNV) [Primera lectura] ..... 4
6. Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 94/62/CE, relativa a los envases y residuos de envases, para reducir el consumo de bolsas de plástico [Primera lectura] ..... 8
7. Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la limitación de las emisiones a la atmósfera de determinados agentes contaminantes procedentes de las instalaciones de combustión medianas [Primera lectura]..... 8
9. a) h) Varios ..... 10

\*

\* \*

---

<sup>1</sup> Deliberaciones sobre actos legislativos de la Unión (artículo 16.8 del Tratado de la Unión Europea), otras deliberaciones abiertas al público y debates públicos (artículo 8 del Reglamento Interno del Consejo).

**DELIBERACIONES LEGISLATIVAS Y PÚBLICAS**  
*(de conformidad con el artículo 16.8 del Tratado de la Unión Europea)*

PUNTOS "A"

**1. Decisión del Consejo relativa al régimen del impuesto del «arbitrio insular» en las regiones ultra periféricas francesas (AL)**

15406/14 POSEIDOM 19 REGIO 124  
+ COR 1

El Consejo adopta por unanimidad la citada Decisión. (Base jurídica: artículo 349 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea)

**2. Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a los requisitos de homologación de tipo para el despliegue del sistema eCall integrado en los vehículos y por el que se modifica la Directiva 2007/46/CEE (Primera lectura)**

– Acuerdo político  
16345/14 ENT 285 MI 967 CODEC 2411  
+ COR 1  
aprobado por el Core per, 1ª parte, el 10.12.2014

El Consejo logró un acuerdo político sobre el proyecto de Reglamento.

**3. Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre los aparatos de combustibles gaseosos (Primera lectura)**

– Orientación general  
16789/14 ENT 296 MI 992 ECO 182 IND 378 CONSOM 276 CODEC 2483  
aprobado por el Core per, 1ª parte, el 10.12.2014

El Consejo logró un acuerdo político sobre el proyecto de Reglamento.

## PUNTOS "B"

### **4. Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo al seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de dióxido de carbono del transporte marítimo y por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 525/2013 (SNV) [Primera lectura]**

*(Base jurídica propuesta por la Comisión: artículo 192 del TFUE)*

*Expediente interinstitucional: 2013/0224 (COD)*

– Acuerdo político

11851/13 ENV 658 MAR 86 MI 602 ONU 71 CODEC 1661

+ ADD 1

16238/14 CLIMA 113 ENV 949 MAR 186 MI 960 ONU 152 CODEC 2390

+ ADD 1 REV 1

+ ADD 2

El Consejo alcanza un acuerdo político sobre el proyecto de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo al seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de dióxido de carbono del transporte marítimo y por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 525/2013 (SNV) basándose en el texto transaccional acordado con el Parlamento Europeo, con vistas a alcanzar un acuerdo en segunda lectura sobre este expediente. EL, CY y MT indican que no podían apoyar el acuerdo. PL y UK se abstienen.

El Consejo adoptará este Reglamento, previa formalización por los juristas-lingüistas, en una de sus próximas sesiones.

EL, MT, CY, FI, NL, SE, PL y la Comisión hacen declaraciones en el acta del Consejo (se exponen a continuación).

#### **Declaración de la República Helénica y de Malta**

«1. La República Helénica y Malta consideran que el texto del acuerdo final sobre la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo al seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de dióxido de carbono del transporte marítimo y por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 525/2013 no toma plenamente en consideración las prácticas concretas del sector del transporte marítimo internacional y, por ello, resulta bastante discutible que pueda lograr el objetivo esperado, a saber, facilitar la elaboración de normas internacionales en el marco de la OMI para el seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de dióxido de carbono del transporte marítimo internacional.

2. Estimamos que no todos los datos que se exigen para hacer el seguimiento y la notificación de cada buque son pertinentes a efectos del seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de dióxido de carbono de los buques, con lo que se aumenta la carga administrativa y los costes tanto para los Estados del pabellón como para los armadores sin que ello redunde en beneficios evidentes para el medio marino. Por estos motivos, la República Helénica y Malta han propugnado desde el inicio de las deliberaciones sobre la propuesta de Reglamento que los trabajos se centrasen en recopilar datos sobre el consumo de combustible del buque y sobre la distancia recorrida, es decir, datos de los que ya se dispone en los buques.
3. Por otra parte, la República Helénica y Malta no están convencidas de la proporcionalidad y el valor añadido que pueda suponer la publicación de datos delicados desde el punto de vista comercial, en particular los referentes al "transporte" y a la "carga transportada", sobre todo si se tiene en cuenta que los buques operan en un entorno que está sometido a muchas variables que escapan al control de cualquiera de los interesados pero repercuten en sus prestaciones.
4. Además, seguimos estimando que no se ha prestado la atención necesaria ni el tiempo suficiente al trabajo sobre los aspectos técnicos de la propuesta de Reglamento, con el fin de permitir implantar un sistema de seguimiento, notificación y verificación que resulte viable tanto para el sector como para los poderes públicos.
5. Al mismo tiempo, la República Helénica y Malta ponen en duda que el sistema que se expone en el texto del acuerdo final para el seguimiento, notificación y verificación para la UE, tenga un valor añadido para servir de modelo y promover la adopción de un sistema mundial, dado que los debates que están teniendo lugar actualmente en el marco de la OMI siguen un planteamiento menos complejo y de fácil aplicación para la implantación de un sistema mundial de recopilación de datos sobre el consumo de combustible de los buques. Es de importancia considerable garantizar que este Reglamento se revise tan pronto como se establezca un sistema internacional en el marco de la OMI, a fin de adaptarlo plenamente al mismo.

En vista de todo lo antedicho, la República Helénica y Malta no están en condiciones de aceptar el acuerdo final alcanzado sobre la propuesta de Reglamento.»

### **Declaración de Chipre**

«Chipre ha expresado claramente su preferencia por un sistema de seguimiento, notificación y verificación que haya sido objeto de un amplio acuerdo internacional bajo la égida de la Organización Marítima Internacional (OMI). En este contexto, hemos manifestado también la opinión de que podría resultar aceptable un régimen de seguimiento, notificación y verificación en el marco de la UE que estuviera estructurado adecuadamente. Nuestro apoyo a tal régimen estaba condicionado a que se tratase de un mecanismo eficiente que no distorsionara la competencia. Por desgracia, nos preocupa seriamente que determinadas disposiciones del texto de la propuesta de Reglamento que va a adoptarse resulten problemáticas y que no se esté teniendo en cuenta suficientemente la idiosincrasia del sector marítimo.

Chipre, en particular, estima que lo dispuesto en el artículo 21 del Reglamento sobre la publicación de información relativa a la eficiencia energética de los buques redunde en una distorsión de la competencia. Por otra parte, la información que ha de publicarse sobre la eficiencia energética de los buques no es comparable de manera uniforme, por lo que conducirá a conclusiones falsas y afectará al mercado y a la toma de decisiones sobre nuevas normas.

Otra cuestión importante que se planteará al publicarse información sobre la eficiencia energética de los buques es la revelación de información operativa delicada desde el punto de vista comercial, como por ejemplo el consumo de combustible del buque, el volumen de carga transportada y la distancia recorrida.

En consecuencia, Chipre no está en condiciones de dar su aprobación a la adopción de este Reglamento.»

### **Declaración de Finlandia, los Países Bajos y Suecia**

«Finlandia, los Países Bajos y Suecia están a favor de supervisar las emisiones de dióxido de carbono del transporte marítimo y apoyan el resultado de las negociaciones entre el Consejo y el Parlamento Europeo.

Todos los sectores han de contribuir a la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero con vistas a dirigir los esfuerzos al objetivo internacional de limitar el aumento de la temperatura mundial a 2° C. Dado el carácter internacional del transporte marítimo, la manera más eficaz de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en el transporte marítimo mundial es un acuerdo general en el marco de la Organización Marítima Internacional (OMI). Por lo tanto, es crucial que el Reglamento sobre el sistema de seguimiento, notificación y verificación de la UE contribuya a la elaboración de normas internacionales en el seno de la OMI.

El Reglamento considerado establece un sistema para supervisar las emisiones de dióxido de carbono y otros datos pertinentes, preservando al mismo tiempo la confidencialidad de la información comercial e industrial. Con la disponibilidad de datos fiables, el Reglamento puede, entre otras cosas, contribuir a la supresión de las barreras al mercado y al establecimiento de objetivos.

A fin de garantizar la igualdad de condiciones para los buques que operan en condiciones climáticas más desfavorables, es importante asimismo que pueda añadirse a los datos que se supervisan en virtud del Reglamento información específica sobre la certificación para hielo del buque y sobre la navegación por hielo.

Deseamos recalcar que es necesario seguir trabajando sobre algunos elementos del Reglamento. En particular, será importante seguir elaborando el cálculo del transporte y la eficiencia energética de los buques, de forma que se puedan realizar comparaciones equitativas y fiables entre los distintos tipos de buque. Ello supondrá un reto para todos los tipos de buque, en especial los cargueros, los transbordadores de personas (*ro-paz*) y los buques de transbordo rodado (*ro-ro*). Es fundamental que se especifiquen los parámetros que van a utilizarse para calcular la carga transportada por todos los tipos de buques, incluidos tanto en la categoría de actos de ejecución como en la de actos delegados.

Deseamos asimismo subrayar la importancia de que todos los Estados miembros sigan desempeñando un papel constructivo en las deliberaciones de la OMI sobre la elaboración de normas internacionales.»

## **Declaración de Polonia**

«Polonia apoya el esfuerzo que se está realizando por reducir las emisiones de dióxido de carbono procedentes del transporte marítimo, pero estima que este esfuerzo debería enmarcarse en la Organización Marítima Internacional (OMI), debido al carácter internacional del transporte marítimo y a las repercusiones también mundiales del cambio climático. Por lo tanto, todas las soluciones legislativas que se adopten deben ser de índole mundial y no meramente regional.

Polonia considera que la Organización Marítima Internacional es el foro más adecuado para establecer normas jurídicas para la reducción de las emisiones de dióxido de carbono del transporte marítimo internacional. Las decisiones de la OMI no acarrearán el riesgo de que Estados no miembros de la UE adopten medidas reactivas como respuesta a disposiciones introducidas en virtud de requisitos establecidos por la UE. Polonia respalda y promueve activamente las medidas adoptadas en el marco de la OMI con el fin de introducir instrumentos internacionales adecuados.

En opinión de Polonia, la adopción del Reglamento propuesto, en la formulación actual, no facilitará las negociaciones y los esfuerzos desarrollados por la OMI con vistas a llegar a soluciones mundiales, ya que el proyecto de Reglamento contiene algunos elementos sobre los que es improbable que pueda alcanzarse un consenso a corto plazo en la OMI (por ejemplo, la cuestión de la notificación de información cuantitativa sobre la carga).

Polonia no puede, pues, apoyar este proyecto de Reglamento. No obstante, dado que en el transcurso de los trabajos sobre el proyecto se han tomado en consideración algunos aspectos de forma que el texto resulta más aceptable y se acerca más a las soluciones propuestas en el marco de la OMI, Polonia se abstiene en la votación relativa al acuerdo político sobre el proyecto.»

## **Declaración de la Comisión**

«La Comisión subraya que es contrario a la letra y al espíritu del Reglamento (CE) n.º 182/2011 (DO L 55 de 28.2.2011, p. 13) invocar el artículo 5, apartado 4, párrafo segundo, letra b), de manera sistemática. El recurso a esa disposición debe responder a una necesidad específica de apartarse del principio de que la Comisión puede adoptar un proyecto de acto de ejecución cuando no se haya emitido un dictamen. Por constituir una excepción de la norma general establecida por el artículo 5, apartado 4, el recurso al párrafo segundo, letra b), no puede verse simplemente como una «competencia discrecional» del legislador, sino que debe interpretarse de forma restrictiva y debe, por ello, justificarse.»

**6. Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 94/62/CE, relativa a los envases y residuos de envases, para reducir el consumo de bolsas de plástico [Primera lectura]**

*(Base jurídica propuesta por la Comisión: artículo 114 del TFUE)*

*Expediente interinstitucional: 2013/0371 (COD)*

– Acuerdo político

15845/13 ENV 1028 MI 974 IND 305 CONSOM 186 CODEC 2473

16137/14 ENT 943 MI 949 ECO 182 IND 362 CONSOM 259 CODEC 2373

+ COR 1

El Consejo logra un acuerdo político sobre un proyecto de Directiva para reducir el consumo de bolsas de plástico en el marco de un acuerdo temprano en segunda lectura con el Parlamento Europeo. Se adoptará una posición común oficial más adelante, tras la comprobación del texto por parte de los juristas lingüistas.

**7. Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la limitación de las emisiones a la atmósfera de determinados agentes contaminantes procedentes de las instalaciones de combustión medianas [Primera lectura]**

*Expediente interinstitucional: 2013/0442 (COD)*

– Orientación general

18170/13 ENV 1236 ENER 601 IND 389 TRANS 694 ENT 357 SAN 557

PARLANT 326 CODEC 3089

+ ADD 1

+ ADD 6

16817/14 ENV 987 ENER 508 IND 380 TRANS 589 ENT 297 SAN 481

PARLANT 296 CODEC 2489

El Consejo logra un acuerdo político sobre el proyecto de Directiva. El texto servirá como base para iniciar las negociaciones con el Parlamento Europeo en una segunda etapa, con vistas al logro de un acuerdo en primera lectura. EE indica que no puede apoyar el texto, mientras que CZ/BG/FI/NL se abstienen. EE y NL hacen una declaración en el acta del Consejo (ver infra).

**Declaración de Estonia**

«Estonia apoya el objetivo global de la propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la limitación de las emisiones a la atmósfera de determinados agentes contaminantes procedentes de las instalaciones de combustión medianas.

No obstante, Estonia no puede apoyar el texto transaccional propuesto, ya que, en su estado actual, la propuesta no es rentable.

La contribución de las instalaciones de combustión medianas de Estonia a la contaminación del aire es poco significativa: asciende únicamente a un 13% de emisiones de dióxido sulfúrico, a un 6% de emisiones de óxidos de nitrógeno y a un 10-15% de emisiones de partículas finas. Además, Estonia tiene una muy buena calidad del aire y no supera los valores recomendados respecto a la calidad del aire (de conformidad con la Directiva 2008/50/CE).

En primer lugar, unos valores límite de emisión de partículas muy estrictos no supondrán una inversión rentable en comparación con los beneficios ambientales conseguidos. Estonia ha venido apoyando y fomentando la utilización de biomasa sólida y otras fuentes de energía renovables. Los operadores han readaptado sus instalaciones de combustión en consonancia. Con los valores de emisión de partículas que figuran en la propuesta transaccional, habría que realizar significativas inversiones adicionales que no son rentables. Ello llevaría a renunciar a la red pública de calefacción en favor de una calefacción local (es decir, instalaciones con una potencia térmica inferior a 1 MW, lo que tendría un impacto negativo global sobre la calidad del aire).

En segundo lugar, utilizar únicamente fuentes de energía autóctona, como el petróleo de esquisto (gas de retorta) será imposible debido a los nuevos límites de emisión para los combustibles gaseosos distintos del gas natural. La utilización de dichos subproductos gaseosos es la forma óptima de usar todos los nuevos recursos energéticos procedente de la producción de esquisto. Es importante que Estonia mantenga esa posibilidad.

Estonia espera con interés a la celebración de nuevas negociaciones y desea que se encuentren soluciones adecuadas a las cuestiones arriba señaladas.»

### **Declaración de los Países Bajos**

«Los Países Bajos consideran que la mejora en la calidad del aire es muy importante y que, a este respecto son esenciales las medidas europeas de control de las fuentes de energía. Después de todo, la contaminación del aire reviste una naturaleza transfronteriza.

La propuesta actual carece de ambición y a duras penas reducirá las emisiones procedentes de las instalaciones de combustión medianas en Europa en los próximos 15 o 20 años, a pesar de que existen medios rentables de combatir tales emisiones. Como resultado de ello, la mejora de la calidad del aire en Europa no alcanza su pleno potencial. Los Países Bajos consideran que se trata de una oportunidad perdida.»

## 9. Varios

### a) Propuestas legislativas en curso

- **Propuesta de Decisión del Parlamento Europeo y del Consejo relativa al establecimiento y funcionamiento de una reserva de estabilidad del mercado en el marco del Régimen de Comercio de Derechos de Emisión de la Unión, y por la que se modifica la Directiva 2003/87/CE**  
*Expediente interinstitucional: 2014/0011 (COD)*
  - Información de la Presidencia sobre el estado de los trabajos  
16360/14 CLIMA 114 ENV 955 MAR 969 MI 367 ONU 495 CODEC 1146  
TRANS 572 COMPET 656 CODEC 2414

El Consejo toma nota de la información facilitada por la Presidencia sobre el asunto mencionado, que figura en el documento 16360/14.

### h) Propuestas legislativas en curso

- **Propuesta de Decisión del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifican la Directiva 2008/98/CE sobre residuos, la Directiva 94/62/CE relativa a los envases y residuos de envases, la Directiva 1999/31/CE relativa al vertido de residuos, la Directiva 2000/53/CE relativa a los vehículos al final de su vida útil, la Directiva 2006/66/CE relativa a las pilas y acumuladores y a los residuos de pilas y acumuladores, y la Directiva 2012/19/UE sobre residuos de aparatos eléctricos y electrónicos [Primera lectura]**  
*Expediente interinstitucional: 2014/0201 (COD)*
  - Información de la Presidencia sobre el estado de los trabajos  
17012/14 ENV 1004 COMPET 681 SAN 491 MI 1011 IND 384  
CONSOM 284 ENT 302 CODEC 2536

La Presidencia ha informado el Consejo sobre la situación de la propuesta legislativa. El Consejo manifiesta su decepción con el programa de trabajo propuesto por la Comisión para 2015, en el que propone la retirada de esta propuesta legislativa con el fin de que se presente otra más ambiciosa.

En particular, los ministros han subrayado que ya se ha llevado a cabo un trabajo significativo a partir de la propuesta actual, aun cuando no sea perfecta, y han manifestado su disposición a seguir trabajando sobre esta base. Algunos ministros aducen también que la retirada de la propuesta enviaría un mensaje negativo.

Los ministros piden también que la Comisión aclare su postura respecto a los pasos venideros en este expediente. También añaden que, en caso de que la Comisión proceda a la retirada de la propuesta, una propuesta revisada debería ser equilibrada y realista, además de reflejar las preocupaciones manifestadas hasta la fecha por los Estados miembros.

La Comisión confirma que ha tomado buena nota de todos los puntos planteados por los ministros respecto a la importancia de la economía circular y tranquiliza al Consejo sobre su nula intención de apartarse de su objetivo. Por el contrario, la intención de retirar la propuesta es para presentar otra más ambiciosa.