

Bruselas, 17 de diciembre de 2024
(OR. en, de)

17001/24
PV CONS 70
ENV 1238
CLIMA 462

PROYECTO DE ACTA
CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA
(Medio Ambiente)
17 de diciembre de 2024

1. **Aprobación del orden del día**

El Consejo aprueba el orden del día que figura en el documento 16745/24, añadiendo, a petición de Francia, un punto bajo el epígrafe «Varios» (**nuevo punto 6, letra g**). El Consejo también acuerda mantener este punto adicional en sesión pública de conformidad con el artículo 8, apartado 2, del Reglamento Interno del Consejo.

2. **Adopción de los puntos «A»**

Lista de puntos no legislativos 16785/24

El Consejo adopta todos los puntos «A» enumerados en el citado documento, incluidos todos los documentos COR y REV en las correspondientes lenguas presentados para su adopción.

Deliberaciones legislativas

(Deliberación pública de conformidad con el artículo 16, apartado 8, del Tratado de la Unión Europea)

3. **Reglamento relativo a la prevención de las pérdidas de granza de plástico para reducir la contaminación por microplásticos**  16721/24 + ADD 1
Orientación general

El Consejo alcanza una orientación general sobre el Reglamento relativo a la prevención de las pérdidas de granza de plástico para reducir la contaminación por microplásticos, tal como se refleja en el resultado de los trabajos (16980/24).

Alemania, Estonia y Letonia presentan declaraciones, mientras que Chipre, Grecia y Malta presentan una declaración conjunta, que figura en el anexo.

4. **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 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**  16276/24
Debate de orientación

El Consejo mantiene un debate de orientación a partir de las preguntas planteadas por la Presidencia, que figuran en el documento mencionado *supra*.

Actividades no legislativas

5. **Comunicación sobre el objetivo climático de Europa para 2040**  16277/24

Cambio de impresiones

El Consejo mantiene un cambio de impresiones a partir de las preguntas planteadas por la Presidencia, que figuran en el documento mencionado *supra*.

Varios

6. a) **Mercados en línea: incumplimiento de las obligaciones en materia de responsabilidad ampliada del productor y cómo abordarlo**  16815/24

Información de Chequia, Dinamarca, Eslovaquia y Francia

El Consejo toma nota de la información facilitada por Chequia, Dinamarca, Eslovaquia y Francia, así como de las intervenciones de otras delegaciones.

- b) **Plataformas en línea de muy gran tamaño: incumplimiento de las obligaciones en materia de responsabilidad ampliada del productor y cómo abordarlo**  16850/24

Información de Austria

El Consejo toma nota de la información facilitada por Austria, así como de las intervenciones de otras delegaciones.

- c) **Información actualizada sobre el avance de las misiones de la UE de Horizonte Europa como herramienta para la acción local por el clima**  16502/24

Información de la Comisión

El Consejo toma nota de la información facilitada por la Comisión.

- d) **Informes sobre las principales reuniones internacionales recientes** 

- i) **29.ª Conferencia de las Partes (COP29) en la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC)** 16744/24

(Bakú, Azerbaiyán, 11 a 22 de noviembre de 2024)

- ii) **5.ª sesión del Comité Intergubernamental de Negociación para elaborar un instrumento internacional jurídicamente vinculante sobre la contaminación por plásticos (CIN-5) (Busan, República de Corea, 25 de noviembre a 1 de diciembre de 2024)** 16734/24

- iii) **Convenio sobre la Diversidad Biológica (CDB)** 16867/24
[Cali (Colombia), 21 de octubre a 1 de noviembre de 2024]
– **16.ª COP en el CDB**
– **COP-RP11 del CDB, en calidad de reunión de las Partes en el Protocolo de Cartagena sobre Seguridad de la Biotecnología**
– **COP- RP4, en calidad de reunión de las Partes en el Protocolo de Nagoya sobre Acceso y Participación en los Beneficios**
- iv) **16.ª Conferencia de las Partes en la Convención de Lucha contra la Desertificación (CLD COP16)** 16906/24
[Riad (Arabia Saudí), 2 al 13 de diciembre de 2024]
Información de la Presidencia y de la Comisión

El Consejo toma nota de la información facilitada por la Presidencia y la Comisión, así como de las intervenciones de otras delegaciones.

- (e) **Cuestiones clave en la revisión específica del Reglamento REACH**  16416/24
Información de Suecia, apoyada por Dinamarca, Finlandia y Luxemburgo

El Consejo toma nota de la información facilitada por Suecia, con el apoyo de Dinamarca, Finlandia y Luxemburgo.

- (f) Programa de trabajo de la Presidencia entrante
Información de Polonia

- (g) **Necesidad de evitar debilitar a los fabricantes de automóviles con sanciones, manteniendo al mismo tiempo los objetivos y la ambición del Reglamento sobre normas de CO2 para turismos y furgonetas**
Información de Francia

16972/24

El Consejo toma nota de la información facilitada por Francia, así como de las intervenciones de otras delegaciones.

-
- 1 Primera lectura
- C Punto basado en una propuesta de la Comisión
- 2 Debate público propuesto por la Presidencia (artículo 8, apartado 2, del Reglamento interno del Consejo)
-

Declaraciones sobre los puntos «B»

Ad punto «B» n.º 3: **Reglamento relativo a la prevención de las pérdidas de granza de plástico para reducir la contaminación por microplásticos**
Orientación general

DECLARACIÓN DE ESTONIA

«Estonia apoya el objetivo general del Reglamento de prevenir las pérdidas de granza de plástico derramada al medio ambiente y proteger los ecosistemas y la salud humana. No obstante, considera necesario expresar la siguiente preocupación.

En principio, Estonia no apoya la introducción, en la legislación del mercado interior de la UE, de normas sectoriales de Derecho civil, dado que tales diferencias complican indebidamente el sistema jurídico y pueden dar lugar a situaciones en las que se trate de manera distinta a las personas, incluidas las personas o empresas perjudicadas que operen en sectores distintos, lo que podría plantear problemas en relación con el principio de igualdad de trato manifestado en la Constitución del país. Así sucede con las normas previstas en el Reglamento respecto a los plazos de prescripción de las reclamaciones por daños a la salud que sean resultado de infracciones del citado Reglamento.

Aunque en el texto actual se indica que los Estados miembros pueden establecer plazos de prescripción para estas demandas de indemnización, se siguen previendo normas obligatorias específicas relativas al inicio del cómputo de ese plazo de prescripción. Esto se traduce en que, para las reclamaciones por daños a la salud derivadas de infracciones del Reglamento, el plazo de prescripción difiere del plazo establecido para otras reclamaciones por daños a la salud, mientras que el Derecho estonio prevé en estos casos el mismo plazo de prescripción, ya que considera que las víctimas no deben recibir un trato diferente en función del acto contrario a la ley que haya causado el daño a la salud.

Por lo tanto, Estonia insta a que se consideren los argumentos presentados anteriormente durante las siguientes fases de negociación.».

STATEMENT BY GERMANY

«Alemania apoya expresamente el objetivo de evitar que la granza de plástico llegue al medio ambiente. Por ello, Alemania está de acuerdo con la orientación general del Consejo, para que se adopten cuanto antes normas de calado a escala de la UE.

No obstante, para Alemania es importante que en las negociaciones del diálogo tripartito con el Parlamento Europeo y la Comisión Europea se logren algunos avances adicionales en relación con determinadas disposiciones del proyecto de Reglamento.

En particular, en relación con los siguientes aspectos:

- Reducir las cargas administrativas de las autoridades competentes y las empresas, especialmente las microempresas y las empresas pequeñas.
- Introducir un umbral para transportistas de, por ejemplo, cinco toneladas de granza de plástico transportadas por año civil. De lo contrario, las autoridades competentes pueden esperar una gran carga administrativa, pues en virtud del artículo 3, apartados 2 y 3, son las responsables de tramitar las notificaciones de los transportistas y sus cambios.
- Eliminar las discrepancias entre el texto jurídico y las prácticas establecidas en el ámbito del transporte, pues en Alemania, por ejemplo, a diferencia de lo previsto en el anexo III, los transportistas no son responsables de la carga y la descarga, tampoco cuando se utilizan herramientas como la carretilla elevadora, ni del embalaje de la mercancía para el transporte o de la limpieza de los contenedores.
- Evitar la doble regulación en lo que respecta a las obligaciones de información y revelación de esta (artículo 7 *bis*) y establecer requisitos administrativos eficaces y ajustados a los objetivos del Reglamento.».

DECLARACIÓN DE LETONIA

«Letonia respalda los objetivos principales del Reglamento de incrementar el grado de protección medioambiental mediante la prevención de las fugas de granza de plástico de su continente primario durante la manipulación rutinaria y, por lo tanto, la reducción del riesgo de fugas al mínimo grado posible. Letonia puede apoyar el texto transaccional de la Presidencia y un acuerdo sobre un mandato de negociación con el Parlamento Europeo.

Al mismo tiempo, la ampliación del ámbito de aplicación del Reglamento ha despertado grandes **preocupaciones en Letonia**, en particular **la inclusión del transporte marítimo**.

A Letonia le preocupa especialmente que **no se haya realizado una evaluación de impacto exhaustiva** de la inclusión de este sector específico en el ámbito de aplicación del Reglamento. Además, la **aplicación práctica** del Reglamento puede resultar complicada, dado el carácter regional de este. Las recomendaciones de la OMI (MEPC.1/Circ.909) son voluntarias para todos los Estados miembros de la OMI, que tienen el derecho de escoger si las aplican. Al incorporar las recomendaciones de la OMI al Reglamento, todos los Estados miembros de la UE estarán obligados a aplicarlas.

Letonia cree que **esta cuestión debe estudiarse con detenimiento en el seno de la Organización Marítima Internacional (OMI)**, con la participación activa de **todas las partes interesadas** (incluidas las ONG) en el proceso de toma de decisiones. En nuestra opinión, los Estados miembros de la UE deben colaborar en el marco de la OMI para promover el desarrollo y la adopción oportunas de modificaciones de los convenios de la OMI que aborden con eficacia la cuestión del transporte marítimo de granza de plástico a escala mundial.

En vista de lo anterior, **Letonia no apoya la inclusión del transporte marítimo** en el ámbito de aplicación del Reglamento.».

DECLARACIÓN CONJUNTA DE CHIPRE, GRECIA Y MALTA

«Chipre, Grecia y Malta desean manifestar sus profundas inquietudes y reservas por la inclusión del sector del transporte marítimo en el ámbito de aplicación del Reglamento relativo a la prevención de las pérdidas de granza de plástico para reducir la contaminación por microplásticos debido a los siguientes motivos.

En primer lugar, en la propuesta de la Comisión el sector del transporte marítimo quedaba excluido del ámbito de aplicación del Reglamento. Por lo tanto, la inclusión del transporte marítimo nunca ha sido objeto de una evaluación de impacto, lo que es contrario, entre otras cosas, a los principios fundamentales de subsidiariedad y proporcionalidad. Como subrayó el Tribunal de Justicia de la Unión Europea en su sentencia, los legisladores de la UE deben evaluar la proporcionalidad de las obligaciones que establecen y asegurarse de que dichas obligaciones cumplen los requisitos derivados del principio de proporcionalidad.

Desde el inicio, hemos defendido en repetidas ocasiones la no inclusión del sector del transporte marítimo en el ámbito de aplicación del Reglamento, dado que dicho asunto debería estudiarse a escala internacional. En particular, debe estudiarse en el marco de la OMI, que es la única Organización con los conocimientos especializados, la experiencia y las competencias necesarios para adoptar las medidas adecuadas a fin de abordar el asunto a escala mundial, preservando al mismo tiempo las condiciones de competencia equitativas en el transporte marítimo internacional.

De hecho, la OMI ya está abordando este asunto. En particular, en su 82.º período de sesiones, de reciente celebración, el Comité de Protección del Medio Marino (CPMM) de la OMI acordó incluir en el plan de acción de la organización el desarrollo de modificaciones de los convenios de la OMI pertinentes para introducir requisitos relativos al transporte marítimo de granza, y se encomendó la elaboración de un texto que se presentará en el próximo período de sesiones del subcomité correspondiente (Prevención y Lucha contra la Contaminación). También encomendó al Subcomité de Prevención y Lucha contra la Contaminación que analizara la legislación que puede modificarse y las posibles implicaciones, con vistas a remitir un informe al CPMM una vez que dichas tareas se completen.

Habida cuenta de lo anterior, queda claro que la OMI está teniendo cuidadosamente en cuenta el asunto del transporte marítimo de granza y ya está trabajando en el desarrollo de las normas internacionales pertinentes con vistas a su adopción y aplicación obligatoria a escala internacional.

Partiendo de estas consideraciones, creemos que el transporte marítimo de granza debe quedar fuera del ámbito de aplicación del proyecto de Reglamento, sobre todo, dado que en el marco de los órganos competentes de la OMI ya se están desarrollando las correspondientes normativas internacionales.

Desde nuestro punto de vista, los Estados miembros de la UE deben aunar sus fuerzas y colaborar en el marco de la OMI para promover —por ejemplo, mediante la presentación de propuestas comunes— que se desarrollen y adopten rápidamente modificaciones de los convenios de la OMI a fin de abordar el asunto del transporte marítimo de granza con eficacia y a la escala mundial adecuada.

También creemos que este enfoque tendría mayor repercusión en el resto de los Estados miembros de la OMI, frente al empeño —otra vez— por imponer reglamentos de la UE a otros Estados, una práctica que ya ha cosechado reacciones negativas en el seno de la OMI en varias ocasiones.

Por último, deseamos expresar nuestra decepción, en lo que al transporte marítimo se refiere, por el hecho de que las modificaciones concretas propuestas para seguir mejorando el texto legislativo y evitar solapamientos con la legislación vigente de la UE (artículo 15, «Sanciones») y para asegurar la consonancia con las medidas internacionales (artículo 18 *ter*, «Evaluación y revisión») no se hayan incluido en el proyecto de texto legislativo que se nos pide aprobar como orientación general.
