



Consejo de la
Unión Europea

Bruselas, 28 de mayo de 2021
(OR. en)

9052/21

**Expediente interinstitucional:
2020/0353(COD)**

**ENV 333
ENT 91
MI 380
IND 155
ENER 249
CODEC 748**

NOTA

De: Secretaría General del Consejo

A: Comité de Representantes Permanentes/Consejo

N.º doc. Ción.: 13944/20 + ADD 1

Asunto: Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a las pilas y baterías y sus residuos y por el que se deroga la Directiva 2006/66/CE y se modifica el Reglamento (UE) 2019/1020
- Informe de situación

Con vistas a la reunión de los ministros de Medio Ambiente del 10 de junio de 2021, adjunto se remite a las delegaciones un informe de situación elaborado por la Presidencia.

**Propuesta de REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO relativo
a las pilas y baterías y sus residuos y por el que se deroga la Directiva 2006/66/CE y se
modifica el Reglamento (UE) 2019/1020**

Informe de situación

Consejo de Medio Ambiente del 10 de junio de 2021

I. INTRODUCCIÓN

El 10 de diciembre de 2020, la Comisión adoptó la propuesta de Reglamento relativo a las pilas y baterías y sus residuos, con vistas a sustituir a la actual Directiva sobre pilas. La propuesta tiene por objeto modernizar el marco legislativo de la UE en materia de pilas y baterías, en el contexto de un aumento de la demanda para el desarrollo y fabricación de estas.

La propuesta de la Comisión se basa en el artículo 114 del TFUE.

La Comisión establece los siguientes objetivos principales de la propuesta: reforzar el funcionamiento del mercado interior, promover una economía circular y reducir los impactos ambientales y sociales en todas las fases del ciclo de vida de las pilas y baterías.

Forma parte de los resultados del Pacto Verde Europeo y se basa en iniciativas de la Comisión como el plan de acción estratégico para las baterías, el nuevo Plan de Acción de la UE para la Economía Circular, la nueva Estrategia Industrial para Europa y la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente. La propuesta es también consecutiva a la evaluación de la actual Directiva sobre pilas, publicada en abril de 2019. En este contexto, la Comisión propone un Reglamento único que abarque el ciclo de vida íntegro de las pilas y baterías y que establezca:

- Los requisitos de sostenibilidad y seguridad, como las normas sobre la huella de carbono, el contenido reciclado mínimo, los criterios de rendimiento y durabilidad y los parámetros de seguridad;
- Los requisitos de etiquetado e información, como el almacenamiento de información relativa a la sostenibilidad y de datos sobre el estado de salud y la vida útil prevista de las baterías;

- Las disposiciones sobre la gestión del fin de vida útil, como los requisitos de responsabilidad ampliada del productor, la organización y los objetivos para la recogida de residuos de pilas y baterías, la eficiencia de reciclado y la recuperación de materiales;
- Las obligaciones de los operadores económicos en relación con el cumplimiento de los requisitos aplicables a los productos y los programas de diligencia debida;
- Un sistema electrónico para el intercambio de información y un pasaporte para baterías;
- La obligatoriedad de contratación pública ecológica;
- Otras disposiciones destinadas a facilitar el cumplimiento, como normas sobre evaluación de la conformidad, notificación de los organismos de evaluación de la conformidad, vigilancia del mercado e instrumentos económicos.

El Reglamento propuesto cuenta con setenta y nueve artículos y catorce anexos y prevé más de treinta actos de Derecho derivado.

En el Parlamento Europeo, a raíz de una decisión de la Conferencia de Presidentes de 29 de abril de 2021, la comisión competente para la propuesta es la Comisión de Medio Ambiente, Salud Pública y Seguridad Alimentaria (ENVI), junto con la Comisión de Industria, Investigación y Energía (ITRE) y la Comisión de Mercado Interior y Protección del Consumidor (IMCO) como comisiones asociadas de conformidad con el artículo 57 del Reglamento interno del Parlamento Europeo, y la Comisión de Transportes y Turismo (TRAN), que presentará una opinión. Se espera que el Parlamento Europeo someta a votación su posición durante su periodo parcial de sesiones de febrero de 2022.

En sus Conclusiones de 17 de diciembre de 2020¹, «Hacer que la recuperación sea circular y ecológica», el Consejo acogió con satisfacción «la propuesta de la Comisión relativa a un nuevo marco regulador para las baterías, destinado a garantizar una cadena de valor segura, circular y sostenible para todas las baterías; a establecer medidas para la conservación y la optimización del valor desde las fases de diseño y producción hasta la utilización y la reutilización, la refabricación y el reciclado, y a estimular, cuando proceda, el uso de baterías recargables».

¹ Documento 14167/2020.

II. TRABAJOS EN EL CONSEJO

El Grupo «Medio Ambiente» está estudiando la propuesta. La presentación de esta tuvo lugar durante la Presidencia alemana, en la reunión informal por videoconferencia del Grupo «Medio Ambiente» del 14 de diciembre de 2020. La Comisión también presentó su propuesta ante el Consejo de Medio Ambiente, el 17 de diciembre de 2020.

Durante la Presidencia portuguesa, hasta la fecha se han dedicado diecinueve videoconferencias del Grupo «Medio Ambiente» a la propuesta. También se presentó al Grupo «Competitividad y Crecimiento» (Industria) el 13 de enero de 2021.

La Comisión expuso la evaluación de impacto, que fue debatida en las videoconferencias del Grupo «Medio Ambiente» de los días 7 y 8 de enero de 2021. En aquella ocasión, el examen de la propuesta comenzó con el capítulo II sobre los requisitos de sostenibilidad y seguridad (artículos 6 a 12, anexos I a V y definiciones pertinentes), que siguió debatiéndose en las reuniones de los días 18 y 19 de enero de 2021, así como el artículo 71 sobre el procedimiento para modificar las restricciones para las sustancias peligrosas, debido a su relevancia en relación con dicho capítulo.

El capítulo III sobre los requisitos de etiquetado e información (artículos 13 y 14, anexos VI y VII y definiciones pertinentes) también se debatió el 19 de enero de 2021.

El Grupo «Medio Ambiente» estudió el capítulo VII sobre la gestión del fin de vida útil de las pilas y baterías (artículos 46 a 63, anexos XI y XII y definiciones pertinentes) en las reuniones de los días 2, 12, 15 y 19 de febrero de 2021.

El 2 de febrero de 2021, la Comisión informó a dicho Grupo sobre los trabajos en curso en torno a un reglamento técnico mundial de las Naciones Unidas sobre la durabilidad de las baterías integradas en los vehículos.

Las disposiciones sobre diligencia debida de la cadena de suministro (artículos 39 y 72 y anexo X) se debatieron el 19 de febrero y el 1 de marzo de 2021.

El 1 de marzo de 2021, el Grupo «Medio Ambiente» trató también la base jurídica de la propuesta y el límite de capacidad de 2 kWh a efectos de los requisitos aplicables a las baterías para vehículos eléctricos y a las baterías industriales recargables con almacenamiento interno, a partir de documentos oficiosos facilitados por la Comisión. Además, se debatió la contratación pública ecológica (artículo 70).

El 15 de marzo de 2021, el mismo Grupo examinó el capítulo VIII, relativo al intercambio de información electrónico (artículos 64 y 65 y anexo XIII).

El capítulo IV sobre la conformidad de las pilas y baterías (artículos 15 a 20, anexos VIII y IX) y el capítulo V sobre la notificación de los organismos de evaluación de la conformidad (artículos 21 a 37), así como las definiciones pertinentes, se debatieron el 22 de marzo de 2021.

En su reunión del 29 de marzo de 2021, el Grupo estudió el capítulo VI, relativo a las obligaciones de los operadores económicos distintas de las recogidas en el capítulo VII (artículos 38 a 45, a excepción del ya debatido artículo 39), el capítulo IX sobre la vigilancia del mercado de la Unión, control de las pilas y baterías que entran en el mercado de la Unión y procedimiento de salvaguardia de la Unión (artículos 66 a 69) y el capítulo XII, que contiene las modificaciones (artículo 75).

El 13 de abril de 2021, el Grupo «Medio Ambiente» concluyó la primera lectura de los artículos, tras estudiar el capítulo I sobre las disposiciones generales (artículos 1 a 5) y el capítulo XIII sobre las disposiciones finales (artículos 76 a 79).

La Presidencia consideraba prematuro abordar los considerandos antes de que se hubiesen debatido las propuestas de redacción de los artículos.

En la videoconferencia informal de los ministros de Medio Ambiente del 18 de marzo de 2021 tuvo lugar un debate de orientación sobre la propuesta de Reglamento, al objeto de obtener orientaciones políticas sobre la manera de avanzar en las negociaciones. El debate se centró en la base jurídica y el ámbito de aplicación de la propuesta, los requisitos de sostenibilidad y seguridad y las disposiciones sobre diligencia debida de la cadena de suministro y gestión del fin de vida útil.

Tras la conclusión de la primera lectura de los artículos, los debates posteriores se encauzaron con documentos oficiosos de la Presidencia que reflejaban las orientaciones políticas facilitadas por los ministros, los debates mantenidos hasta la fecha y otros comentarios escritos adicionales de los Estados miembros. En dichos documentos oficiosos, la Presidencia procuró resumir las principales cuestiones planteadas por los Estados miembros, presentar propuestas alternativas, en caso necesario, en la fase de debate y formular preguntas sobre los aspectos que requiriesen comentarios adicionales de los Estados miembros. Posteriormente se invitó a los Estados miembros a dar respuesta a las propuestas formuladas o a presentar propuestas concretas de redacción para los puntos señalados en los documentos oficiosos y otras cuestiones que considerasen necesarias.

La Presidencia optó por centrarse en el capítulo II, relativo a los requisitos de sostenibilidad y seguridad, y en el capítulo VII, relativo a la gestión del fin de vida útil de las pilas y baterías, ya que contenían las disposiciones clave de la propuesta de Reglamento.

Se dedicaron dos reuniones del Grupo «Medio Ambiente» al documento oficioso de la Presidencia sobre el capítulo II² (los días 20 y 21 de abril de 2021). El 21 de abril de 2021, el Grupo abordó también un posible enfoque transversal para las pilas y baterías de los medios de transporte ligeros.

El documento oficioso de la Presidencia sobre el capítulo VII³ se debatió en cinco reuniones del Grupo «Medio Ambiente» (los días 27 y 28 de abril y los días 6, 11 y 20 de mayo de 2021).

En su reunión del 26 de mayo de 2021, el Grupo «Medio Ambiente» prosiguió el debate en torno al capítulo VII, que incluyó una exposición de la Comisión sobre los vínculos entre el artículo 8 *bis* de la Directiva marco sobre los residuos y las disposiciones sobre responsabilidad ampliada del productor de la propuesta de Reglamento. La Presidencia tiene la intención de volver a tratar este tema en junio, así como de mantener un debate sobre la adaptación y remanufacturación de pilas y baterías, a fin de obtener información concreta de los Estados miembros sobre posibles maneras de avanzar. También en junio se espera que la Comisión presente al Grupo «Medio Ambiente» el estudio del Centro Común de Investigación sobre las pilas y baterías de los medios de transporte ligeros y el Servicio Jurídico del Consejo pueda exponer su dictamen sobre la base jurídica de la propuesta.

Además de las exposiciones detalladas realizadas ante el Grupo «Medio Ambiente», la Comisión ha presentado documentos oficiosos sobre la base jurídica, la elección del instrumento jurídico y el margen de maniobra de los Estados miembros en la nueva legislación sobre pilas y baterías⁴, y sobre el límite de capacidad de 2 kWh⁵. La Comisión también ha facilitado una tabla de correspondencias entre los requisitos de responsabilidad ampliada del productor que figuran en el artículo 8 *bis* de la Directiva marco sobre los residuos y las obligaciones en materia de responsabilidad ampliada del productor con arreglo a la Directiva sobre pilas y la propuesta de Reglamento sobre pilas y baterías⁶, y se espera que remita un documento oficioso sobre la adaptación y remanufacturación de pilas y baterías con vistas a los debates del Grupo «Medio Ambiente» del mes de junio.

Algunos Estados miembros han formulado reservas de estudio sobre la totalidad o parte de la propuesta y han subrayado la necesidad de coordinar sus posiciones entre las diversas entidades competentes en las materias allí reguladas. Los Estados miembros también han solicitado el dictamen del Servicio Jurídico del Consejo sobre la base jurídica de la propuesta.

² Documento 4964/2021.

³ Documento 5372/2021.

⁴ Documento 2635/2021 REV 1.

⁵ Documento 2440/2021.

⁶ Documento 6858/2021.

A lo largo de los debates, la Presidencia ha procurado ofrecer a los Estados miembros la oportunidad de obtener aclaraciones detalladas de la Comisión sobre el pleno alcance de la propuesta, debido a su complejidad técnica, su carácter innovador y la amplitud de su ámbito de actuación. El minucioso análisis de la propuesta de Reglamento durante las reuniones semanales y las observaciones remitidas por los Estados miembros han permitido especificar las principales cuestiones de interés de todos los capítulos de la propuesta. Además, la discusión adicional del articulado del capítulo II, relativo a los requisitos de sostenibilidad y seguridad, y del capítulo VII, relativo a la gestión del fin de vida útil de las baterías, ha permitido señalar las cuestiones que deben abordarse y las posibles maneras de avanzar.

III. CONTENIDO DE LOS DEBATES MANTENIDOS

Con motivo de la videoconferencia informal de los ministros de Medio Ambiente del 18 de marzo de 2021, los Estados miembros acogieron con satisfacción la propuesta de Reglamento sobre pilas y baterías y sus residuos. Los ministros destacaron el carácter innovador y ambicioso de la propuesta y la importancia de que la UE disponga de un marco jurídico en materia de pilas y baterías con perspectivas de futuro, a fin de que puedan alcanzarse los objetivos de descarbonización, garantizando al mismo tiempo la sostenibilidad de las pilas y baterías en todo su ciclo de vida.

Al tiempo que destacaban la importancia de contar con un mercado interior para las pilas y baterías que funcione correctamente, los ministros manifestaron su interés en estudiar la posibilidad de una base jurídica doble (mercado interior y medio ambiente), habida cuenta de los objetivos medioambientales perseguidos por la propuesta de Reglamento.

Por lo que se refiere al ámbito de aplicación de la propuesta, varias delegaciones solicitaron que se anticipase la fijación de un objetivo de recogida para las baterías de medios de transporte ligeros. En cuanto a los requisitos de sostenibilidad y seguridad y las disposiciones sobre diligencia debida, algunas delegaciones —sin dejar de reconocer su importancia— manifestaron su preocupación por los plazos y métodos propuestos por la Comisión y por la posible carga administrativa. Sobre la gestión del fin de vida útil, varias delegaciones cuestionaron la viabilidad de alcanzar los objetivos en el calendario propuesto.

Los debates en el Grupo «Medio Ambiente» han permitido analizar detalladamente la propuesta y especificar una serie de cuestiones que deben tratarse con vistas a adoptar una orientación general.

La Presidencia destaca que las siguientes cuestiones revisten especial importancia, sin perjuicio de otros puntos de interés de carácter más técnico u otras aportaciones que hagan los distintos Estados miembros:

Base jurídica

Gran parte de Estados miembros cuestionaron la elección de la Comisión de una base jurídica única, el artículo 114 del TFUE, y solicitaron el dictamen del Servicio Jurídico del Consejo sobre esta cuestión. Los Estados miembros manifestaron su interés en estudiar la posibilidad de una base jurídica doble, añadiendo el artículo 192 del TFUE, ya que consideraban que las cuestiones medioambientales también constituían el núcleo de la propuesta. Se cuestionó especialmente la referencia al artículo 114 del TFUE en relación con el capítulo VII, relativo a la gestión al fin de vida útil de las pilas y baterías. Se destacó que en la actual Directiva sobre pilas hay una base jurídica doble, los artículos equivalentes a los artículos 192 y 114 del TFUE.

Disposiciones generales (capítulo I)

En lo concerniente a las **definiciones (artículo 2)**, los Estados miembros solicitaron, en la medida de lo posible, la coherencia con las definiciones ya empleadas en la legislación pertinente vigente. Algunos Estados miembros cuestionaron la justificación de establecer un límite de peso de 5 kg en la definición de pila o batería portátil. Los Estados miembros manifestaron su apoyo a los cambios propuestos por la Presidencia en las siguientes definiciones: pila o batería con almacenamiento interno (6); sustancias peligrosas (41); productor (37); organización para la responsabilidad del fabricante (38); reciclador (46); la supresión de «índice de reciclado» (48); la diferenciación clara de «representante autorizado» (53) en lo que concierne al capítulo VII; Además, los Estados miembros consideraron necesario introducir una definición de «remanufacturación».

Algunos Estados miembros solicitaron la ampliación del plazo para notificar a la Comisión **la autoridad competente (artículo 5)**.

Dado su carácter transversal, también se cuestionó el **límite de capacidad de 2 kWh** a efectos de los requisitos aplicables a las baterías para vehículos eléctricos y a las baterías industriales recargables con almacenamiento interno. La Comisión presentó un documento oficioso⁷ que justificaba la decisión basándose en la valoración coste-beneficio presentada en la evaluación de impacto.

⁷ Documento 2440/2021.

Por lo que se refiere al enfoque para **las baterías para medios de transporte ligeros**, la Presidencia preguntó a los Estados miembros si sería conveniente hacer referencia a las categorías de vehículos que figuran en el Reglamento (UE) n.º 168/2013. No obstante, los Estados miembros consideraron que este enfoque no permitiría abarcar todas las categorías de pilas y baterías para medios de transporte ligeros. La Comisión informó que había solicitado al Centro Común de Investigación la elaboración de un informe sobre las pilas y baterías para los medios de transporte ligeros. Se espera que el informe del Centro Común de Investigación permita la introducción de una nueva categoría intermedia de pila o batería para los medios de transporte ligeros, así como unos límites de capacidad y peso mejor fundados entre las baterías portátiles y las de los medios de transporte ligeros, y entre las baterías para medios de transporte ligeros y las baterías para vehículos eléctricos. Se prevé seguir debatiendo este aspecto una vez que dicho documento se presente al Grupo «Medio Ambiente».

Requisitos de sostenibilidad y seguridad (capítulo II y artículo 71)

Los Estados miembros cuestionaron la necesidad y el valor añadido de nuevas disposiciones específicas sobre **restricciones para las sustancias peligrosas en relación con las pilas y baterías (artículo 6, anexo I y artículo 71)**, teniendo en cuenta los procedimientos contemplados en el Reglamento REACH. Los Estados miembros expresaron su preocupación por la duplicación de legislación y estructuras vigentes. Los Estados miembros también mostraron su rechazo ante la imposibilidad de iniciar el procedimiento previsto en el artículo 71, en tanto que difiere del procedimiento establecido en el Reglamento REACH. Asimismo, se mencionó la importancia de contar con la participación de expertos en residuos. Se cuestionó además que se emplee un acto delegado para modificar las restricciones del anexo I. Los Estados miembros convinieron en que no es suficiente introducir un nuevo artículo que prevea la consulta al comité de residuos antes de que la Comisión solicite a la Agencia Europea de Sustancias y Mezclas Químicas que elabore un expediente con arreglo al artículo 71. Los Estados miembros mostraron interés en que se estudiase la posibilidad de suprimir el artículo 71 y en su lugar hacer referencia al procedimiento de restricción establecido en el Reglamento REACH para la modificación de las restricciones a sustancias peligrosas.

La Comisión había justificado la necesidad de incluir disposiciones específicas en el Reglamento sobre pilas y baterías por el hecho de que el Reglamento REACH no cubre los residuos, así como por las especificidades de las pilas y baterías y el número limitado de las sustancias en cuestión. También había defendido la necesidad de un procedimiento firme y ágil para la modificación de las restricciones a las sustancias peligrosas, y había señalado que se consultaría a los Estados miembros —en concreto a los expertos en materia de residuos— antes de adoptar el acto delegado, como se indica en el artículo 73, apartado 4.

Se expresaron puntos de vista diferentes sobre **los requisitos relativos a la huella de carbono (artículo 7 y anexo II)** y los plazos propuestos. Si bien algunos Estados miembros manifestaron su apoyo al enfoque propuesto por la Comisión, varios Estados miembros expresaron su preocupación por las repercusiones en la industria y su preferencia por plazos más amplios, a fin de ajustarse a los requisitos y disponer de tiempo suficiente tras la adopción de la metodología de cálculo.

En cuanto al **contenido reciclado (artículo 8)**, los Estados miembros consideraron que sería difícil evaluar el impacto y la viabilidad de los objetivos mínimos fijados para el cobalto, plomo, litio o níquel recuperados con anterioridad a la adopción de la metodología de cálculo y de verificación, teniendo en cuenta la incertidumbre en torno a la disponibilidad de una cantidad suficiente de materiales reciclados. La Comisión explicó el enfoque gradual propuesto y la posibilidad de revisar los objetivos mediante disposiciones de Derecho derivado para mantener el calendario propuesto y aportar así seguridad al mercado. Algunos Estados miembros secundaron unos plazos más amplios para adaptarse a los requisitos y reducir la carga administrativa de su cumplimiento. Algunos Estados miembros propusieron la introducción de un sistema de circuito cerrado para el contenido reciclado, mientras que otros manifestaron sus reservas debido a las repercusiones que tendría en la viabilidad de alcanzar los objetivos propuestos.

Hubo un respaldo general al establecimiento de **requisitos de rendimiento y durabilidad aplicables a las pilas y baterías portátiles (artículo 9 y anexo III)**, aunque se manifestaron diferentes puntos de vista sobre el periodo de tiempo que necesitan los operadores económicos y las autoridades para adaptarse a ellos.

En cuanto a **los requisitos de rendimiento electroquímico y durabilidad aplicables a las baterías industriales recargables y a las baterías para vehículos eléctricos (artículo 10 y anexo IV)**, los Estados miembros cuestionaron el ámbito de aplicación, en concreto que estén excluidas las baterías para medios de transporte ligeros. Asimismo, se propuso que el acto delegado no se limitara a los criterios establecidos en el anexo IV, sino que incluyera la posibilidad de revisar los requisitos en caso necesario. La Comisión aclaró las interrelaciones entre estas disposiciones y los reglamentos de las Naciones Unidas sobre la durabilidad de las baterías integradas en los vehículos y sobre la seguridad de las pilas y baterías.

Por lo que se refiere a la **facilidad de extracción y de sustitución de las pilas y baterías portátiles (artículo 11)**, algunos Estados miembros expresaron su preocupación por las lagunas que podrían causar algunas de las exenciones previstas y valoraron la importancia de fijar la fecha prevista de adopción de las directrices para facilitar la aplicación armonizada de las excepciones.

Los Estados miembros cuestionaron el ámbito de aplicación **del artículo 12 y el anexo V sobre la seguridad de los sistemas de almacenamiento de energía con baterías estacionarios** y propusieron aplicar las disposiciones de seguridad a lo largo de todas las fases del ciclo de vida de las baterías. Los Estados miembros también propusieron complementar los parámetros de seguridad establecidos en el anexo V. La Comisión adujo que el ámbito de aplicación se basaba en la evaluación de impacto y señaló que los parámetros de seguridad de las baterías para vehículos eléctricos estaban cubiertos por la legislación marco de la UE en materia de homologación de vehículos, y que la seguridad durante la recogida de pilas y baterías se trataba en el capítulo VII. La Comisión también aclaró que la seguridad de las pilas y baterías portátiles de uso general estaba cubierta por la Directiva 2001/95/CE relativa a la seguridad general de los productos.

Los Estados miembros respaldaron una serie de modificaciones de carácter técnico propuestos por la Presidencia en su documento oficioso⁸.

Requisitos de etiquetado e información (capítulo III)

Se manifestaron dudas acerca de la viabilidad de los plazos propuestos para la entrada en vigor de las obligaciones sobre el **etiquetado de las pilas y baterías (artículo 13 y anexo VI)**, habida cuenta del breve plazo previsto para la adopción de actos de Derecho derivado. Algunos Estados miembros cuestionaron la pertinencia de la información que debe incluirse, en vista de la carga administrativa que conlleva, mientras que otros propusieron añadir información adicional, como el peso y la composición química de las pilas y baterías. La Comisión ofreció presentar un documento comparativo en el que se expongan las diferentes disposiciones sobre la información que debe figurar en las etiquetas, los códigos QR y los pasaportes digitales de las pilas y baterías. También confirmó que la falta de mención del mercurio en el artículo 13, apartado 4, era una inadvertencia que debía rectificarse mediante una corrección de errores. En cuanto a la **información sobre el estado de salud y la vida útil prevista de las pilas y baterías (artículo 14 y anexo VII)**, un Estado miembro solicitó que el ámbito de aplicación del artículo se ampliara a las pilas y baterías de productos electrónicos. La Comisión justificó que se incluyesen solo las baterías industriales y las baterías para vehículos eléctricos, ya que son las que tienen una posible segunda vida y su estado de salud es una información pertinente.

⁸ Documento 4964/2021.

Conformidad de las pilas y baterías y notificación de los organismos de evaluación de la conformidad (capítulos IV y V)

Algunos Estados miembros formularon reservas de estudio en relación con el capítulo IV sobre la conformidad de las pilas y baterías (artículos 15 a 20 y anexos VIII y IX) y el capítulo V sobre la notificación de los organismos de evaluación de la conformidad (artículos 21 a 37), y señalaron que aún se estaban celebrando consultas internas. Varios Estados miembros abogaron por que el mecanismo previsto en las **especificaciones comunes (artículo 16)** solo se utilizase como opción alternativa, en casos excepcionales o retrasos extremos, y manifestaron su preferencia por la adopción de normas armonizadas. La Comisión confirmó su intención de recurrir a ese procedimiento únicamente en casos excepcionales en los que la falta de normas pueda poner en peligro la aplicación del Reglamento, o de forma temporal. En cuanto al capítulo V, la Comisión destacó la importancia de las disposiciones que refuerzan la independencia de los organismos de evaluación de la conformidad, concretamente en lo que se refiere a los requisitos verificados por entidades externas, como la huella de carbono, el contenido reciclado y la diligencia debida de la cadena de suministro.

Obligaciones de los operadores económicos distintas de las recogidas en el capítulo VII (capítulo VI)

Los Estados miembro formularon varias preguntas de carácter técnico. Los debates se centraron principalmente en las obligaciones de los representantes autorizados (artículo 40); los Estados miembros consideraron importante establecer una distinción entre la definición de representantes autorizados y la que figura en la Directiva sobre residuos de aparatos eléctricos y electrónicos. La Comisión observó que no se había atribuido ninguna competencia a los representantes autorizados con arreglo al capítulo VII.

El artículo 39 se aborda a continuación en relación con las disposiciones sobre diligencia debida.

Gestión del fin de vida útil de las pilas y baterías (capítulo VII)

Los Estados miembros destacaron la importancia fundamental de este capítulo. Las principales cuestiones de interés estaban relacionadas con los vínculos con la legislación vigente en materia de residuos, en concreto la Directiva marco sobre residuos, y con la necesidad de flexibilidad en relación con los sistemas vigentes de responsabilidad de los productores que funcionan correctamente y ya se aplican a nivel nacional. Se expresaron los diferentes puntos de vista sobre el nivel de ambición de los objetivos y plazos para la recogida de residuos de pilas y baterías portátiles. En general, los Estados miembros cuestionaron la exclusión de las baterías para medios de transporte ligeros de los objetivos de recogida. Se solicitaron aclaraciones adicionales sobre las disposiciones relativas a la adaptación y remanufacturación de pilas y baterías. Además, los Estados miembros aportaron información adicional sobre una serie de cuestiones de carácter técnico señaladas en el documento oficioso de la Presidencia.

Por lo que respecta a **la responsabilidad ampliada del productor (artículo 47)**, los Estados miembros cuestionaron la necesidad de establecer medidas específicas además de los requisitos que figuran en los artículos 8 y 8 *bis* de la Directiva marco sobre residuos. Convinieron en que el enfoque del Reglamento es demasiado prescriptivo y solicitaron flexibilidad para las especificidades de los diversos sistemas que ya están en marcha y funcionan correctamente a escala nacional. También se consideró contrario al objetivo de la Directiva marco sobre residuos de armonizar los regímenes de responsabilidad ampliada del productor en los distintos flujos de residuos. Algunos Estados miembros manifestaron su interés en incluir en el Reglamento disposiciones que sean complementarias a la Directiva marco sobre residuos. Se sugirió además estudiar la posibilidad de que el Reglamento fije unos requisitos mínimos y ofrezca a los Estados miembros la posibilidad de establecer disposiciones complementarias. Las mismas inquietudes se plantearon en relación con el **Registro de Productores (artículo 46)**: los Estados miembros hicieron hincapié en la necesidad de tener en cuenta los sistemas de registro ya existentes a escala nacional, con sus especificidades. La Comisión destacó la importancia de establecer normas comunes en todos los Estados miembros para promover la circularidad de las pilas y baterías.

En cuanto a **la recogida de residuos de pilas y baterías portátiles (artículos 48 y 55 y anexo XI)**, se manifestaron diferentes puntos de vista; algunos Estados miembros consideraron que los plazos eran demasiado ambiciosos, otros apoyaron la propuesta de la Comisión y otros expresaron flexibilidad en cuanto a una posible ampliación del plazo intermedio. La Comisión reconoció el carácter ambicioso de los objetivos propuestos, pero los consideró realizables en función de las experiencias y valores ya comunicados en el caso de algunos Estados miembros. Algunos Estados miembros cuestionaron que la metodología para calcular los índices de recogida se base en las pilas y baterías disponibles en el mercado y manifestaron su apoyo a una metodología basada en las baterías disponibles para su recogida, a fin de tener en cuenta la vida útil, cada vez más larga, de las baterías portátiles. Algunos Estados miembros también estimaron problemática la duplicación de obligaciones tanto para los productores como para los Estados miembros en relación con el cumplimiento de los objetivos de recogida de residuos de pilas y baterías, y destacaron la importancia de una atribución clara de la responsabilidad de alcanzar dichos objetivos, teniendo en cuenta que el instrumento jurídico es un Reglamento. Propusieron suprimir el artículo 55, al entender que los productores debían ser responsables de alcanzar dichos objetivos. La Comisión se opuso a tal supresión, al considerar necesario que se establezca la obligación de los Estados miembros para garantizar la ejecutabilidad de los objetivos de recogida.

Varios Estados miembros rechazaron excluir las baterías para medios de transporte ligeros de los objetivos de recogida. La Comisión reiteró que durante el proceso legislativo se finalizaría un estudio del Centro Común de Investigación sobre este asunto, que podría servir de base para un examen ulterior con vistas a establecer un objetivo de recogida para dichas baterías.

Respecto a la **recogida de residuos de baterías de automoción, baterías industriales y baterías para vehículos eléctricos (artículo 49)**, algunos Estados miembros solicitaron que se añadiese de forma explícita un objetivo de recogida, o la posibilidad de que los Estados miembros decidan si introducen un objetivo de recogida a escala nacional. La Comisión consideró que el objetivo explícito para estos tipos de batería no podría ser inferior al 100 %.

Se comentaron una serie de cuestiones de carácter técnico para aclarar **las obligaciones de los distribuidores (artículo 50), las obligaciones de los usuarios finales (artículo 51), las obligaciones de las instalaciones de tratamiento (artículo 52), la participación de las autoridades de gestión de residuos públicas (artículo 53) y la participación de puntos de recogida voluntaria (artículo 54)**. Algunos Estados miembros estimaban que las pilas y baterías recogidas solo debían entregarse a los productores o a las organizaciones para la responsabilidad del fabricante para garantizar la sostenibilidad de los regímenes de responsabilidad ampliada del productor. Por otra parte, la Comisión destacó la importancia de abrir el mercado del reciclado a nuevos operadores, con el fin de impulsar un aumento de la recogida de pilas y baterías. Asimismo, los Estados miembros subrayaron las dificultades para hacer cumplir a los consumidores la obligación de separar los residuos de pilas y baterías.

En relación con **el tratamiento y el reciclado (artículo 56 y anexo XII)**, los Estados miembros presentaron varias propuestas para complementar la parte A del anexo XII en relación con las medidas de cautela y seguridad especiales para el tratamiento de los residuos de pilas y baterías de litio durante la gestión, la clasificación y el almacenamiento.

Al debatir **los niveles de eficiencia de reciclado y objetivos de valorización de materiales (artículo 57 y anexo XII)**, los Estados miembros destacaron los vínculos de estos con las disposiciones relativas a la adaptación y remanufacturación y consideraron necesario disponer de una definición clara sobre cuándo se considera que una pila o batería ha comenzado un proceso de reciclado. Varios Estados miembros cuestionaron el hecho de que los objetivos ya se hayan fijado, habida cuenta de que la metodología de cálculo no se definirá hasta más adelante, y propuso incluir en el Reglamento los principios en que debería basarse dicha metodología. Los Estados miembros estimaban además que los objetivos de reciclado para 2025 deberían estar condicionados a la adopción, dentro del plazo previsto, de un acto de ejecución en el que se fijen normas detalladas para el cálculo. También se propuso permitir la eliminación de determinadas pilas y baterías que no deben reciclarse (por ejemplo, las que contienen mercurio).

Los Estados miembros señalaron la pertinencia de estudiar las disposiciones relativas al **traslado de residuos de pilas y baterías (artículo 58)** a la luz de la revisión prevista del Reglamento relativo a los traslados de residuos. Se propuso añadir una referencia a las baterías que se exporten para la adaptación y la remanufacturación.

Se otorgó una especial importancia a **los requisitos relacionados con la adaptación y la remanufacturación de baterías industriales y baterías para vehículos eléctricos (artículo 59 y anexoVII)**. Los Estados miembros insistieron en la necesidad de aclarar la naturaleza de estas operaciones, los procedimientos para el registro o autorización de los operadores y el momento en que se aplica el fin de la condición de residuo, y solicitaron que se añadiese una definición de «remanufacturación». Los Estados miembros mostraron su apoyo al marco propuesto en la propuesta, como exigir que las pilas o baterías adaptadas o remanufacturadas cumplan todos los requisitos aplicables, y señalaron que era esencial una atribución clara de la responsabilidad ampliada del productor de las baterías sujetas a estas operaciones. Se prevé que el Grupo «Medio Ambiente» siga debatiendo este asunto sobre la base de un documento oficioso que elaborará la Comisión.

Los Estados miembros convinieron en que debería ser obligatorio poner en marcha campañas de sensibilización de los usuarios finales, con arreglo al contenido de **la información sobre el fin de vida útil (artículo 60)**. Algunos Estados miembros expresaron su preocupación por la «tasa visible», que implica indicar por separado al usuario final en el punto de venta de una pila o batería nueva los costes cubiertos por el productor.

Por lo que se refiere al **suministro de información para las autoridades competentes (artículo 61)** y al **suministro de información para la Comisión (artículo 62)**, los Estados miembros plantearon varias cuestiones, en particular en relación con la viabilidad y la responsabilidad de informar cada año sucesivo sobre las pilas y baterías portátiles que hayan abandonado el territorio del Estado miembro y con la comunicación de información sobre las operaciones de gestión de residuos que tengan lugar en otro Estado miembro. En particular se plantearon dudas sobre la aplicabilidad de la obligación de los Estados miembros de informar sobre los niveles de eficiencia de reciclado y la valorización de materiales de las pilas y baterías recogidas en su territorio en el caso de que los Estados miembros no cuenten con instalaciones para el reciclado de pilas y baterías. La Comisión aclaró que se atenía a las obligaciones de información vigentes (Decisión 2008/763/CE), si bien reconoció la complejidad del asunto y la posibilidad de que sea necesario reforzar las disposiciones para garantizar que las autoridades competentes puedan velar por el cumplimiento de la obligación por parte del primer operador de instalaciones de reciclado. Asimismo, se manifestaron inquietudes ante los plazos para el cumplimiento de las obligaciones de suministro de información.

Por último, por lo que se refiere a la **aplicación del capítulo VII (artículo 63)**, algunos Estados miembros solicitaron el aplazamiento de dicha fecha de aplicación. La Comisión subrayó las repercusiones que tendría tal aplazamiento en varias disposiciones del Reglamento.

Además de las cuestiones mencionadas, los Estados miembros respaldaron una serie de modificaciones de carácter técnico propuestos por la Presidencia en su documento oficioso⁹.

Intercambio de información electrónico (capítulo VIII)

En general, los Estados miembros acogieron favorablemente el capítulo. Las observaciones de los Estados miembros se centraron principalmente en solicitar aclaraciones sobre la articulación entre **el sistema de intercambio electrónico (artículo 64 y anexo XIII) y el pasaporte para baterías (artículo 65)** en relación con otras obligaciones de notificación e información establecidas en los capítulos III y VII. La Comisión aclaró que, si bien el sistema de intercambio electrónico se referirá al modelo de pila o batería, el pasaporte para baterías será un registro exclusivo de cada batería, que contendrá un conjunto de datos dinámicos además de los ya previstos en el anexo XIII. La Comisión aportará información adicional sobre la interacción entre las distintas disposiciones. Otras cuestiones de interés fueron el acceso a la información recopilada (en particular, por los sistemas de responsabilidad ampliada del productor, los operadores que llevan a cabo actividades de reparación, adaptación y remanufacturación y los posibles compradores), así como con la transferencia de la responsabilidad por el pasaporte en función de los cambios en el estado de la batería.

Vigilancia del mercado de la Unión, control de las pilas y baterías que entran en el mercado de la Unión y procedimiento de salvaguardia de la Unión (capítulo IX) y Modificaciones (capítulo XII)

Algunos Estados miembros formularon reservas de estudio en relación con dichos capítulos. Las intervenciones de los Estados miembros fueron mínimas y consistieron en solicitar aclaraciones y hacer propuestas muy específicas. La Comisión destacó la coherencia de las disposiciones con el «nuevo» marco legislativo para la comercialización de los productos. Sería necesario seguir estudiando el capítulo para evaluar posibles cuestiones de interés.

Contratación pública ecológica (artículo 70)

En general, los Estados miembros celebraron la inclusión en el Reglamento de las disposiciones sobre contratación pública ecológica. No obstante, se plantearon cuestiones en relación con el cumplimiento de las obligaciones previstas en dicho artículo con anterioridad a la adopción de los actos delegados que establezcan criterios u objetivos de contratación pública ecológica mínimos obligatorios. La Comisión indicó que los Estados miembros podían seguir los requisitos establecidos en los artículos 7 a 10.

⁹ Documento 5372/2021.

Diligencia debida de la cadena de suministro (artículo 39, artículo 72 y anexo X)

Los Estados miembros reconocieron la importancia de esta cuestión, pero cuestionaron los vínculos con la inminente propuesta legislativa en materia de gobernanza corporativa sostenible y diligencia debida. Los Estados miembros también manifestaron su preocupación por la carga administrativa asociada, especialmente para las pymes, y por la aplicabilidad y la verificación de las cadenas de valor, en terceros países. La Comisión reconoció los procedimientos administrativos necesarios para la verificación, pero señaló que, según la evaluación de impacto, se preveía que las disposiciones solo afectasen a las grandes empresas. También subrayó la referencia en el considerando 70 a la posible adaptación del Reglamento a la luz de futuras modificaciones legislativas.

Al debatir el artículo 4 sobre los requisitos de sostenibilidad, seguridad, etiquetado e información, la Comisión aclaró que las disposiciones sobre diligencia debida no estaban incluidas en este artículo al no ser estrictamente requisitos aplicables a los productos, sino obligaciones de los operados económicos.

Poderes delegados y procedimiento de comité (capítulo XI)

Los actos delegados previstos en el artículo 73 se debatieron durante el examen de los artículos pertinentes. Los Estados miembros formularon reservas en relación con algunos actos delegados, en particular en el contexto del capítulo II, y en algunos casos la Presidencia propuso revisar la delegación de poderes. En general, los Estados miembros expresaron una considerable preocupación por los plazos propuestos para la adopción de varios actos delegados y de ejecución y la entrada en vigor de las disposiciones correspondientes.

Disposiciones finales (capítulo XIII)

Los Estados miembros cuestionaron la interacción entre las normas derogatorias y transitorias de la actual Directiva sobre pilas, los requisitos de responsabilidad ampliada del productor con arreglo a la Directiva marco sobre los residuos y la propuesta de Reglamento.

La fecha de aplicación del Reglamento (enero de 2022) se consideró poco realista —en particular teniendo en cuenta la complejidad de las negociaciones en torno a este— y los Estados miembros solicitaron su aplazamiento.

IV. CONCLUSIÓN

A finales de junio, con arreglo a la planificación actual de la Presidencia portuguesa, el Grupo «Medio Ambiente» habrá celebrado un total de veintiuna reuniones informales por videoconferencia dedicadas al Reglamento sobre pilas y baterías.

La Presidencia considera que el análisis exhaustivo de la propuesta ha aportado aclaraciones sobre la totalidad del texto y ha permitido determinar las principales cuestiones que preocupan a los Estados miembros, favoreciendo así la racionalización de los futuros trabajos necesarios para la adopción de una orientación general.

Atendiendo a los debates mantenidos hasta la fecha, y sin perjuicio de la continuidad de los trabajos necesarios sobre las cuestiones descritas en la sección III, la Presidencia señala las siguientes cuestiones principales que requerirán ulteriores trabajos, desde un punto de vista político y jurídico:

- la base jurídica;
- el enfoque que debe seguirse en relación con las pilas y baterías de los medios de transporte ligeros;
- el procedimiento para la modificación de las restricciones a las sustancias peligrosas;
- los plazos propuestos para los requisitos de sostenibilidad y seguridad, asociados a la extensa labor necesaria en relación con los actos de Derecho derivado;
- la articulación con la legislación vigente en materia de residuos y el grado de flexibilidad de los Estados miembros en lo que respecta a la responsabilidad ampliada del productor de pilas y baterías;
- el nivel de ambición de los objetivos de recogida;
- las disposiciones de diligencia debida a la luz de la inminente propuesta legislativa en materia de gobernanza corporativa sostenible y diligencia debida.

La Presidencia portuguesa está decidida a trabajar en estrecha colaboración con la Presidencia eslovena entrante para facilitar la continuación de los debates en el Grupo «Medio Ambiente» y garantizar un adecuado progreso del expediente en el Consejo. A tal efecto, la Presidencia tiene la intención de trabajar en una propuesta transaccional para los capítulos II y VII antes de que finalice el semestre.

La Presidencia agradece sinceramente a la Comisión su excelente cooperación con el Grupo «Medio Ambiente» y las detalladas explicaciones y documentos oficiosos facilitados, así como a los Estados miembros por su compromiso y sus valiosas contribuciones durante las reuniones semanales, y por las extensas observaciones adicionales presentadas por escrito.

Se ruega al Coreper que tome nota del presente informe de situación de la Presidencia, con vistas a presentarlo al Consejo de Medio Ambiente en su sesión de 10 de junio de 2021.