



2020/0353(COD)

9.12.2021

OPINIÓN

de la Comisión de Transportes y Turismo

para la Comisión de Medio Ambiente, Salud Pública y Seguridad Alimentaria

sobre la 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 (COM(2020)0798 – C9-0400/2020 – 2020/0353(COD))

Ponente de opinión: Ismail Ertug

PA_Legam

ENMIENDAS

La Comisión de Transportes y Turismo pide a la Comisión de Medio Ambiente, Salud Pública y Seguridad Alimentaria, competente para el fondo, que tome en consideración las siguientes enmiendas:

Enmienda 1

Propuesta de Reglamento Visto 5 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

Visto el informe del Centro Común de Investigación (JRC) ^{Ibis},

Ibis Huisman, J., Bobba, S., «Available for Collection» study on alternative collection targets for waste portable and light means of transport batteries (estudio «Disponibile para la recogida» sobre objetivos alternativos de recogida de residuos de pilas y baterías portátiles y para medios de transporte ligeros), EUR 30746 EN, Oficina de Publicaciones de la Unión Europea, Luxemburgo, 2021, ISBN 978-92-76-39084-8, doi:10.2760/64633, JRC125615.

Enmienda 2

Propuesta de Reglamento Considerando 2

Texto de la Comisión

Enmienda

(2) Las pilas y baterías son una importante fuente de energía y un factor clave para promover el desarrollo sostenible, la movilidad ecológica, la energía limpia y la neutralidad climática. Se prevé que la demanda de pilas y baterías aumente rápidamente en los próximos años, en especial para su empleo en vehículos eléctricos de transporte por

(2) Las pilas y baterías son una importante fuente de energía y un factor clave para promover el desarrollo sostenible, la movilidad ecológica, la energía limpia y la neutralidad climática. Se prevé que la demanda de pilas y baterías aumente rápidamente en los próximos años, en especial para su empleo en vehículos eléctricos de transporte por

carretera que utilizan baterías para la tracción, lo que hará que este mercado sea cada vez más estratégico en el plano mundial. En el ámbito de la tecnología para pilas y baterías, se seguirán realizando importantes avances científicos y técnicos. Habida cuenta de la importancia estratégica de las pilas y baterías, y con el fin de ofrecer seguridad *jurídica* para todos los operadores implicados y evitar la discriminación, las barreras al comercio y el falseamiento del mercado de las pilas y baterías, se deben fijar normas que regulen los parámetros de sostenibilidad, el rendimiento, la seguridad, la recogida, el reciclado y la segunda vida de las pilas y baterías, así como la información sobre las pilas y baterías. Debe crearse un marco reglamentario armonizado para gestionar el ciclo de vida íntegro de las pilas y baterías que se introducen en el mercado de la Unión.

carretera que utilizan baterías para la tracción *y baterías para los medios de transporte ligero*, lo que hará que este mercado sea cada vez más estratégico en el plano *europeo y mundial*. En el ámbito de la tecnología para pilas y baterías, se seguirán realizando importantes avances científicos y técnicos. *Un enfoque holístico y basado en la ciencia es esencial para alcanzar el objetivo de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero para 2030 y el objetivo de neutralidad climática para 2050. Todas las medidas deben elaborarse sobre la base de evaluaciones de impacto exhaustivas que evalúen las emisiones del ciclo de vida, así como la neutralidad tecnológica y la sensibilización sobre el impacto.* Habida cuenta de la importancia estratégica de las pilas y baterías, *así como de la cadena de suministro de pilas*, y con el fin de ofrecer seguridad *a nivel jurídico y de inversión, así como incentivos para producir pilas y baterías de bajas emisiones de carbono dentro de una lógica de economía circular* para todos los operadores implicados y evitar la discriminación, las barreras al comercio y el falseamiento del mercado de las pilas y baterías, se deben fijar normas que regulen los parámetros de sostenibilidad, el rendimiento, la seguridad, la recogida, el reciclado y la segunda vida de las pilas y baterías, así como la información sobre las pilas y baterías, *también sobre sus parámetros de reparabilidad*. Debe crearse un marco reglamentario armonizado para gestionar el ciclo de vida íntegro de las pilas y baterías que se introducen en el mercado de la Unión *y garantizar que todas las pilas y baterías que entren en el mercado interior procedentes de países no pertenecientes a la Unión cumplan también las estrictas normas establecidas en el presente Reglamento. Ya que la producción de pilas y baterías tiene un impacto significativo en las emisiones del ciclo de vida de los vehículos, y que las emisiones del ciclo de vida de las pilas y baterías se*

calcularán de acuerdo con este Reglamento, se debe animar a la Comisión a que proporcione una metodología para un cálculo preciso de las emisiones del ciclo de vida.

Enmienda 3

Propuesta de Reglamento Considerando 12

Texto de la Comisión

(12) Dentro del amplio alcance del Reglamento, conviene diferenciar entre distintas categorías de pilas y baterías en función de su diseño y su uso, independientemente de la composición química de estas. Debe detallarse en mayor grado la clasificación en pilas y baterías portátiles, por una parte, y baterías industriales y de automoción, por otra, prevista en la Directiva 2006/66/CE para reflejar mejor los últimos cambios producidos en lo relativo al uso de las pilas y baterías. Las baterías que se utilizan para la tracción de vehículos eléctricos y que, en virtud de la Directiva 2006/66/CE, corresponden a la categoría de las baterías industriales constituyen una parte importante y cada vez más significativa del mercado debido al rápido aumento del número de vehículos eléctricos de transporte por carretera. Procede, por tanto, clasificar dichas baterías utilizadas para la tracción de vehículos de transporte por carretera como una nueva categoría correspondiente a las baterías para vehículos eléctricos. Las baterías que se utilizan para la tracción de otros vehículos de transporte, incluidos el transporte por ferrocarril, por agua y por aire, siguen correspondiendo a la categoría de baterías industriales en virtud de este Reglamento. El tipo de batería industrial abarca un amplio grupo de baterías, previstas para ser utilizadas en actividades industriales, infraestructura de comunicaciones,

Enmienda

(12) Dentro del amplio alcance del Reglamento, conviene diferenciar entre distintas categorías de pilas y baterías en función de su diseño y su uso, independientemente de la composición química de estas. Debe detallarse en mayor grado la clasificación en pilas y baterías portátiles, por una parte, y baterías industriales y de automoción, por otra, prevista en la Directiva 2006/66/CE para reflejar mejor los últimos cambios producidos en lo relativo al uso de las pilas y baterías. Las baterías que se utilizan para la **energía de** tracción de vehículos eléctricos y que, en virtud de la Directiva 2006/66/CE, corresponden a la categoría de las baterías industriales constituyen una parte importante y cada vez más significativa del mercado debido al rápido aumento del número de vehículos eléctricos de transporte por carretera. Procede, por tanto, clasificar dichas baterías utilizadas para la tracción de vehículos de transporte por carretera como una nueva categoría correspondiente a las baterías para vehículos eléctricos. Las baterías que se utilizan para la tracción de otros vehículos de transporte, incluidos el transporte por ferrocarril, por agua y por aire, siguen correspondiendo a la categoría de baterías industriales en virtud de este Reglamento. El tipo de batería industrial abarca un amplio grupo de baterías, previstas para ser utilizadas en actividades industriales, infraestructura de

actividades agrícolas o generación y distribución de energía eléctrica. Además de esta lista no exhaustiva de ejemplos, toda batería que no sea ni una batería portátil, ni una batería de automoción, ni una batería para vehículos eléctricos deberá considerarse una batería industrial. Las baterías utilizadas para almacenar energía en entornos privados o domésticos se consideran baterías industriales a los efectos de este Reglamento. **Además, para garantizar que todas las baterías utilizadas en medios de transporte ligeros, como las bicicletas o los patinetes eléctricos, se incluyan en la categoría de las pilas y baterías portátiles, debe aclararse la definición de pilas y baterías portátiles e introducirse un límite de peso para ellas.**

Enmienda 4

Propuesta de Reglamento Considerando 13

Texto de la Comisión

(13) Las pilas y baterías deben diseñarse y fabricarse de modo que se optimice su rendimiento, su durabilidad y su seguridad y se reduzca al mínimo su huella ambiental. Conviene establecer requisitos de sostenibilidad específicos para las baterías industriales recargables y las baterías para vehículos eléctricos con almacenamiento interno que tengan una capacidad superior a 2 kWh, ya que este tipo de baterías constituyen el segmento de mercado que más se prevé que crezca en los próximos años.

Enmienda 5

Propuesta de Reglamento Considerando 18

comunicaciones, actividades agrícolas o generación y distribución de energía eléctrica. Además de esta lista no exhaustiva de ejemplos, toda batería que no sea ni una batería portátil, ni una batería de automoción, ni una batería para vehículos eléctricos, **ni una batería para medios de transporte ligeros** deberá considerarse una batería industrial. Las baterías utilizadas para almacenar energía en entornos privados o domésticos se consideran baterías industriales a los efectos de este Reglamento.

Enmienda

(13) Las pilas y baterías deben diseñarse y fabricarse de modo que se optimice su rendimiento, su durabilidad y su seguridad y se reduzca al mínimo su huella ambiental. Conviene establecer requisitos de sostenibilidad específicos para las baterías industriales recargables y las baterías para vehículos eléctricos con almacenamiento interno que tengan una capacidad superior a 2 kWh, ya que este tipo de baterías constituyen el segmento de mercado que más se prevé que crezca en los próximos años, **así como baterías para medios de transporte ligeros.**

(18) La utilización masiva de pilas y baterías prevista en sectores como la movilidad y el almacenamiento de energía debe contribuir a la reducción de las emisiones de carbono, pero para aprovechar al máximo este potencial es necesario que la huella de carbono de su ciclo de vida sea baja. Según las reglas de categoría de huella ambiental de los productos para las pilas y baterías recargables de alta energía específicas para aplicaciones móviles³¹, el cambio climático es la segunda categoría de impacto conexa más importante después del uso de minerales y metales. Por consiguiente, la documentación técnica de las baterías industriales recargables y las baterías para vehículos eléctricos con almacenamiento interno y una capacidad superior a 2 kWh introducidas en el mercado de la Unión debe ir acompañada de una declaración sobre la huella de carbono, que ha de ser específica por lote de fabricación, si es necesario. Armonizar las normas técnicas aplicables al cálculo de la huella de carbono para todas las baterías industriales recargables y las baterías para vehículos eléctricos con almacenamiento interno y una capacidad superior a 2 kWh introducidas en el mercado de la Unión es una condición previa para introducir el requisito de que la documentación técnica de las baterías incluya una declaración sobre la huella de carbono, y seguidamente para establecer clases de rendimiento en términos de huella de carbono que permitirán determinar las pilas y baterías con huellas de carbono totales más bajas. No se espera que los requisitos de suministro de información y etiquetado claros sobre la huella de carbono de las pilas y baterías en sí mismos den lugar al cambio de comportamiento necesario para garantizar el logro del objetivo de la Unión de descarbonizar los sectores de la movilidad y el almacenamiento de energía,

(18) La utilización masiva de pilas y baterías prevista en sectores como la movilidad y el almacenamiento de energía debe contribuir a la reducción de las emisiones de carbono, pero para aprovechar al máximo este potencial es necesario que la huella de carbono de su ciclo de vida sea baja. Según las reglas de categoría de huella ambiental de los productos para las pilas y baterías recargables de alta energía específicas para aplicaciones móviles³¹, el cambio climático es la segunda categoría de impacto conexa más importante después del uso de minerales y metales. Por consiguiente, la documentación técnica de las baterías industriales recargables, las baterías para vehículos eléctricos con almacenamiento interno *con* una capacidad superior a 2 kWh *y las baterías para medios de transporte ligeros* introducidas en el mercado de la Unión debe ir acompañada de una declaración sobre la huella de carbono, que ha de ser específica por lote de fabricación, si es necesario. Armonizar las normas técnicas aplicables al cálculo de la huella de carbono para todas las baterías industriales recargables y las baterías para vehículos eléctricos con almacenamiento interno y una capacidad superior a 2 kWh *y las baterías para medios de transporte ligeros para* introducidas en el mercado de la Unión es una condición previa para introducir el requisito de que la documentación técnica de las baterías incluya una declaración sobre la huella de carbono, y seguidamente para establecer clases de rendimiento en términos de huella de carbono que permitirán determinar las pilas y baterías con huellas de carbono totales más bajas. No se espera que los requisitos de suministro de información y etiquetado claros sobre la huella de carbono de las pilas y baterías en sí mismos den lugar al cambio de comportamiento necesario para

en consonancia con los objetivos pactados a escala internacional en materia de cambio climático³². Por lo tanto, se establecerán límites máximos para la huella de carbono, además de una evaluación de impacto específica para determinar esos valores. A la hora de proponer el límite máximo para la huella de carbono, la Comisión tendrá en cuenta, entre otros, la distribución relativa de los valores de la huella de carbono para las pilas y baterías que existen en el mercado, el grado de progreso en la reducción de la huella de carbono de las pilas y baterías introducidas en el mercado de la Unión y la contribución efectiva y potencial de esta medida a los objetivos de la Unión en materia de movilidad sostenible y neutralidad climática para 2050. Al objeto de aportar transparencia sobre la huella de carbono de las pilas y baterías y realizar la transición del mercado de la Unión hacia pilas y baterías con una menor huella de carbono, con independencia de su lugar de producción, está justificado un aumento gradual y acumulativo de los requisitos relativos a la huella de carbono. Como resultado de estos requisitos, la reducción de las emisiones de carbono durante el ciclo de vida de las pilas y baterías contribuirá al objetivo de la Unión de alcanzar la neutralidad climática para 2050. Esto también podría permitir otras políticas nacionales y de la Unión, como incentivos o criterios de contratación pública ecológica, con el consiguiente fomento de la producción de pilas y baterías con un menor impacto ambiental.

³¹ Huella ambiental de los productos: reglas de categoría de huella ambiental de los productos para las pilas y baterías recargables de alta energía específicas para aplicaciones móviles (<https://ec.europa.eu/environment/eussd/sm>

garantizar el logro del objetivo de la Unión de descarbonizar los sectores de la movilidad y el almacenamiento de energía, en consonancia con los objetivos pactados a escala internacional en materia de cambio climático³². Por lo tanto, se establecerán límites máximos para la huella de carbono, además de una evaluación de impacto específica para determinar esos valores. A la hora de proponer el límite máximo para la huella de carbono, la Comisión tendrá en cuenta, entre otros, la distribución relativa de los valores de la huella de carbono para las pilas y baterías que existen en el mercado, el grado de progreso en la reducción de la huella de carbono de las pilas y baterías introducidas en el mercado de la Unión y la contribución efectiva y potencial de esta medida a los objetivos de la Unión en materia de movilidad sostenible y neutralidad climática para 2050. Al objeto de aportar transparencia sobre la huella de carbono de las pilas y baterías y realizar la transición del mercado de la Unión hacia pilas y baterías con una menor huella de carbono, con independencia de su lugar de producción, está justificado un aumento gradual y acumulativo de los requisitos relativos a la huella de carbono. Como resultado de estos requisitos, la reducción de las emisiones de carbono durante el ciclo de vida de las pilas y baterías contribuirá al objetivo de la Unión de alcanzar la neutralidad climática para 2050. Esto también podría permitir otras políticas nacionales y de la Unión, como incentivos o criterios de contratación pública ecológica, con el consiguiente fomento de la producción de pilas y baterías con un menor impacto ambiental.

³¹ Huella ambiental de los productos: reglas de categoría de huella ambiental de los productos para las pilas y baterías recargables de alta energía específicas para aplicaciones móviles (<https://ec.europa.eu/environment/eussd/sm>

gp/pdf/PEFCR_Batteries.pdf).

³² Acuerdo de París (DO L 282 de 19.10.2016, p. 4) y la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, disponible en <https://unfccc.int/resource/docs/convkp/conven.pdf>

gp/pdf/PEFCR_Batteries.pdf).

³² Acuerdo de París (DO L 282 de 19.10.2016, p. 4) y la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, disponible en <https://unfccc.int/resource/docs/convkp/conven.pdf>

Enmienda 6

Propuesta de Reglamento Considerando 18 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(18 bis) La parte que más energía consume en la fabricación de pilas y baterías suele ser la producción de las celdas. La producción de celdas se alimenta principalmente con electricidad, por lo que el tipo de fuente de electricidad utilizado es crucial para calcular la huella de carbono de una batería.

Enmienda 7

Propuesta de Reglamento Considerando 19

Texto de la Comisión

Enmienda

(19) Las pilas y baterías contienen determinadas sustancias, como el cobalto, el plomo, el litio o el níquel, que se obtienen a partir de recursos escasos que no se encuentran fácilmente disponibles en la Unión, y la Comisión considera algunas de ellas materias primas esenciales. Este es un ámbito en el que Europa debe mejorar su autonomía estratégica y aumentar su resiliencia como preparación para posibles alteraciones del suministro debido a crisis sanitarias o de otro tipo. El aumento de la circularidad y la eficiencia en el uso de los recursos a través del incremento del reciclado y de la recuperación de dichas

(19) Las pilas y baterías contienen determinadas sustancias, como el cobalto, el plomo, el litio o el níquel, que se obtienen a partir de recursos escasos que no se encuentran fácilmente disponibles en la Unión, y la Comisión considera algunas de ellas materias primas esenciales. Este es un ámbito en el que Europa debe mejorar su autonomía estratégica y aumentar su resiliencia como preparación para posibles alteraciones del suministro debido a crisis sanitarias o de otro tipo. El aumento de la circularidad y la eficiencia en el uso de los recursos a través del incremento del reciclado y de la recuperación de dichas

materias primas contribuirá a lograr este objetivo.

materias primas contribuirá a lograr este objetivo. ***Para beneficiarse de las innovaciones y complementar la recuperación y el reciclaje de las materias primas esenciales tradicionales, deben promoverse aplicaciones novedosas que utilicen materias primas renovables.***

Enmienda 8

Propuesta de Reglamento Considerando 20

Texto de la Comisión

(20) Un mayor uso de materiales recuperados contribuirá al desarrollo de la economía circular y permitirá un uso más eficiente de los materiales, al tiempo que se reducirá la dependencia de la Unión de los materiales de terceros países. En el caso de las pilas y baterías, esto resulta especialmente pertinente para el cobalto, el plomo, el litio y el níquel. Por consiguiente, se debe promover la recuperación de este tipo de materiales a partir de los residuos, estableciéndose un requisito relativo al nivel del contenido reciclado de las pilas y baterías que contienen cobalto, plomo, litio y níquel en sus materiales activos. En este Reglamento se establecen objetivos obligatorios de contenido reciclado para el cobalto, el plomo, el litio y el níquel que deben cumplirse para 2030. Por lo que se refiere al cobalto, al litio y al níquel, se establecen objetivos más ambiciosos para 2035. Todos los objetivos deben tener en cuenta la disponibilidad de los residuos de los que pueden recuperarse materiales, la viabilidad técnica de los procesos de recuperación y fabricación utilizados, así como el tiempo que los operadores económicos necesitan para adaptar sus procesos de suministro y fabricación. Por consiguiente, antes de que se apliquen dichos objetivos obligatorios, el requisito relacionado con el contenido reciclado

Enmienda

(20) Un mayor uso de materiales recuperados contribuirá al desarrollo de la economía circular y permitirá un uso más eficiente de los materiales, al tiempo que se reducirá la dependencia de la Unión de los materiales de terceros países. En el caso de las pilas y baterías, esto resulta especialmente pertinente para el cobalto, el plomo, el litio y el níquel. Por consiguiente, se debe promover la recuperación de este tipo de materiales a partir de los residuos, estableciéndose un requisito relativo al nivel del contenido reciclado de las pilas y baterías que contienen cobalto, plomo, litio y níquel en sus materiales activos. ***Por consiguiente, a más tardar el 31 de diciembre de 2026, la Comisión debe llevar a cabo una evaluación de impacto exhaustiva, basada en los datos recopilados sobre el contenido reciclado de las pilas y baterías, sobre los aspectos socioeconómicos y medioambientales de las diferentes opciones políticas, entre otros.*** En este Reglamento se establecen objetivos obligatorios de contenido reciclado para el cobalto, el plomo, el litio y el níquel que deben cumplirse para 2030. Por lo que se refiere al cobalto, al litio y al níquel, se establecen objetivos más ambiciosos para 2035. ***Si está justificado, todos los objetivos sobre el porcentaje mínimo de materiales recuperados a partir de***

debe limitarse al suministro de información sobre el contenido reciclado.

residuos deben revisarse con arreglo a los resultados de la evaluación de impacto de la Comisión. Los objetivos deben tener en cuenta la disponibilidad de los residuos de los que pueden recuperarse materiales, la viabilidad técnica de los procesos de recuperación y fabricación utilizados, así como el tiempo que los operadores económicos necesitan para adaptar sus procesos de suministro y fabricación. Por consiguiente, antes de que se apliquen dichos objetivos obligatorios, el requisito relacionado con el contenido reciclado debe limitarse al suministro de información sobre el contenido reciclado.

Enmienda 9

Propuesta de Reglamento Considerando 28

Texto de la Comisión

(28) Con el objetivo de facilitar a los usuarios finales información transparente, fiable y clara sobre las pilas y baterías y sus principales características, así como sobre los residuos de pilas y baterías, de permitir que los usuarios finales adopten decisiones bien fundamentadas al comprar y desechar las pilas y baterías, y de permitir que los operadores de residuos traten los residuos de pilas y baterías de manera apropiada, las pilas y baterías deben ir etiquetadas. Las pilas y baterías deben incluir una etiqueta con toda la información necesaria sobre sus principales características, lo que incluye su capacidad y el contenido de determinadas sustancias peligrosas. Para garantizar la disponibilidad de información con el paso del tiempo, dicha información también debe facilitarse a través de códigos QR.

Enmienda

(28) Con el objetivo de facilitar a los usuarios finales información transparente, fiable y clara sobre las pilas y baterías y sus principales características, así como sobre los residuos de pilas y baterías, de permitir que los usuarios finales adopten decisiones bien fundamentadas al comprar y desechar las pilas y baterías, y de permitir que los operadores de residuos traten los residuos de pilas y baterías de manera apropiada, las pilas y baterías deben ir etiquetadas. Las pilas y baterías deben incluir una etiqueta con toda la información necesaria sobre sus principales características, lo que incluye su capacidad, ***su comportamiento medioambiental*** y el contenido de determinadas sustancias peligrosas. Para garantizar la disponibilidad de información con el paso del tiempo, dicha información también debe facilitarse a través de códigos QR.

Enmienda 10

Propuesta de Reglamento Considerando 29

Texto de la Comisión

(29) La información sobre el rendimiento de las pilas y baterías resulta fundamental para garantizar que los usuarios finales, en tanto que consumidores, estén correcta y oportunamente informados, y en especial que dispongan de una base común para comparar diferentes pilas y baterías antes de realizar la compra. Por lo tanto, las pilas y baterías portátiles **de uso general** y las baterías de **automoción** deben incluir una etiqueta que contenga información sobre la duración mínima media al utilizarse en aplicaciones específicas. Además, es importante para orientar al usuario final a la hora de desechar los residuos de pilas y baterías de una manera adecuada.

Enmienda

(29) La información sobre el rendimiento de las pilas y baterías resulta fundamental para garantizar que los usuarios finales, en tanto que consumidores, estén correcta y oportunamente informados, y en especial que dispongan de una base común para comparar diferentes pilas y baterías antes de realizar la compra. Por lo tanto, las pilas y baterías portátiles, **las baterías de automoción** y las baterías **para para medios de transporte ligeros** deben incluir una etiqueta que contenga información sobre la duración mínima media al utilizarse en aplicaciones específicas. Además, es importante para orientar al usuario final a la hora de desechar los residuos de pilas y baterías de una manera adecuada.

Enmienda 11

Propuesta de Reglamento Considerando 30

Texto de la Comisión

(30) Las baterías industriales recargables y las baterías para vehículos eléctricos **con almacenamiento interno y una capacidad superior a 2 kWh** deben disponer de un sistema de gestión de la batería que almacene datos, de modo que el usuario final o cualquier tercera parte que actúe en su nombre pueda comprobar en cualquier momento el estado de salud y la vida útil prevista de la batería. Con vistas a adaptar o remanufacturar una pila o batería, deberá concederse acceso en todo momento al sistema de gestión de esta a la persona que la haya comprado o a cualquier tercera parte que actúe en su nombre para evaluar

Enmienda

(30) Las baterías industriales recargables, las baterías para vehículos eléctricos **y las baterías para medios de transporte ligeros** deben disponer de un sistema de gestión de la batería que almacene datos, de modo que el usuario final o cualquier tercera parte que actúe en su nombre pueda comprobar en cualquier momento el estado de salud y la vida útil prevista de la batería. Con vistas a adaptar o remanufacturar una pila o batería, deberá concederse acceso en todo momento al sistema de gestión de esta a la persona que la haya comprado o a cualquier tercera parte que actúe en su nombre para evaluar

el valor residual de la pila o batería, facilitar su reutilización, adaptación o remanufacturación y poner la batería a disposición de agregadores independientes, tal y como estos se definen en la Directiva (UE) 2019/944 del Parlamento Europeo y del Consejo³⁴, que operen centrales eléctricas virtuales en redes eléctricas. Este requisito debe aplicarse además del Derecho de la Unión sobre la homologación de los vehículos, incluidas las especificaciones técnicas que podrían derivarse de las labores del Grupo de Trabajo sobre los Vehículos Eléctricos y el Medio Ambiente informal de la CEPE sobre el acceso a los datos en los vehículos eléctricos.

el valor residual de la pila o batería, facilitar su reutilización, adaptación o remanufacturación y poner la batería a disposición de agregadores independientes, tal y como estos se definen en la Directiva (UE) 2019/944 del Parlamento Europeo y del Consejo³⁴, que operen centrales eléctricas virtuales en redes eléctricas. Este requisito debe aplicarse además del Derecho de la Unión sobre la homologación de los vehículos, incluidas las especificaciones técnicas que podrían derivarse de las labores del Grupo de Trabajo sobre los Vehículos Eléctricos y el Medio Ambiente informal de la CEPE sobre el acceso a los datos en los vehículos eléctricos, ***incluidas las características necesarias para permitir la conexión del vehículo a la red. Con el fin de facilitar su adopción y uso en la Unión, los propietarios y usuarios de vehículos eléctricos deben disponer, en tiempo real, de datos a bordo de los vehículos relacionados con el estado de salud de las baterías.***

³⁴ Directiva (UE) 2019/944 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de junio de 2019, sobre normas comunes para el mercado interior de la electricidad y por la que se modifica la Directiva 2012/27/UE (DO L 158 de 14.6.2019, p. 125).

³⁴ Directiva (UE) 2019/944 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de junio de 2019, sobre normas comunes para el mercado interior de la electricidad y por la que se modifica la Directiva 2012/27/UE (DO L 158 de 14.6.2019, p. 125).

Enmienda 12

Propuesta de Reglamento Considerando 59

Texto de la Comisión

(59) Solo hay un número reducido de países que suministren dichos materiales, y en algunos casos los bajos niveles de gobernanza pueden exacerbar problemas ambientales y sociales. La extracción y el refinado de cobalto y ***níquel*** están asociados a un gran número de problemas

Enmienda

(59) Solo hay un número reducido de países que suministren dichos materiales, y en algunos casos los bajos niveles de gobernanza pueden exacerbar problemas ambientales y sociales. La extracción y el refinado de cobalto, ***cobre, níquel, hierro y bauxita*** están asociados a un gran número

sociales y ambientales, entre los que se cuentan posibles peligros para el medio ambiente y para la salud humana. Si bien los impactos sociales y ambientales relacionados con el grafito natural son menos graves, su extracción comporta un buen número de operaciones artesanas y a pequeña escala que suelen tener lugar en contextos informales y pueden tener graves consecuencias para la salud y el medio ambiente, como el cierre irregular de las minas y su ausencia de rehabilitación, que provoca la destrucción de ecosistemas y suelos. En cuanto al litio, el aumento previsto de su uso en el contexto de la fabricación de pilas o baterías probablemente ejercerá una presión adicional sobre las operaciones de extracción y refinado, por lo que convendría incluir este mineral en el ámbito de las obligaciones de diligencia debida de la cadena de suministro. El aumento masivo previsto de la demanda de pilas y baterías en la Unión no debe contribuir a un incremento de los riesgos ambientales y sociales.

de problemas sociales y ambientales, entre los que se cuentan posibles peligros para el medio ambiente y para la salud humana. Si bien los impactos sociales y ambientales relacionados con el grafito natural son menos graves, su extracción comporta un buen número de operaciones artesanas y a pequeña escala que suelen tener lugar en contextos informales y pueden tener graves consecuencias para la salud y el medio ambiente, como el cierre irregular de las minas y su ausencia de rehabilitación, que provoca la destrucción de ecosistemas y suelos. En cuanto al litio, el aumento previsto de su uso en el contexto de la fabricación de pilas o baterías probablemente ejercerá una presión adicional sobre las operaciones de extracción y refinado, por lo que convendría incluir este mineral en el ámbito de las obligaciones de diligencia debida de la cadena de suministro. El aumento masivo previsto de la demanda de pilas y baterías en la Unión no debe contribuir a un incremento de los riesgos ambientales y sociales.

Enmienda 13

Propuesta de Reglamento Considerando 60

Texto de la Comisión

(60) Algunas de las materias primas en cuestión, como el cobalto, el litio y el grafito natural, se consideran material primas críticas para la UE³⁸ y su abastecimiento sostenible es necesario para el buen funcionamiento del ecosistema de las pilas y baterías de la UE.

³⁸ Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité

Enmienda

(60) Algunas de las materias primas en cuestión, como el cobalto, el litio y el grafito natural, se consideran material primas críticas para la UE³⁸ y su abastecimiento sostenible es necesario para el buen funcionamiento del ecosistema de las pilas y baterías de la UE. ***Los criterios de sostenibilidad y responsabilidad social deberán aplicarse a toda la cadena de suministro.***

³⁸ Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité

Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones «Resiliencia de las materias primas fundamentales: trazando el camino hacia un mayor grado de seguridad y sostenibilidad» (COM(2020) 474 final).

Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones titulada «Resiliencia de las materias primas fundamentales: trazando el camino hacia un mayor grado de seguridad y sostenibilidad» (COM(2020) 474 final).

Enmienda 14

Propuesta de Reglamento Considerando 62

Texto de la Comisión

(62) En la Unión se introdujeron requisitos generales sobre la diligencia debida en relación con determinados minerales y metales a través del Reglamento (UE) 2017/821 del Parlamento Europeo y del Consejo³⁹. Sin embargo, dicho Reglamento no aborda los minerales ni los materiales utilizados para la producción de pilas y baterías.

³⁹ Reglamento (UE) n.º 2017/821 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de mayo de 2017, por el que se establecen obligaciones en materia de diligencia debida en la cadena de suministro por lo que respecta a los importadores de la Unión de estaño, tantalio y wolframio, sus minerales y oro originarios de zonas de conflicto o de alto riesgo (DO L 130 de 19.5.2017, p. 1).

Enmienda

(62) ***De acuerdo con los Principios rectores de las Naciones Unidas sobre las empresas y los derechos humanos, las empresas tienen la responsabilidad de respetar los derechos humanos, el medio ambiente y la buena gobernanza, y evitar que provoquen o contribuyan a provocar cualquier efecto negativo en esos ámbitos.*** En la Unión se introdujeron requisitos generales sobre la diligencia debida en relación con determinados minerales y metales a través del Reglamento (UE) 2017/821 del Parlamento Europeo y del Consejo³⁹. Sin embargo, dicho Reglamento no aborda los minerales ni los materiales utilizados para la producción de pilas y baterías.

³⁹ Reglamento (UE) n.º 2017/821 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de mayo de 2017, por el que se establecen obligaciones en materia de diligencia debida en la cadena de suministro por lo que respecta a los importadores de la Unión de estaño, tantalio y wolframio, sus minerales y oro originarios de zonas de conflicto o de alto riesgo (DO L 130 de 19.5.2017, p. 1).

Enmienda 15

Propuesta de Reglamento
Considerando 63

Texto de la Comisión

(63) Por lo tanto, en vista del crecimiento exponencial de la demanda de pilas y baterías previsto en la UE, el operador económico que introduce una pila o batería en el mercado de la UE debe establecer una política de diligencia debida de la cadena de suministro. Deben fijarse los requisitos con el objetivo de abordar los riesgos sociales y ambientales inherentes a la extracción, la transformación y el comercio de determinadas materias primas con fines de fabricación de pilas y baterías.

Enmienda

(63) Por lo tanto, en vista del crecimiento exponencial de la demanda de pilas y baterías previsto en la UE, el operador económico que introduce una pila o batería en el mercado de la UE debe establecer una política de diligencia debida de la cadena de suministro. Deben fijarse los requisitos con el objetivo de abordar los riesgos sociales, ***de derechos humanos*** y ambientales inherentes a la extracción, la transformación y el comercio de determinadas materias primas con fines de fabricación de pilas y baterías, ***incluida toda la cadena de suministro.***

Enmienda 16

Propuesta de Reglamento
Considerando 64

Texto de la Comisión

(64) Al establecer una política de diligencia debida basada en el riesgo, esta debe basarse en principios de diligencia debida reconocidos a escala internacional, como los diez principios del Pacto Mundial de las Naciones Unidas⁴⁰, las Directrices para la evaluación del ciclo de vida social de los productos del PNUMA⁴¹, la Declaración tripartita de principios sobre las empresas multinacionales y la política social de la OIT⁴² y la Guía de debida diligencia de la OCDE para una conducta empresarial responsable⁴³, que reflejen un acuerdo común entre los Gobiernos y las partes interesadas, con el fin de adaptarla al contexto y a las circunstancias específicas de cada operador económico. En relación con la extracción, la transformación y el comercio de recursos minerales naturales utilizados para la producción de pilas y baterías, la Guía de ***diligencia*** debida de la

Enmienda

(64) Al establecer una política de diligencia debida basada en el riesgo, esta debe basarse en principios de diligencia debida reconocidos a escala internacional como los ***Principios Rectores de las Naciones Unidas sobre las Empresas y los Derechos Humanos***, los diez principios del Pacto Mundial de las Naciones Unidas⁴⁰, las Directrices para la evaluación del ciclo de vida social de los productos del PNUMA⁴¹, la Declaración tripartita de principios sobre las empresas multinacionales y la política social de la OIT⁴², ***las Líneas Directrices de la OCDE para Empresas Multinacionales*** y la Guía de debida diligencia de la OCDE para una conducta empresarial responsable⁴³, que reflejen un acuerdo común entre los Gobiernos y las partes interesadas, con el fin de adaptarla al contexto y a las circunstancias específicas de cada operador

OCDE para la gestión responsable de las cadenas de suministro de minerales procedentes de zonas de conflicto y de alto riesgo⁴⁴ (en lo sucesivo, la «Guía de *diligencia debida* de la OCDE») constituye *un esfuerzo a largo plazo por parte de los Gobiernos y las partes interesadas con el fin de establecer buenas prácticas en esta esfera.*

⁴⁰ Los diez principios del Pacto Mundial de las Naciones Unidas, disponibles en <https://www.unglobalcompact.org/what-is-gc/mission/principles>

⁴¹ Directrices para la evaluación del ciclo de vida social de los productos del PNUMA, disponible en <https://www.lifecycleinitiative.org/wp-content/uploads/2012/12/2009%20-%20Guidelines%20for%20sLCA%20-%20EN.pdf>.

⁴² Declaración tripartita de principios sobre las empresas multinacionales y la política social de la OIT, disponible en https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_emp/---emp_ent/documents/publication/wcms_124924.pdf.

⁴³ OCDE (2018), Guía de debida diligencia de la OCDE para una conducta empresarial responsable, disponible en <https://mneguidelines.oecd.org/Guia-de-la-OCDE-de-debida-diligencia-para-una-conducta-empresarial-responsable.pdf>.

⁴⁴ OCDE (2016), Guía de debida diligencia de la OCDE para la gestión responsable de las cadenas de suministro de minerales procedentes de zonas de conflicto y de alto

económico. En relación con la extracción, la transformación y el comercio de *determinados* recursos minerales naturales utilizados para la producción de pilas y baterías, la Guía de debida *diligencia* de la OCDE para la gestión responsable de las cadenas de suministro de minerales procedentes de zonas de conflicto y de alto riesgo⁴⁴ (en lo sucesivo, la «Guía de *debida diligencia* de la OCDE») constituye *una norma reconocida internacionalmente para las empresas, orientada a respetar los derechos humanos y abstenerse de contribuir a los conflictos a través de sus decisiones y prácticas de compra de minerales o metales.*

⁴⁰ Los diez principios del Pacto Mundial de las Naciones Unidas, disponibles en <https://www.unglobalcompact.org/what-is-gc/mission/principles>

⁴¹ Directrices para la evaluación del ciclo de vida social de los productos del PNUMA, disponible en <https://www.lifecycleinitiative.org/wp-content/uploads/2012/12/2009%20-%20Guidelines%20for%20sLCA%20-%20EN.pdf>.

⁴² Declaración tripartita de principios sobre las empresas multinacionales y la política social de la OIT, disponible en https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_emp/---emp_ent/documents/publication/wcms_124924.pdf.

⁴³ OCDE (2018), Guía de debida diligencia de la OCDE para una conducta empresarial responsable, disponible en <https://mneguidelines.oecd.org/Guia-de-la-OCDE-de-debida-diligencia-para-una-conducta-empresarial-responsable.pdf>.

⁴⁴ OCDE (2016), Guía de debida diligencia de la OCDE para la gestión responsable de las cadenas de suministro de minerales procedentes de zonas de conflicto y de alto

Enmienda 17

Propuesta de Reglamento Considerando 65

Texto de la Comisión

(65) Conforme a la Guía de diligencia debida de la OCDE⁴⁵, la diligencia debida es un proceso continuo, proactivo y reactivo a través del cual las empresas garantizan que respetan los derechos humanos y no contribuyen al conflicto⁴⁶. Por «diligencia debida basada en el riesgo» se entiende las medidas que las empresas deben adoptar para detectar y abordar los riesgos reales y potenciales al objeto de prevenir o mitigar los impactos negativos asociados a sus actividades o sus decisiones de abastecimiento. Una empresa puede evaluar el riesgo que entrañan sus actividades y relaciones, y adoptar medidas de reducción de riesgos acordes con las normas pertinentes previstas en la legislación nacional e internacional, las recomendaciones de las organizaciones internacionales sobre conducta empresarial responsable, las herramientas respaldadas por el Gobierno, las iniciativas voluntarias del sector privado y las políticas y sistemas internos de una empresa. Este enfoque también ayuda a adaptar el ejercicio de diligencia debida a la envergadura de las actividades de la empresa o las relaciones de la cadena de suministro.

⁴⁵ Página 15 de la Guía de debida diligencia de la OCDE.

⁴⁶ OCDE (2011), Líneas Directrices de la OCDE para Empresas Multinacionales, OCDE, París; OCDE (2006), Herramienta

Enmienda

(65) Conforme a la Guía de diligencia debida de la OCDE⁴⁵, la diligencia debida es un proceso continuo, proactivo y reactivo a través del cual las empresas garantizan que respetan los derechos humanos y **el medio ambiente**, y no contribuyen al conflicto⁴⁶. Por «diligencia debida basada en el riesgo» se entiende las medidas que las empresas deben adoptar para detectar y abordar los riesgos reales y potenciales al objeto de prevenir o mitigar los impactos negativos asociados a sus actividades o sus decisiones de abastecimiento. Una empresa puede evaluar el riesgo que entrañan sus actividades y relaciones, y adoptar medidas de reducción de riesgos acordes con las normas pertinentes previstas en la legislación nacional e internacional, las recomendaciones de las organizaciones internacionales sobre conducta empresarial responsable, las herramientas respaldadas por el Gobierno, las iniciativas voluntarias del sector privado y las políticas y sistemas internos de una empresa. Este enfoque también ayuda a adaptar el ejercicio de diligencia debida a la envergadura de las actividades de la empresa o las relaciones de la cadena de suministro.

⁴⁵ Página 15 de la Guía de debida diligencia de la OCDE.

⁴⁶ OCDE (2011), Líneas Directrices de la OCDE para Empresas Multinacionales, OCDE, París; OCDE (2006), Herramienta

de la OCDE de Concienciación de los Riesgos para Empresas Multinacionales en Zonas de Gobernanza Deficiente. OCDE, París. y Principios Rectores sobre las empresas y los derechos humanos: puesta en Práctica del Marco de las Naciones Unidas para «Proteger, Respetar y Remediar» (Informe del Representante Especial del Secretario General para la cuestión de los derechos humanos y las empresas transnacionales y otras empresas, John Ruggie, A/HRC/17/31. 21 de marzo de 2011).

de la OCDE de Concienciación de los Riesgos para Empresas Multinacionales en Zonas de Gobernanza Deficiente. OCDE, París. y Principios Rectores sobre las empresas y los derechos humanos: puesta en Práctica del Marco de las Naciones Unidas para «Proteger, Respetar y Remediar» (Informe del Representante Especial del Secretario General para la cuestión de los derechos humanos y las empresas transnacionales y otras empresas, John Ruggie, A/HRC/17/31. 21 de marzo de 2011).

Enmienda 18

Propuesta de Reglamento Considerando 65 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(65 bis) Si bien los programas de diligencia debida de la cadena de suministro del sector privado pueden servir de apoyo a los operadores económicos en su diligencia debida, estos últimos deben conservar la responsabilidad individual de cumplir las obligaciones de diligencia debida establecidas en el presente Reglamento.

Enmienda 19

Propuesta de Reglamento Considerando 66

Texto de la Comisión

Enmienda

(66) Deben adoptarse políticas de diligencia debida de la cadena de suministro obligatorias, o modificarse las existentes, **para abordar**, como mínimo, las categorías de riesgos sociales y ambientales prevalentes. Estas políticas deben cubrir los impactos actuales y previsibles, por un lado, sobre la vida

(66) Deben adoptarse políticas de diligencia debida de la cadena de suministro obligatorias, o modificarse las existentes, como mínimo, las categorías de riesgos sociales y ambientales prevalentes, **para abordar las categorías de riesgos sociales, ambientales y de derechos humanos**. Estas políticas deben cubrir los

social, y en particular sobre los derechos humanos, la salud y la seguridad humana, la salud y la seguridad en el trabajo y los derechos laborales y, por otro lado, sobre el medio ambiente, en particular sobre el uso del agua, la protección del suelo, la contaminación atmosférica y la biodiversidad, incluida la vida comunitaria.

impactos actuales y previsibles, por un lado, sobre la vida social, y en particular sobre los derechos humanos, la salud y la seguridad humana, la salud y la seguridad en el trabajo y los derechos laborales y, por otro lado, sobre el medio ambiente, en particular sobre el uso del agua, la protección del suelo, la contaminación atmosférica y la biodiversidad, incluida la vida comunitaria.

Enmienda 20

Propuesta de Reglamento Considerando 67

Texto de la Comisión

(67) Por lo que respecta a las categorías de riesgo social, las políticas de diligencia debida deben abordar los riesgos en la cadena de suministro de las pilas y baterías en relación con la protección de los derechos humanos, incluidas la salud humana, la protección de los niños y la igualdad de género, en consonancia con la legislación internacional de derechos humanos⁴⁷. Las políticas de diligencia debida deben contener información sobre el modo en el que el operador económico ha contribuido a la prevención de abusos de los derechos humanos y sobre los instrumentos implantados en la estructura empresarial del operador para combatir la corrupción y el cohecho. Las políticas de diligencia debida también deben garantizar la correcta aplicación de las reglas de los convenios fundamentales de la Organización Internacional del Trabajo⁴⁸ enumerados en el Anexo I de la Declaración Tripartita de la OIT.

⁴⁷ Incluida la Declaración Universal de Derechos Humanos, el Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales, el Pacto Internacional de

Enmienda

(67) Por lo que respecta a las categorías de riesgo social, las políticas de diligencia debida deben abordar los riesgos en la cadena de suministro de las pilas y baterías en relación con la protección de los derechos humanos, incluidas la salud humana, ***los derechos de los pueblos indígenas***, la protección de los niños y la igualdad de género, en consonancia con la legislación internacional de derechos humanos⁴⁷. Las políticas de diligencia debida deben contener información sobre el modo en el que el operador económico ha contribuido a la prevención de abusos de los derechos humanos y sobre los instrumentos implantados en la estructura empresarial del operador para combatir la corrupción y el cohecho. Las políticas de diligencia debida también deben garantizar la correcta aplicación de las reglas de los convenios fundamentales de la Organización Internacional del Trabajo⁴⁸ enumerados en el Anexo I de la Declaración Tripartita de la OIT.

⁴⁷ Incluida la Declaración Universal de Derechos Humanos, el Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales, el Pacto Internacional de

Derechos Civiles y Políticos, la Convención sobre la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra la Mujer, la Convención sobre los Derechos del Niño y la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad.

⁴⁸ Los ocho convenios fundamentales son Convenio sobre la libertad sindical y la protección del derecho de sindicación, 1948 (n.º 87), 2. Convenio sobre el derecho de sindicación y de negociación colectiva, 1949 (n.º 98), 3. Convenio relativo al trabajo forzoso u obligatorio, 1930 (n.º 29) (y su protocolo de 2014), 4. Convenio relativo a la abolición del trabajo forzoso, 1957 (n.º 105), 5. Convenio sobre la edad mínima, 1973 (n.º 138), 6. Convenio sobre las peores formas de trabajo infantil, 1999 (n.º 182), 7. Convenio sobre igualdad de remuneración, 1951 (n.º 100), 8. Convenio sobre la discriminación (empleo y ocupación), 1958 (n.º 111).

Enmienda 21

Propuesta de Reglamento Considerando 68

Texto de la Comisión

(68) Por lo que respecta a las categorías de riesgos ambientales, las políticas de diligencia debida deben abordar los riesgos en la cadena de suministro de las pilas y baterías relacionados con la protección del entorno actual y de la diversidad biológica en consonancia con el Convenio sobre la Diversidad Biológica⁴⁹, que también incluye la consideración de las comunidades locales, y la protección y el desarrollo de estas.

Derechos Civiles y Políticos, la Convención sobre la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra la Mujer, la Convención sobre los Derechos del Niño, la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad **y la Declaración de las Naciones Unidas sobre los derechos de los pueblos indígenas.**

⁴⁸ Los ocho convenios fundamentales son 1. Convenio sobre la libertad sindical y la protección del derecho de sindicación, 1948 (n.º 87), 2. Convenio sobre el derecho de sindicación y de negociación colectiva, 1949 (n.º 98), 3. Convenio relativo al trabajo forzoso u obligatorio, 1930 (n.º 29) (y su protocolo de 2014), 4. Convenio relativo a la abolición del trabajo forzoso, 1957 (n.º 105), 5. Convenio sobre la edad mínima, 1973 (n.º 138), 6. Convenio sobre las peores formas de trabajo infantil, 1999 (n.º 182), 7. Convenio sobre igualdad de remuneración, 1951 (n.º 100), 8. Convenio sobre la discriminación (empleo y ocupación), 1958 (n.º 111).

Enmienda

(68) Por lo que respecta a las categorías de riesgos ambientales, las políticas de diligencia debida deben abordar los riesgos en la cadena de suministro de las pilas y baterías relacionados con la protección del entorno actual, **del clima en consonancia con el Acuerdo de París de las Naciones Unidas** y de la diversidad biológica en consonancia con el Convenio sobre la Diversidad Biológica⁴⁹, que también incluye la consideración de las comunidades locales, y la protección y el desarrollo de estas.

⁴⁹ Según lo establecido en la Convención sobre la Diversidad Biológica, disponible en <https://www.cbd.int/convention/text/> y, en particular, la Decisión COP VIII/28 «Directrices voluntarias sobre la evaluación del impacto, incluida la diversidad biológica», disponible en <https://www.cbd.int/decision/cop/?id=11042>.

⁴⁹ Según lo establecido en la Convención sobre la Diversidad Biológica, disponible en <https://www.cbd.int/convention/text/> y, en particular, la Decisión COP VIII/28 «Directrices voluntarias sobre la evaluación del impacto, incluida la diversidad biológica», disponible en <https://www.cbd.int/decision/cop/?id=11042>.

Enmienda 22

Propuesta de Reglamento Considerando 65 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(69 bis) Incluso cuando se aplican medidas de diligencia debida, pueden producirse daños. Los perjudicados deben tener derecho a presentar recursos judiciales y acceder a la justicia. Los operadores económicos responsables deben asegurarse activamente de que ponen a disposición de los afectados recursos para reparar esos daños, tanto individualmente como en cooperación con otros agentes. Deben ser responsables de cualquier efecto negativo que ellos, o las entidades que controlan o tienen el potencial de controlar, hayan provocado o contribuido a provocar.

Enmienda 23

Propuesta de Reglamento Considerando 81

Texto de la Comisión

Enmienda

(81) Habida cuenta del impacto ambiental y la pérdida de materiales que generan los residuos de pilas y baterías que no se recogen por separado, y que por consiguiente no se tratan de una forma

(81) Habida cuenta del impacto ambiental y la pérdida de materiales que generan los residuos de pilas y baterías que no se recogen por separado, y que por consiguiente no se tratan de una forma

respetuosa con el medio ambiente, debe seguir aplicándose el objetivo de recogida para las pilas y baterías portátiles establecido en la Directiva 2006/66/CE y aumentarse gradualmente. **En la clasificación de pilas y baterías portátiles del presente Reglamento se incluyen también las baterías que accionan medios de transporte ligeros. Dado que el aumento actual de las ventas de este tipo de baterías hace que resulte difícil calcular la cantidad de ellas que se introducen en el mercado y se recogen al final de su vida útil, estas baterías portátiles deben excluirse del índice de recogida de pilas y baterías portátiles. Esta exclusión debe revisarse junto con el objetivo de recogida de residuos de pilas y baterías portátiles, que también puede abordar cambios en la metodología para calcular el índice de recogida de pilas y baterías portátiles. La Comisión elaborará un informe para respaldar estas revisiones.**

Enmienda 24

Propuesta de Reglamento Considerando 86 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(86 bis) Uno de los objetivos clave de este Reglamento consiste en conseguir que el sector de las pilas y baterías de la Unión sea competitivo y sostenible. Para lograrlo, es necesario reducir su dependencia de las importaciones de materias primas vírgenes de terceros países. La introducción de objetivos mínimos de eficiencia de reciclado y recogida contribuiría a este objetivo.

Enmienda 25

Propuesta de Reglamento Considerando 88

Texto de la Comisión

(88) Las baterías industriales y para vehículos eléctricos que ya no resulten apropiadas para el objetivo inicial para el que se fabricaron podrán utilizarse para un fin distinto como baterías estacionarias de almacenamiento de energía. Está surgiendo un mercado para la segunda vida de las baterías industriales y para vehículos eléctricos usadas y, con vistas a respaldar la aplicación práctica de la jerarquía de los residuos, deben fijarse normas específicas que permitan una adaptación responsable de las baterías usadas, teniéndose en cuenta al mismo tiempo el principio de precaución y garantizándose la seguridad de uso para los usuarios finales. Estos tipos de baterías usadas deben someterse a una evaluación del estado de salud y de la capacidad disponible que permita determinar si pueden utilizarse para fines distintos del original. A fin de garantizar unas condiciones uniformes a la hora de aplicarse las disposiciones relativas a la determinación del estado de salud de las pilas y baterías, deben conferirse a la Comisión los poderes de ejecución pertinentes.

Enmienda

(88) Las baterías industriales y para vehículos eléctricos que ya no resulten apropiadas para el objetivo inicial para el que se fabricaron podrán utilizarse para un fin distinto como baterías estacionarias de almacenamiento de energía. Está surgiendo un mercado para la segunda vida de las baterías industriales y para vehículos eléctricos usadas y, con vistas a respaldar la aplicación práctica de la jerarquía de los residuos, deben fijarse normas específicas que permitan una adaptación responsable de las baterías usadas, teniéndose en cuenta al mismo tiempo el principio de precaución y garantizándose la seguridad de uso para los usuarios finales. Estos tipos de baterías usadas deben someterse a una evaluación del estado de salud y de la capacidad disponible que permita determinar si pueden utilizarse para fines distintos del original. ***Las pilas y baterías respecto a las que se determine que son adecuadas para usos distintos a los previstos originalmente podrán, en principio, reutilizarse o adaptarse.*** A fin de garantizar unas condiciones uniformes a la hora de aplicarse las disposiciones relativas a la determinación del estado de salud de las pilas y baterías, deben conferirse a la Comisión los poderes de ejecución pertinentes.

Enmienda 26

**Propuesta de Reglamento
Artículo 1 – apartado 2**

Texto de la Comisión

2. El presente Reglamento se aplicará a todos los tipos de pilas y baterías, a saber, las pilas y baterías portátiles, las baterías de automoción, las baterías para vehículos eléctricos y las baterías industriales, independientemente de su forma, volumen,

Enmienda

2. El presente Reglamento se aplicará a todos los tipos de pilas y baterías, a saber, las pilas y baterías portátiles, las baterías de automoción, las baterías para vehículos eléctricos, ***las baterías para medios de transporte ligero*** y las baterías industriales,

peso, diseño, composición material, uso o finalidad. También se aplicará a las pilas y baterías incorporadas o añadidas a otros productos.

independientemente de su forma, volumen, peso, diseño, composición material, uso o finalidad. También se aplicará a las pilas y baterías incorporadas o añadidas a otros productos.

(Esta enmienda se aplica a los artículos 2, 7, 8, 10, 11, 14, 39, 48, 55 y 59, a los anexos II, IV y XI, a los considerandos 2, 12, 13, 18, 30 y 81)

Enmienda 27

Propuesta de Reglamento

Artículo 2 – párrafo 1 – punto 7 – guion 3

Texto de la Comisión

— no esté diseñada con fines industriales, y

Enmienda

— no esté diseñada ***exclusivamente*** con fines industriales; y

Enmienda 28

Propuesta de Reglamento

Artículo 2 – párrafo 1 – punto 7 – guion 4

Texto de la Comisión

— no sea ni una batería para vehículos eléctricos ni una batería de automoción;

Enmienda

— no sea ni una batería para vehículos eléctricos ni una batería de automoción, ***ni una batería para medios de transporte ligeros***;

Enmienda 29

Propuesta de Reglamento

Artículo 2 – párrafo 1 – punto 7 – guion 4 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

- ***incluya los juguetes equipados con una batería como se especifica en la Directiva 2009/48/CE sobre la seguridad de los juguetes (TSD)***;

Enmienda 30

Propuesta de Reglamento Artículo 2 – párrafo 1 – punto 9

Texto de la Comisión

(9) *vehículo de ruedas con un motor eléctrico de menos de 750 vatios en el que los pasajeros van sentados cuando el vehículo **está en movimiento** y que puede estar alimentado exclusivamente por el motor eléctrico o por una combinación de motor y fuerza humana; «batería de automoción»:*

Enmienda

(9) *«batería para medio de transporte ligero»: cualquier batería de un vehículo de ruedas que puede estar alimentado exclusivamente por el motor eléctrico o por una combinación de motor y fuerza humana, **incluidos los vehículos exentos de la legislación sobre homologación o los vehículos de las categorías homologadas previstas en el Reglamento (UE) n.º 168/2013 y con un peso inferior a 25 kg;***

Enmienda 31

Propuesta de Reglamento Artículo 2 – párrafo 1 – punto 10

Texto de la Comisión

(10) *toda batería utilizada **exclusivamente** para el arranque, el encendido o el alumbrado de automóviles;*

Enmienda

(10) *«batería de automoción»: toda batería utilizada para el arranque, el encendido o el alumbrado de automóviles y **maquinaria móvil no de carretera, y cualquier otra función auxiliar o de apoyo en el vehículo;***

Enmienda 32

Propuesta de Reglamento Artículo 2 – párrafo 1 – punto 11

Texto de la Comisión

(11) *«batería industrial»: toda batería diseñada para usos industriales y cualquier otra batería, excluidas las pilas y baterías portátiles, las baterías para vehículos eléctricos y las baterías de **automoción;***

Enmienda

(11) *«batería industrial»: toda batería diseñada para usos industriales y cualquier otra batería, excluidas las pilas y baterías portátiles, las baterías para vehículos eléctricos, **las baterías de automoción** y las baterías **para medios de transporte ligeros;***

Enmienda 33

Propuesta de Reglamento Artículo 2 – párrafo 1 – punto 12

Texto de la Comisión

(12) «batería para vehículos eléctricos»: toda batería específicamente diseñada para ofrecer tracción a vehículos híbridos y eléctricos **para transporte por carretera**;

Enmienda

(12) «batería para vehículos eléctricos»: toda batería específicamente diseñada para ofrecer tracción a vehículos híbridos y eléctricos **de la categoría L, según lo previsto en el Reglamento (UE) n.º 168/2013, y con un peso superior a 25 kg, o a un vehículo de las categorías M, N u O, según lo previsto en el Reglamento (UE) n.º 2018/858**;

Enmienda 34

Propuesta de Reglamento Artículo 2 – párrafo 1 – punto 17

Texto de la Comisión

(17) «modelo de pila o batería»: toda pila o batería fabricada que se produzca en serie;

Enmienda

(17) «modelo de pila o batería»: toda pila o batería que se produzca en serie;

Enmienda 35

Propuesta de Reglamento Artículo 2 – párrafo 1 – punto 21

Texto de la Comisión

(21) «código QR»: código de barras matriz que sirve como enlace a información sobre un modelo de pila o batería;

Enmienda

(21) «código QR»: matriz que sirve como enlace a información sobre un modelo de pila o batería;

Enmienda 36

Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – párrafo 1 – punto 22

Texto de la Comisión

(22) «sistema de gestión de baterías»: dispositivo electrónico que controla o gestiona las funciones eléctricas y térmicas de la batería, que gestiona y almacena los datos sobre los parámetros para determinar el estado de salud y la vida útil prevista de la batería recogidos en el anexo VII y que se comunica con el vehículo o el aparato en que se encuentra incorporada la batería;

Enmienda

(22) «sistema de gestión de baterías»: dispositivo electrónico que controla o gestiona las funciones eléctricas y térmicas de la batería, que gestiona y almacena los datos sobre los parámetros para determinar **la seguridad**, el estado de salud y la vida útil prevista de la batería recogidos en el anexo VII y que se comunica con el vehículo o el aparato en que se encuentra incorporada la batería;

Enmienda 37

Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – párrafo 1 – punto 26 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(26 bis) «preparación para la adaptación»: toda operación por la que se preparan partes o la totalidad de un residuo de pila o batería de modo que pueda utilizarse para un fin o una aplicación distintos de aquellos para los que se diseñó originalmente la pila o batería;

Enmienda 38

Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – párrafo 1 – punto 36

Texto de la Comisión

Enmienda

(36) «diligencia debida de la cadena de suministro»: obligaciones del operador económico que introduce una batería **industrial recargable o una batería para vehículos eléctricos** en el mercado en relación con su sistema de gestión, la gestión de riesgos, las verificaciones por

(36) «diligencia debida de la cadena de suministro»: obligaciones del operador económico que introduce una batería en el mercado en relación con su sistema de gestión, la gestión de riesgos, las verificaciones por terceros realizadas por organismos notificados y el suministro de

terceros realizadas por organismos notificados y el suministro de información con miras a identificar y abordar los riesgos reales y posibles relacionados con el suministro, el tratamiento y el comercio de las materias primas *necesarias* para la fabricación de pilas o baterías;

información con miras a identificar, *prevenir* y abordar los riesgos reales y posibles relacionados con el suministro, el tratamiento y el comercio de las materias primas *y de los productos químicos necesarios* para la fabricación de pilas o baterías;

Enmienda 39

Propuesta de Reglamento

Artículo 2 – párrafo 4 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

La Comisión creará una base de datos electrónica, que se actualizará periódicamente, para las distintas pilas y baterías pertenecientes a las categorías establecidas en los puntos 7, 8, 9, 10, 11 y 12 del presente artículo para apoyar una ejecución clara y coherente del presente Reglamento.

Enmienda 40

Propuesta de Reglamento

Artículo 7 – apartado 1 – párrafo 1 – parte introductoria

Texto de la Comisión

Enmienda

1. Las baterías para vehículos eléctricos y las baterías industriales recargables con almacenamiento interno y una capacidad superior a 2 kWh irán acompañadas de documentación técnica que incluya, para cada modelo y lote de baterías y por planta de fabricación, una declaración sobre la huella de carbono elaborada de conformidad con el acto delegado a que se refiere el párrafo segundo, y que contenga al menos la siguiente información:

1. Las baterías para vehículos eléctricos y las baterías industriales recargables con almacenamiento interno y una capacidad superior a 2 kWh *y baterías de medios de transporte ligero* irán acompañadas de documentación técnica que incluya, para cada modelo y lote de baterías y por planta de fabricación, una declaración sobre la huella de carbono elaborada de conformidad con el acto delegado a que se refiere el párrafo segundo, *verificada por un experto independiente* y que contenga al menos la siguiente información:

Enmienda 41

Propuesta de Reglamento

Artículo 7 – apartado 1 – párrafo 1 – letra d

Texto de la Comisión

d) huella de carbono total de la batería, calculada como kg de dióxido de carbono equivalente;

Enmienda

d) huella de carbono total de la batería, calculada como kg de dióxido de carbono equivalente, ***incluidas las emisiones previas***;

Enmienda 42

Propuesta de Reglamento

Artículo 7 – apartado 1 – párrafo 1 – letra g bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

g bis) información sobre las materias primas utilizadas, incluida la proporción de contenido renovable;

Enmienda 43

Propuesta de Reglamento

Artículo 7 – apartado 1 – párrafo 2

Texto de la Comisión

Enmienda

El requisito de la declaración sobre la huella de carbono recogido en el párrafo primero se aplicará a partir del 1 de julio de 2024 para las baterías para vehículos eléctricos y las baterías ***industriales recargables***.

El requisito de la declaración sobre la huella de carbono recogido en el párrafo primero se aplicará a partir del 1 de julio de 2024 para las baterías para vehículos eléctricos, ***las baterías industriales recargables*** y las baterías ***de medios de transporte ligeros***.

Enmienda 44

Propuesta de Reglamento

Artículo 7 – apartado 1 – párrafo 2 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

La Comisión adoptará actos delegados, con arreglo al artículo 73, en lo referente al establecimiento de los criterios para la inclusión de información sobre la intensidad de las emisiones de gases de efecto invernadero y la intensidad energética, así como para el cálculo de los diferentes factores de emisión.

Enmienda 45

Propuesta de Reglamento Artículo 7 – apartado 2 – párrafo 1

Texto de la Comisión

Enmienda

Las baterías para vehículos eléctricos y las baterías industriales recargables con almacenamiento interno y una capacidad superior a 2 kWh llevarán una etiqueta visible, claramente legible e indeleble en la que se indique la clase de rendimiento en términos de huella de carbono a la que corresponda la batería.

Las baterías para vehículos eléctricos y las baterías industriales recargables con almacenamiento interno y una capacidad superior a 2 kWh **y las batería para medios de transporte ligero** llevarán una etiqueta visible, claramente legible e indeleble en la que se indique la clase de rendimiento en términos de huella de carbono a la que corresponda la batería.

Enmienda 46

Propuesta de Reglamento Artículo 7 – apartado 2 – párrafo 3

Texto de la Comisión

Enmienda

Los requisitos de la clase de rendimiento en términos de huella de carbono recogidos en el párrafo primero se aplicarán a partir del 1 de enero de 2026 para las baterías para vehículos eléctricos y las baterías **industriales recargables**.

Los requisitos de la clase de rendimiento en términos de huella de carbono recogidos en el párrafo primero se aplicarán a partir del 1 de enero de 2026 para las baterías para vehículos eléctricos, las baterías industriales recargables y **las baterías para medios de transporte ligeros**.

Enmienda 47

Propuesta de Reglamento
Artículo 7 – apartado 3 – párrafo 1

Texto de la Comisión

Las baterías para vehículos eléctricos y las baterías industriales recargables con almacenamiento interno y una capacidad superior a 2 kWh irán acompañadas, para cada modelo y lote de baterías y por planta de fabricación, de documentación técnica que demuestre que el valor de la huella de carbono durante el ciclo de vida declarado se encuentra por debajo del límite máximo establecido en el acto delegado adoptado por la Comisión con arreglo al párrafo tercero.

Enmienda

Las baterías para vehículos eléctricos, **las baterías para medios de transporte ligeros** y las baterías industriales recargables con almacenamiento interno y una capacidad superior a 2 kWh irán acompañadas, para cada modelo y lote de baterías y por planta de fabricación, de documentación técnica que demuestre que el valor de la huella de carbono durante el ciclo de vida declarado se encuentra por debajo del límite máximo establecido en el acto delegado adoptado por la Comisión con arreglo al párrafo tercero.

Enmienda 48

Propuesta de Reglamento
Artículo 7 – apartado 3 – párrafo 2

Texto de la Comisión

El requisito de aplicar un límite máximo para la huella de carbono durante el ciclo de vida a que se refiere el párrafo primero se aplicará a partir del 1 de julio de 2027 para las baterías para vehículos eléctricos y las baterías **industriales recargables**.

Enmienda

El requisito de aplicar un límite máximo para la huella de carbono durante el ciclo de vida a que se refiere el párrafo primero se aplicará a partir del 1 de julio de 2027 para las baterías para vehículos eléctricos, **las baterías industriales recargables** y las baterías **para medios de transporte ligeros**.

Enmienda 49

Propuesta de Reglamento
Artículo 8 – título

Texto de la Comisión

Contenido reciclado de las baterías industriales, las baterías para vehículos eléctricos y las baterías de **automoción**

Enmienda

Contenido reciclado de las baterías industriales, las baterías para vehículos eléctricos, **las baterías de automoción** y las baterías **para medios de transporte ligero**

Enmienda 50

Propuesta de Reglamento Artículo 8 – apartado 1 – párrafo 1

Texto de la Comisión

A partir del 1 de enero de 2027, las baterías industriales, las baterías para vehículos **eléctricos** y las baterías de automoción **con almacenamiento interno y una capacidad superior a 2 kWh** que contengan cobalto, plomo, litio o níquel en sus materiales activos irán acompañadas de documentación técnica sobre la cantidad de cobalto, plomo, litio o níquel recuperados a partir de residuos que se encuentra presente en los materiales activos de cada modelo y lote de baterías por planta de fabricación.

Enmienda

A partir del 1 de enero de 2027, las baterías industriales, las baterías para vehículos **eléctrico**, las baterías de automoción **y las baterías para medios de transporte ligero** que contengan cobalto, plomo, litio o níquel en sus materiales activos irán acompañadas de documentación técnica sobre la cantidad de cobalto, plomo, litio o níquel recuperados a partir de residuos que se encuentra presente en los materiales activos de cada modelo y lote de baterías por planta de fabricación.

(La supresión de la referencia a «con almacenamiento interno y una capacidad superior a 2 kWh» se aplica a los artículos 8, 10, 14, 39 y 59 y al considerando 30).

Enmienda 51

Propuesta de Reglamento Artículo 8 – apartado 1 – párrafo 2

Texto de la Comisión

A más tardar el 31 de diciembre de 2025, la Comisión adoptará un acto de ejecución en el que se describa la metodología que se empleará para calcular y verificar la cantidad de cobalto, plomo, litio o níquel recuperados a partir de residuos que se encuentra presente en los materiales activos de las baterías a que se refiere el párrafo primero, así como el formato para la documentación técnica. Ese acto de ejecución se adoptará de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 74, apartado 3.

Enmienda

A más tardar el 31 de diciembre de 2025, la Comisión adoptará un acto de ejecución en el que se describa la metodología que se empleará para calcular y verificar **por parte de un experto independiente** la cantidad de cobalto, plomo, litio o níquel recuperados a partir de residuos que se encuentra presente en los materiales activos de las baterías a que se refiere el párrafo primero, así como el formato para la documentación técnica. Ese acto de ejecución se adoptará de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 74,

apartado 3.

Enmienda 52

Propuesta de Reglamento

Artículo 8 – apartado 2 – parte introductoria

Texto de la Comisión

2. A partir del 1 de enero de 2030, las baterías industriales, las baterías para vehículos eléctricos y las baterías de automoción **con almacenamiento interno y una capacidad superior a 2 kWh** que contengan cobalto, plomo, litio o níquel en sus materiales activos irán acompañadas de documentación técnica que demuestre que esas baterías contienen el siguiente porcentaje mínimo de cobalto, plomo, litio o níquel recuperados a partir de residuos en los materiales activos de cada modelo y lote de baterías por planta de fabricación:

Enmienda

2. A partir del 1 de enero de 2030, las baterías industriales, las baterías para vehículos eléctricos y las baterías de automoción **y las baterías para medios de transporte ligero** que contengan cobalto, plomo, litio o níquel en sus materiales activos irán acompañadas de documentación técnica que demuestre que esas baterías contienen el siguiente porcentaje mínimo de cobalto, plomo, litio o níquel recuperados a partir de residuos en los materiales activos de cada modelo y lote de baterías por planta de fabricación:

Enmienda 53

Propuesta de Reglamento

Artículo 8 – apartado 3 – parte introductoria

Texto de la Comisión

3. A partir del 1 de enero de 2035, las baterías industriales, las baterías para vehículos eléctricos y las baterías de automoción **con almacenamiento interno y una capacidad superior a 2 kWh** que contengan cobalto, plomo, litio o níquel en sus materiales activos irán acompañadas de documentación técnica que demuestre que esas baterías contienen el siguiente porcentaje mínimo de cobalto, plomo, litio o níquel recuperados a partir de residuos en los materiales activos de cada modelo y lote de baterías por planta de fabricación:

Enmienda

3. A partir del 1 de enero de 2035, las baterías industriales, las baterías para vehículos eléctricos, las baterías de automoción **y las baterías para medios de transporte ligero** que contengan cobalto, plomo, litio o níquel en sus materiales activos irán acompañadas de documentación técnica que demuestre que esas baterías contienen el siguiente porcentaje mínimo de cobalto, plomo, litio o níquel recuperados a partir de residuos en los materiales activos de cada modelo y lote de baterías por planta de fabricación:

Enmienda 54

Propuesta de Reglamento
Artículo 8 – apartado 4

Texto de la Comisión

4. *Cuando así resulte apropiado y esté justificado debido a la disponibilidad de cobalto, plomo, litio o níquel recuperados a partir de residuos, o por la ausencia de dichos elementos, la Comisión estará facultada para adoptar, a más tardar el 31 de diciembre de 2027, un acto delegado con arreglo al artículo 73 a través del que se modifiquen los objetivos previstos en los apartados 2 y 3.*

Enmienda

4. *Tras el establecimiento de la metodología a que se refiere el apartado 1, y a más tardar el 31 de diciembre de 2026, la Comisión valorará, mediante una evaluación de impacto, si, debido a la disponibilidad de cobalto, plomo, litio o níquel recuperados a partir de residuos, está justificado revisar la lista de materiales y los objetivos previstos en los apartados 2 y 3 y, en su caso, presentará una propuesta legislativa a tal fin.*

Enmienda 55

Propuesta de Reglamento
Artículo 10 – título

Texto de la Comisión

Requisitos de rendimiento y durabilidad aplicables a las baterías industriales recargables y a las baterías para *vehículos eléctricos*

Enmienda

Requisitos de rendimiento y durabilidad aplicables a las baterías industriales recargables, *a las baterías para vehículos eléctricos* y a las baterías para *medios de transporte ligeros*

Enmienda 56

Propuesta de Reglamento
Artículo 10 – apartado 1 – párrafo 1

Texto de la Comisión

1. A partir del [doce meses después de la entrada en vigor del presente Reglamento], las baterías industriales recargables y las baterías para vehículos eléctricos *con almacenamiento interno y una capacidad superior a 2 kWh* irán acompañadas de documentación técnica que contenga valores para los parámetros

Enmienda

1. A partir del [doce meses después de la entrada en vigor del presente Reglamento], las baterías industriales recargables y las baterías para vehículos eléctricos, *así como las baterías para los medios de transporte ligeros*, irán acompañadas de documentación técnica que contenga valores para los parámetros

de rendimiento electroquímico y durabilidad previstos en el anexo IV, parte A.

de rendimiento electroquímico y durabilidad previstos en el anexo IV, parte A.

Enmienda 57

Propuesta de Reglamento Artículo 10 – apartado 2

Texto de la Comisión

2. A partir del 1 de enero de 2026, las baterías industriales recargables con almacenamiento interno y una capacidad superior a 2 kWh se ajustarán a los valores mínimos previstos en el acto delegado adoptado por la Comisión con arreglo al apartado 3 para los parámetros de rendimiento electroquímico y durabilidad previstos en el anexo IV, parte A.

Enmienda

2. A partir del 1 de enero de 2026, las baterías industriales recargables se ajustarán a los valores mínimos previstos en el acto delegado adoptado por la Comisión con arreglo al apartado 3 para los parámetros de rendimiento electroquímico y durabilidad previstos en el anexo IV, parte A.

Enmienda 58

Propuesta de Reglamento Artículo 10 – apartado 2 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

2 bis. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 73 para introducir los parámetros de rendimiento electroquímico y durabilidad previstos en el anexo IV para que sean complementarios o estén en consonancia con cualquier especificación técnica que pueda resultar del trabajo del Grupo de Trabajo sobre los Vehículos Eléctricos y el Medio Ambiente informal de la CEPE.

Enmienda 59

Propuesta de Reglamento Artículo 10 – apartado 3 – párrafo 1

Texto de la Comisión

A más tardar el 31 de diciembre de 2024, la Comisión adoptará un acto delegado con arreglo al artículo 73 para complementar el presente Reglamento al establecer valores mínimos para los parámetros de rendimiento electroquímico y durabilidad previstos en el anexo IV, parte A, que deben alcanzar las baterías industriales recargables con almacenamiento interno y una capacidad superior a 2 kWh.

Enmienda

A más tardar el 31 de diciembre de 2024, la Comisión adoptará un acto delegado con arreglo al artículo 73 para complementar el presente Reglamento al establecer valores mínimos para los parámetros de rendimiento electroquímico y durabilidad previstos en el anexo IV, parte A, que deben alcanzar las baterías industriales recargables.

Enmienda 60

**Propuesta de Reglamento
Artículo 10 – apartado 3 – párrafo 2**

Texto de la Comisión

Al elaborar el acto delegado a que se refiere el párrafo primero, la Comisión tendrá en cuenta la necesidad de reducir la repercusión ambiental durante el ciclo de vida de las baterías industriales recargables **con almacenamiento interno y una capacidad superior a 2 kWh**, y velará por que los requisitos en él previstos no tengan ninguna repercusión negativa considerable en la funcionalidad de dichas baterías ni de los aparatos en que se incorporen, en su asequibilidad ni en la competitividad del sector. No se impondrá ninguna carga administrativa excesiva para los fabricantes de las baterías o los aparatos implicados.

Enmienda

Al elaborar el acto delegado a que se refiere el párrafo primero, la Comisión tendrá en cuenta la necesidad de reducir la repercusión ambiental durante el ciclo de vida de las baterías industriales recargables, y velará por que los requisitos en él previstos no tengan ninguna repercusión negativa considerable en la funcionalidad de dichas baterías ni de los aparatos en que se incorporen, en su asequibilidad ni en la competitividad del sector. No se impondrá ninguna carga administrativa excesiva para los fabricantes de las baterías o los aparatos implicados.

Enmienda 61

**Propuesta de Reglamento
Artículo 11 – apartado 1 – párrafo 1**

Texto de la Comisión

Las pilas y baterías portátiles **incorporadas en aparatos** serán fácilmente extraíbles y

Enmienda

Las pilas y baterías portátiles, **así como las baterías para medios de transporte ligero**

sustituibles por los usuarios finales o por operadores independientes durante la vida útil del aparato, en el caso de que las pilas y baterías tengan una vida útil más corta, o a más tardar al finalizar la vida útil del aparato.

incluidas las que alimentan los medios de transporte ligeros, serán fácilmente extraíbles y sustituibles por los usuarios finales o por operadores independientes durante la vida útil del aparato, en el caso de que las pilas y baterías tengan una vida útil más corta, o a más tardar al finalizar la vida útil del aparato.

Enmienda 62

Propuesta de Reglamento Artículo 11 – apartado 1 – párrafo 2

Texto de la Comisión

Se considera que una pila o batería es fácil de sustituir cuando, ***una vez extraída del aparato***, puede reemplazarse por una similar sin que ello afecte al funcionamiento ni al rendimiento del aparato.

Enmienda

Se considera que una pila o batería es fácil de sustituir cuando, ***con herramientas estándar disponibles para los usuarios finales u operadores independientes***, puede reemplazarse por una similar sin que ello afecte al funcionamiento ni al rendimiento del aparato.

Enmienda 63

Propuesta de Reglamento Artículo 14 – apartado 1

Texto de la Comisión

1. ***Las*** baterías industriales recargables y las baterías para ***vehículos eléctricos con almacenamiento interno y una capacidad superior a 2 kWh*** incorporarán un sistema de gestión de la batería que contenga los datos sobre los parámetros para determinar el estado de salud y la vida útil prevista de las baterías, según se establece en el anexo VII.

Enmienda

1. ***Al menos las*** baterías industriales recargables y las baterías para ***medios de transporte ligeros*** incorporarán un sistema de gestión de la batería que contenga los datos sobre los parámetros para determinar el estado de salud y la vida útil prevista de las baterías, según se establece en el anexo VII.

Enmienda 64

Propuesta de Reglamento Artículo 14 – apartado 3 bis (nuevo)

3 bis. La Comisión está facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 73 a fin de modificar los parámetros para determinar el estado de salud y la vida útil prevista de las baterías para vehículos eléctricos previstos en el anexo VII para que sean complementarios o estén en consonancia con cualquier especificación técnica que pueda derivarse del trabajo del Grupo de Trabajo sobre los Vehículos Eléctricos y el Medio Ambiente informal de la CEPE.

Enmienda 65

Propuesta de Reglamento

Artículo 25 – apartado 7 – letra c

Texto de la Comisión

c) un conocimiento y una comprensión adecuados de los requisitos previstos en los capítulos II y III, de las normas armonizadas aplicables a que se refiere el artículo 15 y las especificaciones comunes a que se refiere el artículo 16, y de las disposiciones pertinentes de la legislación de armonización de la Unión y de la legislación nacional;

Enmienda

c) un conocimiento y una comprensión adecuados de los requisitos previstos en los capítulos II y III, de las normas **de diligencia debida establecidas en el artículo 39, de las normas** armonizadas aplicables a que se refiere el artículo 15 y las especificaciones comunes a que se refiere el artículo 16, y de las disposiciones pertinentes de la legislación de armonización de la Unión y de la legislación nacional;

Enmienda 66

Propuesta de Reglamento

Artículo 39 – título

Texto de la Comisión

Obligación de que los operadores económicos que introducen en el mercado baterías **industriales recargables y baterías para vehículos eléctricos con**

Enmienda

Obligación de que los operadores económicos que introducen en el mercado baterías para **medios de transporte ligeros** establezcan políticas de diligencia debida

almacenamiento interno y una capacidad superior a 2 kWh establezcan políticas de diligencia debida de la cadena de suministro

de la cadena de suministro

Enmienda 67

Propuesta de Reglamento Artículo 39 – apartado 1

Texto de la Comisión

1. A partir del *[doce* meses después de la entrada en vigor del presente Reglamento], los operadores económicos que introduzcan en el mercado baterías industriales recargables y baterías para vehículos eléctricos ***con almacenamiento interno y una capacidad superior a 2 kWh*** cumplirán las obligaciones de diligencia debida de la cadena de suministro previstas en los apartados 2 a 5 del presente artículo y conservarán documentación que demuestre el cumplimiento de dichas obligaciones, incluidos los resultados de la verificación por terceros llevada a cabo por organismos notificados.

Enmienda

1. A partir del [12 meses después de la entrada en vigor del presente Reglamento], los operadores económicos que introduzcan en el mercado baterías industriales recargables y baterías para vehículos eléctricos ***y baterías para medios de transporte ligeros*** cumplirán las obligaciones de diligencia debida de la cadena de suministro previstas en los apartados 2 a 5 del presente artículo y conservarán ***y permitirán el acceso público a la*** documentación que demuestre el cumplimiento de dichas obligaciones, ***respecto a datos comerciales sensibles***, incluidos los resultados de la verificación por terceros llevada a cabo por organismos notificados.

Enmienda 68

Propuesta de Reglamento Artículo 39 – apartado 2 – letra a

Texto de la Comisión

a) adoptar, y comunicar claramente a los proveedores y al público, una política empresarial para la cadena de suministro de las materias primas recogidas en el anexo X, punto 1;

Enmienda

a) adoptar, y comunicar claramente a los proveedores y al público, una política empresarial ***de diligencia debida*** para la cadena de suministro de las materias primas recogidas en el anexo X, punto 1, ***así como para otros riesgos asociados en relación con el medio ambiente y los derechos humanos a lo largo de toda la cadena de valor***;

Enmienda 69

Propuesta de Reglamento Artículo 39 – apartado 2 – letra b

Texto de la Comisión

b) incorporar a su política de cadena de suministro normas acordes a las establecidas en el modelo de política de cadena de suministro recogido en el anexo II de la Guía de diligencia debida de la OCDE;

Enmienda

b) incorporar a su política de cadena de suministro normas acordes a las establecidas en el modelo de política de cadena de suministro recogido en el anexo II de la Guía de diligencia debida de la OCDE, ***los Principios Rectores de las Naciones Unidas sobre las Empresas y los Derechos Humanos y las Líneas Directrices de la OCDE para Empresas Multinacionales;***

Enmienda 70

Propuesta de Reglamento Artículo 39 – apartado 2 – letra d – párrafo 3

Texto de la Comisión

Los requisitos previstos en la letra d) podrán aplicarse mediante la participación en sistemas dirigidos por la industria.

Enmienda

Los requisitos previstos en la letra d) podrán aplicarse mediante la participación en sistemas dirigidos por la industria ***si estos pueden demostrar que cumplen todos los requisitos establecidos en el artículo 39.***

Enmienda 71

Propuesta de Reglamento Artículo 39 – apartado 2 – letra f

Texto de la Comisión

f) establecer un mecanismo de reclamación como sistema de alerta rápida sobre posibles riesgos o hacer posible un mecanismo de este tipo mediante acuerdos de colaboración con otros operadores económicos u organizaciones, o bien al

Enmienda

f) establecer un mecanismo de reclamación como sistema de alerta rápida sobre posibles riesgos ***y de acceso a la reparación por daños causados*** o hacer posible un mecanismo de este tipo mediante acuerdos de colaboración con

facilitar el recurso a un experto u organismo externo, como por ejemplo un defensor del pueblo.

otros operadores económicos u organizaciones, o bien al facilitar el recurso a un experto u organismo externo, como por ejemplo un defensor del pueblo.

Enmienda 72

Propuesta de Reglamento Artículo 39 – apartado 3 – letra a

Texto de la Comisión

a) determinar y evaluar los efectos negativos asociados a las categorías de riesgos enumeradas en el anexo X, punto 2, dentro de su cadena de suministro sobre la base de la información facilitada con arreglo al apartado 2 y en función de las normas de su política de cadena de *suministro*;

Enmienda

a) determinar y evaluar los efectos negativos asociados a las categorías de riesgos enumeradas en el anexo X, punto 2, dentro de su cadena de suministro sobre la base de la información facilitada con arreglo al apartado 2 y ***de cualquier otra información pertinente y verificable que esté disponible públicamente o proporcionen las partes interesadas, incluidas las comunidades potencialmente afectadas y las organizaciones pertinentes de la sociedad civil, y*** en función de las normas de su política de cadena de ***valor***;

Enmienda 73

Propuesta de Reglamento Artículo 39 – apartado 3 – letra b – inciso ii

Texto de la Comisión

ii) adoptar medidas de gestión de riesgos coherentes con el anexo II de la Guía de diligencia debida de la OCDE, habida cuenta de su capacidad de influir, y en su caso actuar, para ejercer presión sobre los proveedores que más eficazmente puedan impedir o reducir el riesgo detectado,

Enmienda

ii) adoptar medidas de gestión de riesgos coherentes con el anexo II de la Guía de diligencia debida de la OCDE, ***los Principios Rectores de las Naciones Unidas sobre las Empresas y los Derechos Humanos y las Líneas Directrices de la OCDE para Empresas Multinacionales,*** habida cuenta de su capacidad de influir, y en su caso actuar, para ejercer presión sobre los proveedores que más eficazmente puedan impedir o reducir el riesgo detectado,

Enmienda 74

Propuesta de Reglamento

Artículo 39 – apartado 4 – párrafo 2 – letra b

Texto de la Comisión

b) tener como objetivo determinar la conformidad de las prácticas de diligencia debida de la cadena de suministro de los operadores económicos que introducen pilas o baterías en el mercado con los apartados 2, 3 y 5;

Enmienda

b) tener como objetivo determinar la conformidad de las prácticas de diligencia debida de la cadena de suministro de los operadores económicos que introducen pilas o baterías en el mercado con los apartados 2, 3 y 5 y, ***en su caso, realizar controles en las empresas y recabar información de las partes interesadas, incluidos los miembros de las comunidades potencialmente afectadas y las ONG pertinentes;***

Enmienda 75

Propuesta de Reglamento

Artículo 39 – apartado 7 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

7 bis. Para que los Estados miembros puedan garantizar el cumplimiento del Reglamento de conformidad con el artículo 69, los Estados miembros serán responsables de realizar los controles adecuados.

Enmienda 76

Propuesta de Reglamento

Artículo 39 – apartado 8 – letra b

Texto de la Comisión

Enmienda

b) modificar las obligaciones para los operadores económicos a que se refiere el apartado 1 previstas en los apartados 2 a 4 en vista de las modificaciones del Reglamento (UE) 2017/821 y de los cambios en las recomendaciones sobre

b) modificar las obligaciones para los operadores económicos a que se refiere el apartado 1 previstas en los apartados 2 a 4 en vista de las modificaciones del Reglamento (UE) 2017/821 y de los cambios en las recomendaciones sobre

diligencia debida recogidas en el anexo I de la Guía de diligencia debida de la OCDE.

diligencia debida recogidas en el anexo I de la Guía de diligencia debida de la OCDE, *los Principios Rectores de las Naciones Unidas sobre las Empresas y los Derechos Humanos y las Líneas Directrices de la OCDE para Empresas Multinacionales.*

Enmienda 77

Propuesta de Reglamento Artículo 46 – apartado 1 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

1 bis. *El operador que lleve a cabo operaciones de adaptación o remanufacturación de pilas y baterías registrará las pilas y baterías adaptadas o remanufacturadas que este comercialice por primera vez en el territorio de un Estado miembro.*

Enmienda 78

Propuesta de Reglamento Artículo 47 – apartado 1 – parte introductoria

Texto de la Comisión

Enmienda

1. Los productores de pilas o baterías tendrán una responsabilidad ampliada del productor respecto de las pilas y baterías que comercialicen por primera vez en el territorio de un Estado miembro, con el fin de garantizar el cumplimiento de las obligaciones de gestión de residuos previstas en este capítulo. Esta responsabilidad incluirá la obligación de:

1. Los productores de pilas o baterías tendrán una responsabilidad ampliada del productor respecto de las pilas y baterías que comercialicen por primera vez en el territorio de un Estado miembro, con el fin de garantizar el cumplimiento de las obligaciones de gestión de residuos previstas en este capítulo. Esta responsabilidad **cesará cuando otro operador económico asuma la responsabilidad como nuevo productor.** *Esta responsabilidad* incluirá la obligación de:

Enmienda 79

Propuesta de Reglamento
Artículo 47 – apartado 6 – párrafo 1

Texto de la Comisión

Los sistemas de responsabilidad ampliada del productor **deberán** solicitar la autorización de la autoridad competente. Solamente se concederá una autorización cuando se demuestre que las medidas adoptadas por el sistema de responsabilidad ampliada del productor son suficientes para cumplir las obligaciones previstas en el presente artículo respecto de la cantidad de pilas y baterías comercializadas por primera vez dentro del territorio de un Estado miembro por parte de los productores en cuyo nombre actúa. La autoridad competente verificará, a intervalos regulares, si se siguen cumpliendo los requisitos para la autorización previstos en los apartados 1, 3, 4 y 5. Las autoridades competentes establecerán los detalles del procedimiento de autorización y las modalidades para verificar el cumplimiento, incluida la información que **deberán** facilitar **los productores** para ese fin.

Enmienda

Un productor o un sistema de responsabilidad ampliada del productor **deberá** solicitar la autorización de la autoridad competente. Solamente se concederá una autorización cuando se demuestre que las medidas adoptadas por el sistema de responsabilidad ampliada del productor son suficientes para cumplir las obligaciones previstas en el presente artículo respecto de la cantidad de pilas y baterías comercializadas por primera vez dentro del territorio de un Estado miembro por parte de los productores en cuyo nombre actúa. La autoridad competente verificará, a intervalos regulares, si se siguen cumpliendo los requisitos para la autorización previstos en los apartados 1, 3, 4 y 5. Las autoridades competentes establecerán los detalles del procedimiento de autorización y las modalidades para verificar el cumplimiento, incluida la información que **deberá** facilitar **el productor o un sistema de responsabilidad ampliada del productor** para ese fin.

Enmienda 80

Propuesta de Reglamento
Artículo 47 – apartado 9 – letra c bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

c bis) los diferentes volúmenes utilizados para cada material reciclado;

Enmienda 81

Propuesta de Reglamento
Artículo 47 – apartado 12 bis (nuevo)

12 bis. El operador que lleve a cabo operaciones de adaptación o remanufacturación de pilas o baterías tendrá una responsabilidad ampliada del productor respecto de las pilas y baterías adaptadas o remanufacturadas que el operador comercialice por primera vez en el territorio de un Estado miembro, con el fin de garantizar el cumplimiento de las obligaciones de gestión de residuos previstas en este capítulo.

Enmienda 82

Propuesta de Reglamento

Artículo 48 – apartado 1 – parte introductoria

Texto de la Comisión

1. Los productores, o, cuando así se haya designado con arreglo al artículo 47, apartado 2, los sistemas de responsabilidad ampliada del productor que actúen en su nombre, garantizarán la recogida de todos los residuos de pilas y baterías portátiles, independientemente de su naturaleza, marca o lugar de origen, en el territorio de un Estado miembro en el que comercialicen pilas o baterías por primera vez. A tal efecto:

Enmienda

1. Los productores, o, cuando así se haya designado con arreglo al artículo 47, apartado 2, los sistemas de responsabilidad ampliada del productor que actúen en su nombre, garantizarán la recogida de todos los residuos de pilas y baterías portátiles **y baterías para medios de transporte ligeros**, independientemente de su naturaleza, marca o lugar de origen, en el territorio de un Estado miembro en el que comercialicen pilas o baterías por primera vez. A tal efecto:

Enmienda 83

Propuesta de Reglamento

Artículo 48 – apartado 1 – letra b

Texto de la Comisión

b) ofrecerán la recogida de residuos de pilas y baterías portátiles de manera gratuita para las entidades a que se refiere el apartado 2, letra a), y organizarán la

Enmienda

b) ofrecerán la recogida de residuos de pilas y baterías portátiles **y de medios de transporte ligeros** de manera gratuita para las entidades a que se refiere el apartado 2,

recogida de residuos de pilas y baterías portátiles de todas las entidades que hayan aceptado esa oferta (en lo sucesivo, «puntos de recogida conectados»);

letra a), y organizarán la recogida de residuos de pilas y baterías portátiles de todas las entidades que hayan aceptado esa oferta (en lo sucesivo, «puntos de recogida conectados»);

Enmienda 84

Propuesta de Reglamento Artículo 48 – apartado 2 – letra b

Texto de la Comisión

b) cubra el territorio del Estado miembro en su totalidad, teniendo en cuenta el tamaño de su población, el volumen de residuos de pilas y baterías portátiles previsto, la accesibilidad y la proximidad a los usuarios finales, sin limitarse a áreas en que la recogida y la posterior gestión de los residuos de pilas y baterías portátiles resulte rentable.

Enmienda

b) cubra el territorio del Estado miembro en su totalidad, teniendo en cuenta el tamaño de su población, el volumen de residuos de pilas y baterías portátiles **y de medios de transporte ligeros** previsto, la accesibilidad y la proximidad a los usuarios finales, sin limitarse a áreas en que la recogida y la posterior gestión de los residuos de pilas y baterías portátiles resulte rentable.

Enmienda 85

Propuesta de Reglamento Artículo 48 – apartado 4 – párrafo 1 – parte introductoria

Texto de la Comisión

Los productores, o, cuando así se haya designado con arreglo al artículo 47, apartado 2, los sistemas de responsabilidad ampliada del productor que actúen en su nombre, lograrán y mantendrán de forma sostenible al menos los objetivos de recogida indicados a continuación para los residuos de pilas y baterías portátiles, calculados como porcentaje de **las** pilas y baterías portátiles, **excluidas las baterías de** medios transporte ligeros, **comercializadas** por primera vez en un Estado miembro por el productor pertinente o colectivamente por los productores cubiertos por un sistema de responsabilidad ampliada del

Enmienda

Los productores, o, cuando así se haya designado con arreglo al artículo 47, apartado 2, los sistemas de responsabilidad ampliada del productor que actúen en su nombre, lograrán y mantendrán de forma sostenible al menos los objetivos de recogida indicados a continuación para los residuos de pilas y baterías portátiles, calculados como porcentaje de pilas y baterías portátiles **y baterías para** medios transporte ligeros, **disponibles en el mercado** por primera vez en un Estado miembro por el productor pertinente o colectivamente por los productores cubiertos por un sistema de responsabilidad

productor:

ampliada del productor, *calculados con arreglo a la metodología de la «disponibilidad para la recogida»*:

Enmienda 86

Propuesta de Reglamento

Artículo 48 – apartado 4 – párrafo 1 – letra a

Texto de la Comisión

Enmienda

a) un 45 % para el 31 de diciembre de 2023;

a) *para las baterías portátiles: un 50 % para el 31 de diciembre de 2023;*

Enmienda 87

Propuesta de Reglamento

Artículo 48 – apartado 4 – párrafo 1 – letra a bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

a bis) para las baterías de medios de transporte ligeros: un 50 %^{1bis} para el 31 de diciembre de 2023.

^{1bis} Metodología de la «disponibilidad para la recogida»

Enmienda 88

Propuesta de Reglamento

Artículo 48 – apartado 4 – párrafo 1 – letra b

Texto de la Comisión

Enmienda

b) un 65 % para el 31 de diciembre de 2025;

b) *para las baterías portátiles: un 70 % para el 31 de diciembre de 2025;*

Enmienda 89

Propuesta de Reglamento

Artículo 48 – apartado 4 – párrafo 1 – letra b bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

b bis) para las baterías de medios de transporte ligeros: un 70 %^{1bis} para el 31 de diciembre de 2025.

1bis Metodología de la «disponibilidad para la recogida»

Enmienda 90

Propuesta de Reglamento

Artículo 48 – apartado 4 – párrafo 1 – letra c

Texto de la Comisión

Enmienda

c) ***un 70 % para*** el 31 de diciembre de 2030.

c) ***para las baterías portátiles: un 75 %*** para el 31 de diciembre de 2030.

Enmienda 91

Propuesta de Reglamento

Artículo 48 – apartado 4 – párrafo 1 – letra c bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

c bis) para las baterías de medios de transporte ligeros: un 75 %^{1bis} para el 31 de diciembre de 2030.

1bis Metodología de la «disponibilidad para la recogida»

Enmienda 92

Propuesta de Reglamento

Artículo 48 – apartado 12 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

12 bis. Los Estados miembros y las empresas privadas podrán introducir incentivos adecuados para promover la

devolución y la recogida de residuos de pilas y baterías portátiles, en particular, de las baterías para medios de transporte ligeros.

Enmienda 93

Propuesta de Reglamento

Artículo 49 – apartado 1 – párrafo 1 – parte introductoria

Texto de la Comisión

Los productores de baterías de automoción, baterías industriales y baterías para vehículos eléctricos, o, cuando así se haya designado con arreglo al artículo 47, apartado 2, los sistemas de responsabilidad ampliada del productor, recogerán, de manera gratuita y sin imponer al usuario final la obligación de comprar una batería nueva, ni de haberles comprado a ellos la batería entregada, todos los residuos de baterías de automoción, baterías industriales y baterías para vehículos eléctricos del **tipo** que hayan comercializado por primera vez en el territorio de un Estado miembro. Para este fin, aceptarán recoger residuos de baterías de automoción, baterías industriales y baterías para vehículos eléctricos de los usuarios finales y de puntos de recogida establecidos en cooperación con:

Enmienda

Los productores de baterías de automoción, baterías industriales y baterías para vehículos eléctricos, o, cuando así se haya designado con arreglo al artículo 47, apartado 2, los sistemas de responsabilidad ampliada del productor, recogerán, de manera gratuita y sin imponer al usuario final la obligación de comprar una batería nueva, ni de haberles comprado a ellos la batería entregada, todos los residuos de baterías de automoción, baterías industriales y baterías para vehículos eléctricos del **modelo** que hayan comercializado por primera vez, **incluidos los residuos de baterías adaptadas o remanufacturadas**, en el territorio de un Estado miembro. Para este fin, aceptarán recoger residuos de baterías de automoción, baterías industriales y baterías para vehículos eléctricos de los usuarios finales y de puntos de recogida establecidos en cooperación con:

Enmienda 94

Propuesta de Reglamento

Artículo 49 – apartado 1 – párrafo 2

Texto de la Comisión

En el caso de que los residuos de baterías industriales requieran un despiece previo en las instalaciones de usuarios privados no comerciales, la obligación del productor de

Enmienda

En el caso de que los residuos de baterías industriales requieran un despiece previo en las instalaciones de usuarios privados no comerciales, la obligación del productor, **o**

recoger dichas baterías abarcará cubrir el coste del despiece y recoger los residuos de baterías en las instalaciones de dichos usuarios.

en su defecto del sistema de responsabilidad ampliada del productor correspondiente, de recoger dichas baterías abarcará cubrir el coste del despiece y recoger los residuos de baterías en las instalaciones de dichos usuarios.

Enmienda 95

Propuesta de Reglamento Artículo 50 – apartado 3

Texto de la Comisión

3. Los distribuidores entregarán los residuos de pilas y baterías que hayan recogido a los productores o a los sistemas de responsabilidad ampliada del productor encargados de la recogida de dichas pilas o baterías con arreglo a lo previsto en los artículos 48 y 49, respectivamente, o a un operador de gestión de residuos con miras a su tratamiento y reciclado con arreglo al artículo 56.

Enmienda

3. Los distribuidores entregarán los residuos de pilas y baterías que hayan recogido a los productores o a los sistemas de responsabilidad ampliada del productor encargados de la recogida de dichas pilas o baterías con arreglo a lo previsto en los artículos 48 y 49, respectivamente, o a un operador de gestión de residuos con miras a su tratamiento y reciclado con arreglo al artículo 56. ***Los Estados miembros podrán restringir la posibilidad de que los distribuidores entreguen los residuos de pilas, según su tipo, bien a productores o a sistemas de responsabilidad ampliada del productor, bien a un operador de gestión de residuos. Los Estados miembros velarán por que tales restricciones no tengan repercusiones negativas en los sistemas de recogida y reciclado.***

Enmienda 96

Propuesta de Reglamento Artículo 52 – párrafo 1

Texto de la Comisión

Los operadores de instalaciones de tratamiento de residuos sujetas a las Directivas 2000/53/CE y 2012/19/UE entregarán los residuos de pilas y baterías

Enmienda

Los operadores de instalaciones de tratamiento de residuos sujetas a las Directivas 2000/53/CE y 2012/19/UE entregarán los residuos de pilas y baterías

resultantes del tratamiento de vehículos al final de su vida útil y de residuos de equipos eléctricos y electrónicos a los productores de las pilas y baterías correspondientes, o, cuando así se haya designado con arreglo al artículo 47, apartado 2 del presente Reglamento, a los sistemas de responsabilidad ampliada del productor que actúen en su nombre, o a operadores de gestión de residuos con miras a su tratamiento y reciclado con arreglo a los requisitos previstos en el artículo 56. Los operadores de las instalaciones de tratamiento de residuos mantendrán registros de dichas transacciones.

resultantes del tratamiento de vehículos al final de su vida útil y de residuos de equipos eléctricos y electrónicos a los productores de las pilas y baterías correspondientes, o, cuando así se haya designado con arreglo al artículo 47, apartado 2 del presente Reglamento, a los sistemas de responsabilidad ampliada del productor que actúen en su nombre, o a operadores de gestión de residuos con miras a su tratamiento y reciclado con arreglo a los requisitos previstos en el artículo 56. ***Los Estados miembros podrán restringir la posibilidad de que los operadores de instalaciones de tratamiento de residuos sujetas a la Directiva 2000/53/CE o a la Directiva 2012/19/UE entreguen los residuos de pilas y baterías, según su tipo, bien a productores o a sistemas de responsabilidad ampliada del productor, bien a otro operador de gestión de residuos. Los Estados miembros velarán por que dichas restricciones no repercutan negativamente en los sistemas de recogida y reciclado.*** Los operadores de las instalaciones de tratamiento de residuos mantendrán registros de dichas transacciones.

Enmienda 97

Propuesta de Reglamento Artículo 53 – apartado 2

Texto de la Comisión

2. Las autoridades de gestión de residuos públicas entregarán los residuos de pilas y baterías recogidos a los productores, o, cuando así se haya designado con arreglo al artículo 47, apartado 2, a los sistemas de responsabilidad ampliada del productor que actúen en su nombre, o a operadores de gestión de residuos con miras a su tratamiento y reciclado con arreglo a los requisitos previstos en el artículo 56, o bien

Enmienda

2. Las autoridades de gestión de residuos públicas entregarán los residuos de pilas y baterías recogidos a los productores, o, cuando así se haya designado con arreglo al artículo 47, apartado 2, a los sistemas de responsabilidad ampliada del productor que actúen en su nombre, o a operadores de gestión de residuos con miras a su tratamiento y reciclado con arreglo a los requisitos previstos en el artículo 56, o bien

llevarán a cabo el tratamiento y el reciclado ellos mismos con arreglo a los requisitos previstos en el artículo 56.

llevarán a cabo el tratamiento y el reciclado ellos mismos con arreglo a los requisitos previstos en el artículo 56. ***Los Estados miembros podrán restringir la capacidad de las autoridades públicas encargadas de la gestión de residuos para entregar los residuos de pilas y baterías, según su tipo, bien a productores o a sistemas de responsabilidad ampliada del productor, bien a un operador de gestión de residuos, o bien para llevar a cabo por sí mismos su tratamiento y reciclado. Los Estados miembros velarán por que dichas restricciones no repercutan negativamente en los sistemas de recogida y reciclado.***

Enmienda 98

Propuesta de Reglamento Artículo 54 – párrafo 1

Texto de la Comisión

Los puntos de recogida de residuos de pilas y baterías portátiles voluntarios entregarán los residuos de pilas y baterías portátiles a los productores de pilas y baterías portátiles o a terceras partes que actúen en su nombre, incluidos los sistemas de responsabilidad ampliada del productor, o bien a operadores de gestión de residuos con miras a su tratamiento y reciclado con arreglo a los requisitos previstos en el artículo 56.

Enmienda

Los puntos de recogida de residuos de pilas y baterías portátiles voluntarios entregarán los residuos de pilas y baterías portátiles a los productores de pilas y baterías portátiles o a terceras partes que actúen en su nombre, incluidos los sistemas de responsabilidad ampliada del productor, o bien a operadores de gestión de residuos con miras a su tratamiento y reciclado con arreglo a los requisitos previstos en el artículo 56. ***Los Estados miembros podrán restringir la capacidad de que los puntos de recogida de residuos de pilas y baterías portátiles voluntarios entreguen los residuos de pilas y baterías portátiles, bien a productores o a sistemas de responsabilidad ampliada del productor, bien a un operador de gestión de residuos. Los Estados miembros velarán por que dichas restricciones no repercutan negativamente en los sistemas de recogida y reciclado.***

Enmienda 99

Propuesta de Reglamento Artículo 55 – apartado 1 – parte introductoria

Texto de la Comisión

1. Los Estados miembros deberán lograr los siguientes objetivos de recogida mínimos para los residuos de pilas y baterías portátiles, **excluidos** los residuos de baterías de medios de transporte ligeros:

Enmienda

1. Los Estados miembros deberán lograr los siguientes objetivos de recogida mínimos para los residuos de pilas y baterías portátiles **y** los residuos de baterías de medios de transporte ligeros:

Enmienda 100

Propuesta de Reglamento Artículo 55 – apartado 1 – letra a

Texto de la Comisión

a) **un 45 %** para el 31 de diciembre de 2023;

Enmienda

a) **para las baterías portátiles: un 50 %** para el 31 de diciembre de 2023;

Enmienda 101

Propuesta de Reglamento Artículo 55 – apartado 1 – letra a bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

a bis) para las baterías de medios de transporte ligeros: un 50 %^{1bis} para el 31 de diciembre de 2023.

Enmienda 102

Propuesta de Reglamento Artículo 55 – apartado 1 – letra b

Texto de la Comisión

b) un 65 % para el 31 de diciembre de 2025;

Enmienda

b) **para las baterías portátiles: un 70 %** para el 31 de diciembre de 2025.

Enmienda 103

Propuesta de Reglamento Artículo 55 – apartado 1 – letra b bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

b bis) para las baterías de medios de transporte ligeros: un 70 %^{1bis} para el 31 de diciembre de 2025.

^{1bis} Metodología de la «disponibilidad para la recogida»

Enmienda 104

Propuesta de Reglamento Artículo 55 – apartado 1 – letra c

Texto de la Comisión

Enmienda

c) un 70 % para el 31 de diciembre de 2030.

c) ***para las baterías portátiles: un 75 % para el 31 de diciembre de 2030.***

Enmienda 105

Propuesta de Reglamento Artículo 55 – apartado 1 – letra c bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

c bis) para las baterías de medios de transporte ligeros: un 75 %^{1bis} para el 31 de diciembre de 2030;

^{1bis} Metodología de la «disponibilidad para la recogida»

Enmienda 106

Propuesta de Reglamento Artículo 55 – apartado 3

Texto de la Comisión

3. A más tardar el 31 de diciembre de 2030, la Comisión revisará el objetivo previsto en el apartado 1, **letra c)**, y, **como parte de dicha revisión, estudiará la posibilidad de fijar un objetivo de recogida para las baterías de medios de transporte ligeros**, teniendo en cuenta la evolución de su cuota de mercado, como objetivo separado o como parte de la revisión del objetivo previsto en el apartado 1, **letra c)**, y en el artículo 48, apartado 4. En esta revisión también podría estudiarse la posibilidad de introducir una metodología de cálculo para el índice de recogida separada con miras a reflejar la cantidad de residuos de pilas y baterías disponible para su recogida. Para ello, la Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe sobre el resultado de la revisión, acompañado, si procede, de una propuesta legislativa.

Enmienda

3. A más tardar el 31 de diciembre de 2030, la Comisión revisará el objetivo previsto en el apartado 1, **letras c) y c bis)**, teniendo en cuenta la evolución de su cuota de mercado, como objetivo separado o como parte de la revisión del objetivo previsto en el apartado 1, **letras c) y c bis)**, y en el artículo 48, apartado 4. En esta revisión también podría estudiarse la posibilidad de introducir una metodología de cálculo para el índice de recogida separada con miras a reflejar la cantidad de residuos de pilas y baterías disponible para su recogida. Para ello, la Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe sobre el resultado de la revisión, acompañado, si procede, de una propuesta legislativa.

Enmienda 107

Propuesta de Reglamento
Artículo 56 – párrafo 4 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

4 bis. Los Estados miembros podrán establecer regímenes de incentivos para los operadores económicos que consigan rendimientos superiores a los umbrales respectivos establecidos en el anexo XII, partes B y C.

Enmienda 108

Propuesta de Reglamento
Artículo 57 – apartado 5

Texto de la Comisión

5. **La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados, con arreglo al artículo 73, a través de los que se modifiquen** los niveles mínimos de materiales recuperados aplicables a los residuos de pilas y baterías previstos en el anexo XII, partes B y C, teniendo en cuenta los avances técnicos y científicos realizados y las nuevas tecnologías emergentes en materia de gestión de residuos.

Enmienda

5. **El 31 de diciembre de 2027 a más tardar, la Comisión evaluará los avances hacia la consecución de** los niveles mínimos de materiales recuperados aplicables a los residuos de pilas y baterías previstos en el anexo XII, partes B y C, **y propondrá una iniciativa legislativa para revisar tales niveles mínimos al alza, si procede**, teniendo en cuenta los avances técnicos y científicos realizados y las nuevas tecnologías emergentes en materia de gestión de residuos.

Enmienda 109

**Propuesta de Reglamento
Artículo 59 – título**

Texto de la Comisión

Requisitos relacionados con la adaptación y la remanufacturación de baterías industriales y baterías para vehículos eléctricos

Enmienda

Requisitos relacionados con la adaptación y la remanufacturación de baterías **para medios de transporte ligeros, baterías** industriales y baterías para vehículos eléctricos

Enmienda 110

**Propuesta de Reglamento
Artículo 59 – apartado 1**

Texto de la Comisión

1. Los operadores independientes tendrán acceso al sistema de gestión de la batería de las baterías industriales recargables y las baterías para vehículos eléctricos **con almacenamiento interno y una capacidad superior a 2 kWh**, en igualdad de condiciones, para evaluar y determinar el estado de salud y la vida útil restante de las baterías en función de los parámetros previstos en el anexo VII.

Enmienda

1. Los operadores independientes tendrán acceso al sistema de gestión de la batería de las baterías industriales recargables y las baterías para vehículos eléctricos y **baterías para medios de transporte ligero**, en igualdad de condiciones, para evaluar y determinar el estado de salud y la vida útil restante de las baterías en función de los parámetros previstos en el anexo VII. **El uso de pilas o**

baterías después de su adaptación o remanufacturación se documentará mediante una factura o un contrato de venta o de transferencia de titularidad de las pilas o baterías.

Enmienda 111

Propuesta de Reglamento Artículo 59 – apartado 2

Texto de la Comisión

2. Los operadores independientes que lleven a cabo operaciones de adaptación o remanufacturación dispondrán de acceso adecuado en igualdad de términos y condiciones a la información pertinente para la manipulación y la realización de ensayos respecto de baterías industriales recargables y baterías para vehículos eléctricos, o de aparatos y vehículos que lleven incorporados estos tipos de baterías, así como respecto de componentes de estos tipos de baterías, aparatos o vehículos, incluidos los aspectos relacionados con la seguridad.

Enmienda

2. Los operadores independientes que lleven a cabo operaciones de adaptación o remanufacturación dispondrán de acceso adecuado en igualdad de términos y condiciones a la información pertinente para la manipulación y la realización de ensayos respecto de baterías industriales recargables y baterías para vehículos eléctricos *y baterías para medios de transporte ligero*, o de aparatos y vehículos que lleven incorporados estos tipos de baterías, así como respecto de componentes de estos tipos de baterías, aparatos o vehículos, incluidos los aspectos relacionados con la seguridad.

Enmienda 112

Propuesta de Reglamento Artículo 59 – apartado 2 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

2 bis. Todas las baterías industriales recargables, las baterías para vehículos eléctricos y los sistemas de almacenamiento de energía con baterías se evaluarán para determinar si son adecuadas para su reutilización, adaptación o remanufacturación. Si la evaluación indica que son adecuadas para la reutilización, se reutilizarán. Si la evaluación indica que no lo son, pero que

son adecuados para su adaptación o remanufacturación, se adaptarán o se remanufacturarán.

Enmienda 113

Propuesta de Reglamento Artículo 65 – apartado 4

Texto de la Comisión

4. El pasaporte para baterías se encontrará disponible en línea, a través de sistemas electrónicos interoperables con el sistema establecido con arreglo al artículo 64.

Enmienda

4. El pasaporte para baterías se encontrará disponible en línea, a través de sistemas electrónicos interoperables con el sistema establecido con arreglo al artículo 64, **y estará a disposición del usuario/consumidor de la batería.**

Enmienda 114

Propuesta de Reglamento Artículo 65 – apartado 5 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

5 bis. El pasaporte para baterías proporcionará información sobre la posibilidad de reparar la batería en caso de defecto inicial o causado. Deberá indicarse claramente en el pasaporte si la batería puede cambiarse únicamente en su totalidad o también por bloque de celdas o por celdas individuales.

Enmienda 115

Propuesta de Reglamento Artículo 65 – apartado 7 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

7 bis. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados sobre los parámetros de reparabilidad de las baterías que entran en el ámbito de

Enmienda 116

Propuesta de Reglamento Artículo 70 – apartado 1

Texto de la Comisión

1. Los poderes adjudicadores, según su definición en el artículo 2, punto 1, de la Directiva 2014/24/UE o en el artículo 3, apartado 1, de la Directiva 2014/25/UE, y las entidades adjudicadoras, según se definen en el artículo 4, apartado 1, de la Directiva 2014/25/UE, al suministrar pilas o baterías o productos que contengan pilas o baterías en las situaciones a que se refieren dichas Directivas, tendrán en cuenta los impactos ambientales de las pilas y baterías suministradas durante su ciclo de vida con miras a garantizar que se mantienen al mínimo.

Enmienda

1. Los poderes adjudicadores, según su definición en el artículo 2, punto 1, de la Directiva 2014/24/UE o en el artículo 3, apartado 1, de la Directiva 2014/25/UE, y las entidades adjudicadoras, según se definen en el artículo 4, apartado 1, de la Directiva 2014/25/UE, al suministrar pilas o baterías o productos que contengan pilas o baterías en las situaciones a que se refieren dichas Directivas, ***se asegurarán de que los productores de pilas y baterías se hayan registrado para cumplir su responsabilidad ampliada como productores de pilas o baterías*** y tendrán en cuenta los impactos ambientales de las pilas y baterías suministradas durante su ciclo de vida con miras a garantizar que se mantienen al mínimo.

Enmienda 117

Propuesta de Reglamento Artículo 71 – apartado 14

Texto de la Comisión

14. Cuando el Comité de Evaluación del Riesgo y el Comité de Análisis Socioeconómico presenten un dictamen en virtud de lo previsto en los apartados 5 y 6, utilizarán para ello ponentes con arreglo al artículo 87 del Reglamento (CE) n.º 1907/2006. Los ponentes y coponentes implicados, ***o sus empleadores, estarán*** remunerados por la Agencia con arreglo a una escala de honorarios que se incluirá en las disposiciones financieras relacionadas

Enmienda

14. Cuando el Comité de Evaluación del Riesgo y el Comité de Análisis Socioeconómico presenten un dictamen en virtud de lo previsto en los apartados 5 y 6, utilizarán para ello ponentes con arreglo al artículo 87 del Reglamento (CE) n.º 1907/2006. Los ponentes y coponentes implicados ***no estarán sujetos a conflictos de intereses y serán*** remunerados por la Agencia con arreglo a una escala de honorarios que se incluirá en las

con las restricciones fijadas por el Consejo de Administración, establecido con arreglo a lo previsto en el artículo 76, apartado 1, letra a), del Reglamento (CE) n.º 1907/2006. Si las personas implicadas incumplen sus obligaciones, el director ejecutivo de la Agencia tendrá derecho a rescindir o suspender el contrato o a retener la retribución.

disposiciones financieras relacionadas con las restricciones fijadas por el Consejo de Administración, establecido con arreglo a lo previsto en el artículo 76, apartado 1, letra a), del Reglamento (CE) n.º 1907/2006. Si las personas implicadas incumplen sus obligaciones, el director ejecutivo de la Agencia tendrá derecho a rescindir o suspender el contrato o a retener la retribución.

Enmienda 118

Propuesta de Reglamento

Anexo II – punto 4 – párrafo 1 – cuadro – fila 1

Texto de la Comisión

Adquisición y tratamiento previo de las materias primas:

Esta fase abarca desde la extracción y el tratamiento previo hasta la fabricación de las celdas y los componentes de las pilas y baterías (materiales activos, separadores, electrolitos, carcasas y componentes activos y pasivos de pilas o baterías) y de los componentes eléctricos/electrónicos.

Enmienda

Adquisición y tratamiento previo de las materias primas:

Esta fase abarca desde la extracción ***u otras fuentes de abastecimiento relevantes si se trata de materiales renovables*** y el tratamiento previo, hasta la fabricación de las celdas y los componentes de las pilas y baterías (materiales activos, separadores, electrolitos, carcasas y componentes activos y pasivos de pilas o baterías) y de los componentes eléctricos/electrónicos.

Enmienda 119

Propuesta de Reglamento

Anexo II – punto 5 – párrafo 5 – guion 1

Texto de la Comisión

— Fase de adquisición y tratamiento previo de las materias primas.

Enmienda

— Fase de adquisición, ***incluido el transporte***, y tratamiento previo de las materias primas.

Enmienda 120

Propuesta de Reglamento

Anexo II – punto 9 – párrafo 1

Texto de la Comisión

Tomando como base la información recopilada a través de las declaraciones sobre la huella de carbono y la distribución relativa de las clases de rendimiento en términos de huella de carbono de los modelos de pilas y baterías introducidos en el mercado, y teniendo en cuenta los avances científicos y técnicos realizados en este ámbito, la Comisión definirá límites máximos para la huella de carbono durante el ciclo de vida de las baterías industriales y de vehículos eléctricos **recargables**, además de una evaluación del impacto específico para fijar esos valores.

Enmienda

Tomando como base la información recopilada a través de las declaraciones sobre la huella de carbono y la distribución relativa de las clases de rendimiento en términos de huella de carbono de los modelos de pilas y baterías introducidos en el mercado, y teniendo en cuenta los avances científicos y técnicos realizados en este ámbito, la Comisión definirá límites máximos para la huella de carbono durante el ciclo de vida de las baterías industriales y de vehículos eléctricos recargables **y las baterías para medios de transporte ligeros**, además de una evaluación del impacto específico para fijar esos valores.

Enmienda 121

**Propuesta de Reglamento
Anexo II – punto 9 – párrafo 2**

Texto de la Comisión

A la hora de proponer los límites máximos para la huella de carbono, la Comisión tendrá en cuenta la distribución relativa de los valores de la huella de carbono de las baterías comercializadas, la magnitud de los avances en la reducción de la huella de carbono de las baterías introducidas en el mercado de la Unión y la efectividad y la contribución potencial de esta medida a los objetivos de la Unión en materia de neutralidad climática y movilidad sostenible para 2050.

Enmienda

A la hora de proponer los límites máximos para la huella de carbono, la Comisión tendrá en cuenta **progresivamente** la distribución relativa de los valores de la huella de carbono de las baterías comercializadas, la magnitud de los avances en la reducción de la huella de carbono de las baterías introducidas en el mercado de la Unión, **incluidos los mejores procesos de producción en la cadena de suministro**, y la efectividad y la contribución potencial de esta medida a los objetivos de la Unión en materia de neutralidad climática y movilidad sostenible para 2050.

Enmienda 122

**Propuesta de Reglamento
Anexo IV – título**

Texto de la Comisión

Requisitos de rendimiento electroquímico y durabilidad aplicables a las baterías industriales recargables y a las baterías para **vehículos eléctricos**

Enmienda

Requisitos de rendimiento electroquímico y durabilidad aplicables a las baterías industriales recargables, **a las baterías para vehículos eléctricos** y a las baterías para **medios de transporte ligeros**

Enmienda 123

Propuesta de Reglamento

Anexo VI – parte A – párrafo 1 – punto 2 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

2 bis. peso de la pila o batería;

Enmienda 124

Propuesta de Reglamento

Anexo X – punto 1 – letra e bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

e bis) hierro

Enmienda 125

Propuesta de Reglamento

Anexo X – punto 1 – letra e ter (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

e ter) bauxita

Enmienda 126

Propuesta de Reglamento

Anexo X – punto 1 – letra e quater (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

e quater) cobre

Enmienda 127

Propuesta de Reglamento Anexo X – punto 2 – letra d bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

d bis) para el clima, incluidas las emisiones de gases de efecto invernadero;

Enmienda 128

Propuesta de Reglamento Anexo X – punto 2 – letra i

Texto de la Comisión

Enmienda

i) para la vida comunitaria.

i) para la vida comunitaria, ***incluida la de los pueblos indígenas;***

Enmienda 129

Propuesta de Reglamento Anexo X – punto 2 – letra i bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

i bis) cambio climático

Enmienda 130

Propuesta de Reglamento Anexo X – punto 2 – letra i ter (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

i ter) tratamiento de residuos

Enmienda 131

Propuesta de Reglamento Anexo X – punto 3 – letra d

Texto de la Comisión

d) ***Declaración tripartita de principios sobre las empresas multinacionales y la política social*** de la OIT

Enmienda

d) ***Los ocho convenios fundamentales de la OIT definidos en la Declaración de la OIT relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo***

Enmienda 132

Propuesta de Reglamento
Anexo X – punto 3 – letra f bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

f bis) El Acuerdo de París

Enmienda 133

Propuesta de Reglamento
Anexo X – punto 3 – letra f ter (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

f ter) todos los convenios internacionales de derechos humanos que sean vinculantes para la Unión o sus Estados miembros, incluida la Carta Internacional de Derechos Humanos y los demás instrumentos internacionales fundamentales de derechos humanos de las Naciones Unidas;

Enmienda 134

Propuesta de Reglamento
Anexo XI – punto 1

Texto de la Comisión

Enmienda

1. Los fabricantes (o, cuando así se haya determinado en virtud del artículo 47, apartado 2, las organizaciones para la responsabilidad del fabricante que actúen en su nombre) y los Estados miembros

1. Los fabricantes (o, cuando así se haya determinado en virtud del artículo 47, apartado 2, las organizaciones para la responsabilidad del fabricante que actúen en su nombre) y los Estados miembros

calcularán el índice de recogida como el porcentaje obtenido al dividir el peso de los residuos de pilas y baterías portátiles, excluidas las de medios de transporte ligeros, recogidos con arreglo a los artículos 48 y 55, respectivamente, en un Estado miembro durante un año civil concreto por el peso medio de pilas y baterías de este tipo que los productores hayan vendido directamente a usuarios finales o suministrado a terceras partes con miras a su venta a usuarios finales en dicho Estado miembro durante ese mismo año y en los dos años civiles previos.

calcularán el índice de recogida como el porcentaje obtenido al dividir el peso de los residuos de pilas y baterías portátiles, excluidas las de medios de transporte ligeros, recogidos con arreglo a los artículos 48 y 55, respectivamente, en un Estado miembro durante un año civil concreto por el peso medio de pilas y baterías de este tipo que los productores hayan vendido directamente a usuarios finales o suministrado a terceras partes con miras a su venta a usuarios finales en dicho Estado miembro durante ese mismo año y en los dos años civiles previos.

Enmienda 135

Propuesta de Reglamento Anexo XI – punto 2

Texto de la Comisión

2. Los productores (o, cuando así se haya determinado en virtud del artículo 47, apartado 2, las organizaciones para la responsabilidad del fabricante que actúen en su nombre) y los Estados miembros calcularán las ventas anuales de pilas y baterías portátiles, excluidas las baterías para medios de transporte ligeros, a usuarios finales en un año determinado expresándolas como el peso de las pilas y baterías portátiles comercializadas por primera vez en el territorio del Estado miembro correspondiente en un año concreto, excluyendo todas las pilas y baterías portátiles que hayan abandonado el territorio del Estado miembro durante ese año antes de ser vendidas a usuarios finales.

Enmienda

2. Los productores (o, cuando así se haya determinado en virtud del artículo 47, apartado 2, las organizaciones para la responsabilidad del fabricante que actúen en su nombre) y los Estados miembros calcularán las ventas anuales de pilas y baterías portátiles, excluidas las baterías para medios de transporte ligeros, a usuarios finales en un año determinado expresándolas como el peso de las pilas y baterías portátiles comercializadas por primera vez en el territorio del Estado miembro correspondiente en un año concreto, excluyendo todas las pilas y baterías portátiles que hayan abandonado el territorio del Estado miembro durante ese año antes de ser vendidas a usuarios finales.

Enmienda 136

Propuesta de Reglamento Anexo XII – parte B – punto 1 – letra b bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

b bis) reciclado del 75 % en peso medio de las pilas y baterías de níquel-cadmio;

Enmienda 137

Propuesta de Reglamento

Anexo XII – parte B – punto 2 – letra b bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

b bis) reciclado del 75 % en peso medio de las pilas y baterías de níquel-cadmio;

Enmienda 138

Propuesta de Reglamento

Anexo XII – parte C – punto 1 – letra d

Texto de la Comisión

Enmienda

d) **35 %** para el litio;

d) **70 %** para el litio;

Enmienda 139

Propuesta de Reglamento

Anexo XII – parte C – punto 1 – letra e bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

e bis) 95 % para el cadmio.

Enmienda 140

Propuesta de Reglamento

Anexo XII – parte C – punto 2 – letra d

Texto de la Comisión

Enmienda

d) **70 %** para el litio;

d) **90 %** para el litio;

Enmienda 141

Propuesta de Reglamento Anexo XII – parte C – punto 2 – letra e bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

e bis) 95 % para el cadmio

Enmienda 142

Propuesta de Reglamento Anexo XIII – punto 1 – letra r bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

r bis) Información sobre la posibilidad de reparar la batería en caso de defecto;

Enmienda 143

Propuesta de Reglamento Anexo XIII – punto 1 – letra r ter (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

r ter) Requisitos de información sobre el rendimiento y la durabilidad.

PROCEDIMIENTO DE LA COMISIÓN COMPETENTE PARA EMITIR OPINIÓN

Título	Reglamento 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
Referencias	COM(2020)0798 – C9-0400/2020 – 2020/0353(COD)
Comisión competente para el fondo Fecha del anuncio en el Pleno	ENVI 20.5.2021
Opinión emitida por Fecha del anuncio en el Pleno	TRAN 18.1.2021
Ponente de opinión Fecha de designación	Ismail Ertug 24.2.2021
Examen en comisión	27.10.2021
Fecha de aprobación	1.12.2021
Resultado de la votación final	+ : 39 - : 0 0 : 9
Miembros presentes en la votación final	Magdalena Adamowicz, Andris Ameriks, José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Paolo Borchia, Karolin Braunsberger-Reinhold, Marco Campomenosi, Massimo Casanova, Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Ismail Ertug, Gheorghe Falcă, Giuseppe Ferrandino, Mario Furore, Søren Gade, Isabel García Muñoz, Jens Gieseke, Elsi Katainen, Kateřina Konečná, Elena Kountoura, Julie Lechanteux, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Benoît Lutgen, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Tilly Metz, Cláudia Monteiro de Aguiar, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Philippe Olivier, Rovana Plumb, Tomasz Piotr Poręba, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, Vera Tax, Barbara Thaler, István Ujhelyi, Henna Virkkunen, Petar Vitanov, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Lucia Vuolo, Kosma Złotowski
Suplentes presentes en la votación final	Clare Daly, Carlo Fidanza, Maria Grapini

VOTACIÓN FINAL NOMINAL EN LA COMISIÓN COMPETENTE PARA EMITIR OPINIÓN

39	+
NI	Mario Furore
PPE	Magdalena Adamowicz, Karolin Braunsberger-Reinhold, Gheorghe Falcă, Jens Gieseke, Elzbieta Katarzyna Łukacijewska, Benoît Lutgen, Marian-Jean Marinescu, Cláudia Monteiro de Aguiar, Massimiliano Salini, Barbara Thaler, Henna Virkkunen, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Lucia Vuolo
Renew	José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Søren Gade, Elsi Katainen, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Dominique Riquet
S&D	Andris Ameriks, Ismail Ertug, Giuseppe Ferrandino, Isabel García Muñoz, Maria Grapini, Bogusław Liberadzki, Rovana Plumb, Vera Tax, István Ujhelyi, Petar Vitanov
The Left	Clare Daly, Kateřina Konečná, Elena Kountoura
Verts/ALE	Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Tilly Metz

0	-

9	0
ECR	Carlo Fidanza, Peter Lundgren, Tomasz Piotr Poręba, Kosma Złotowski
ID	Paolo Borchia, Marco Campomenosi, Massimo Casanova, Julie Lechanteux, Philippe Olivier

Explicación de los signos utilizados

+ : a favor

- : en contra

0 : abstenciones