



Brüssel, den 3. Juli 2023
(OR. en)

11382/23
ADD 1

EF 206
ECOFIN 715
ENV 799
SUSTDEV 104
FSC 10
CLIMA 332
TRANS 291
ENER 423
ATO 40
AGRI 374
AGRIFIN 77
AGRIORG 79
DRS 37
CCG 21
DELACTION 90

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

Absender:	Frau Martine DEPREZ, Direktorin, im Auftrag der Generalsekretärin der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	28. Juni 2023
Empfänger:	Frau Thérèse BLANCHET, Generalsekretärin des Rates der Europäischen Union
Nr. Komm.dok.:	C(2023) 3850 final
Betr.:	ANHANG der DELEGIERTEN VERORDNUNG (EU) .../... DER KOMMISSION zur Änderung der Delegierten Verordnung (EU) 2021/2139 durch Festlegung zusätzlicher technischer Bewertungskriterien, anhand deren bestimmt wird, unter welchen Bedingungen davon auszugehen ist, dass bestimmte Wirtschaftstätigkeiten einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz oder zur Anpassung an den Klimawandel leisten, und anhand deren bestimmt wird, ob diese Tätigkeiten erhebliche Beeinträchtigungen eines der übrigen Umweltziele vermeiden

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument C(2023) 3850 final.

Anl.: C(2023) 3850 final



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 27.6.2023

C(2023) 3850 final

ANNEX 1

ANHANG

der

DELEGIERTEN VERORDNUNG (EU) .../... DER KOMMISSION

zur Änderung der Delegierten Verordnung (EU) 2021/2139 durch Festlegung zusätzlicher technischer Bewertungskriterien, anhand deren bestimmt wird, unter welchen Bedingungen davon auszugehen ist, dass bestimmte Wirtschaftstätigkeiten einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz oder zur Anpassung an den Klimawandel leisten, und anhand deren bestimmt wird, ob diese Tätigkeiten erhebliche Beeinträchtigungen eines der übrigen Umweltziele vermeiden

{SWD(2023) 239 final}

ANHANG I

Änderungen des Anhangs I der Delegierten Verordnung (EU) 2021/2139

Anhang I der Delegierten Verordnung (EU) 2021/2139 wird wie folgt geändert:

1. Abschnitt 3.3 Unterabschnitt „Technische Bewertungskriterien“ wird wie folgt geändert:

a) Der Unterabschnitt „Wesentlicher Beitrag zum Klimaschutz“ wird wie folgt geändert:

i) in Buchstabe l wird folgende Ziffer v angefügt:

„v) ab dem 1. Januar 2026: Schiffe, die mit Kraftstoffen, die keine direkten CO₂-Abgasemissionen verursachen, oder mit Kraftstoffen aus erneuerbaren Quellen^{*1} betrieben werden können, haben einen Energieeffizienz-Kennwert (EEDI) erreicht, der einer Verringerung der EEDI-Bezugslinie um mindestens 20 Prozentpunkte unter den am 1. April 2022 geltenden EEDI-Anforderungen^{*2} entspricht, und

- a) können den Landstromanschluss am Liegeplatz nutzen;
- b) für gasbetriebene Schiffe: weisen den Einsatz modernster Maßnahmen und Technologien zur Minderung von Methanemissionen nach.“

ii) in Buchstabe m wird folgende Ziffer iv angefügt:

„iv) ab dem 1. Januar 2026: Schiffe, die mit Kraftstoffen, die keine direkten CO₂-Abgasemissionen verursachen, oder mit Kraftstoffen aus erneuerbaren Quellen^{*3} betrieben werden können, haben einen Energieeffizienz-Kennwert (EEDI) erreicht, der einer Verringerung der EEDI-Bezugslinie um mindestens 20 Prozentpunkte unter den am 1. April 2022 geltenden EEDI-Anforderungen^{*4} entspricht, und

- a) können den Landstromanschluss am Liegeplatz nutzen;
- b) für gasbetriebene Schiffe: weisen den Einsatz modernster Maßnahmen und Technologien zur Minderung von Methanemissionen nach.“

b) Im Unterabschnitt „Technische Bewertungskriterien“ Unterabschnitt „Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen“ erhält Nummer 5 folgende Fassung:

„

5) Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung	Die Tätigkeit erfüllt die Kriterien in Anlage C zu diesem Anhang. Falls anwendbar, enthalten die Fahrzeuge kein Blei, Quecksilber, sechswertiges Chrom oder Cadmium.
--	---

^{*1} Kraftstoffe, die die technischen Bewertungskriterien gemäß den Abschnitten 3.10 und 4.13 dieses Anhangs erfüllen.

^{*2} EEDI-Anforderungen sind als prozentualer Reduktionsfaktor festgelegt, der auf den EEDI-Bezugswert anzuwenden ist, wie vom Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt der IMO auf seiner 75. Tagung

vereinbart. Die in den technischen Bewertungskriterien für EEDI festgelegten Prozentpunkte werden dem prozentualen EEDI-Reduktionsfaktor hinzugefügt.

*³ Kraftstoffe, die die technischen Bewertungskriterien gemäß den Abschnitten 3.10 und 4.13 dieses Anhangs erfüllen.

*⁴ EEDI-Anforderungen sind definiert als prozentualer Reduktionsfaktor, der auf den EEDI-Bezugswert anzuwenden ist, wie vom Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt der IMO auf seiner 75. Tagung vereinbart. Die in den technischen Bewertungskriterien für EEDI festgelegten Prozentpunkte werden dem prozentualen EEDI-Reduktionsfaktor hinzugefügt.“

2. Die folgenden Abschnitte 3.18, 3.19, 3.20 und 3.21 werden angefügt:

„3.18. Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten

Beschreibung der Tätigkeit

Herstellung, Reparatur, Wartung, Nachrüstung, Umnutzung und Aufrüstung von Mobilitätskomponenten für emissionsfreie Vorrichtungen zur persönlichen Mobilität sowie von Automobil- und Mobilitätssystemen und -komponenten, von selbstständigen technischen Einheiten, Teilen und Ersatzteilen im Sinne von Artikel 3 Nummern 18 bis 21 und 23 der Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates^{*1}, die nur zur Verwendung in Fahrzeugen und Bussen der Klassen M1, M2, M3, N1, N2 und N3 typgenehmigt, konzipiert und gebaut werden, sowie im Sinne von Artikel 3 Nummern 15 bis 18 und 21 der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates^{*2}, die nur zur Verwendung in Fahrzeugen der Klasse L typgenehmigt, konzipiert und gebaut werden, die die in diesem Abschnitt festgelegten Kriterien erfüllen und für die Bereitstellung und Verbesserung der Umweltleistung des Fahrzeugs von wesentlicher Bedeutung sind.

Die Wirtschaftstätigkeiten in dieser Kategorie sind von den Abschnitten 3.3 und 3.6 dieses Anhangs ausgenommen.

Sind die Abschnitte 3.2 und 3.4 dieses Anhangs anwendbar, so sind die Wirtschaftstätigkeiten in dieser Kategorie von diesem Abschnitt ausgenommen.

Die Wirtschaftstätigkeiten in dieser Kategorie können gemäß der mit der Verordnung (EG) Nr. 1893/2006 aufgestellten statistischen Systematik der Wirtschaftszweige mehreren NACE-Codes, insbesondere C.22.2, C.26.1, C.26.2, 26.3, 26.4, C.28.14, C.28.15, C.29.2, C.29.3 und C.33.17, zugeordnet werden.

Eine Wirtschaftstätigkeit in dieser Kategorie ist eine ermöglichende Tätigkeit im Sinne von Artikel 10 Absatz 1 Buchstabe i der Verordnung (EU) 2020/852, wenn sie die in diesem Abschnitt festgelegten technischen Bewertungskriterien erfüllt.

Technische Bewertungskriterien

Wesentlicher Beitrag zum Klimaschutz

1. Im Rahmen der Wirtschaftstätigkeit werden Komponenten hergestellt, repariert, gewartet, nachgerüstet, umgenutzt oder aufgerüstet, die für die Bereitstellung und Verbesserung der Umweltleistung der folgenden Fahrzeuge von wesentlicher Bedeutung sind:
-

-
- a) Vorrichtungen für die Personenbeförderung im Orts-, Nah- und Straßenverkehr, die keine direkten CO₂-Abgasemissionen verursachen;
 - b) Fahrzeuge der Klassen M2 und M3^{*3}, die keine direkten CO₂-Abgasemissionen verursachen;
 - c) als leichte Nutzfahrzeuge^{*4} eingestufte Fahrzeuge der Klassen M1 und N1, die keine spezifischen CO₂-Abgasemissionen im Sinne des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe h der Verordnung (EU) 2019/631 des Europäischen Parlaments und des Rates^{*5} verursachen;
 - d) Fahrzeuge der Klasse L^{*6} mit CO₂-Abgasemissionen von 0 g CO₂-Äq/km entsprechend der Emissionsprüfung gemäß der Verordnung (EU) Nr. 168/2013;
 - e) Fahrzeuge der Klassen N2 und N3 sowie als schwere Nutzfahrzeuge eingestufte Fahrzeuge der Klasse N1, nicht für den Transport fossiler Brennstoffe bestimmt und mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse in beladenem Zustand von höchstens 7,5 Tonnen, bei denen es sich um ‚emissionsfreie schwere Nutzfahrzeuge‘ im Sinne von Artikel 3 Nummer 11 der Verordnung (EU) 2019/1242 des Europäischen Parlaments und des Rates^{*7} handelt.
2. Im Rahmen der Wirtschaftstätigkeit werden Mobilitätskomponenten für Vorrichtungen zur persönlichen Mobilität, die durch die Muskelkraft des Nutzers, einen emissionsfreien Motor oder eine Kombination aus emissionsfreiem Motor und Muskelkraft angetrieben werden, hergestellt, repariert, gewartet, nachgerüstet, umgenutzt oder aufgerüstet.
-

Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen

2) Anpassung an den Klimawandel	Die Tätigkeit erfüllt die Kriterien in Anlage A zu diesem Anhang.
3) Nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen	Die Tätigkeit erfüllt die Kriterien in Anlage B zu diesem Anhang.
4) Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft	<p>Die Tätigkeit beinhaltet die Bewertung der Verfügbarkeit und falls möglich die Anwendung von Verfahren, die Folgendes unterstützen:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Wiederverwendung und Verwendung von Sekundärrohstoffen und wiederverwendeten Komponenten in den hergestellten Produkten; b) Design für hohe Haltbarkeit, Recyclingfähigkeit, leichte Demontage und Anpassungsfähigkeit der hergestellten Produkte; c) Abfallbewirtschaftung, bei der im Herstellungsprozess dem

	Recycling Vorrang vor der Entsorgung eingeräumt wird; d) Informationen über bedenkliche Stoffe und Rückverfolgbarkeit dieser Stoffe während des gesamten Lebenszyklus der hergestellten Produkte.
5) Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung	Die Tätigkeit erfüllt die Kriterien in Anlage C zu diesem Anhang. Falls anwendbar, enthalten die Komponenten und Teile kein Blei, Quecksilber, sechswertiges Chrom oder Cadmium.
6) Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme	Die Tätigkeit erfüllt die Kriterien in Anlage D zu diesem Anhang.

3.19. Herstellung von Schienenfahrzeugkomponenten

Beschreibung der Tätigkeit

Herstellung und Installation von, technische Beratung zu, Nachrüstung, Aufrüstung, Reparatur, Wartung und Umnutzung von Produkten, Ausrüstungen, Systemen und Software im Zusammenhang mit den in Anhang II Nummer 2.7 der Richtlinie (EU) 2016/797 beschriebenen Schienenverkehrskomponenten.

Diese Komponenten und Dienstleistungen sind von wesentlicher Bedeutung für die Umweltleistung, den Betrieb und das Funktionieren über die Lebensdauer von Schienenfahrzeugen, die mit Abschnitt 3.3 dieses Anhangs übereinstimmen.

Die Wirtschaftstätigkeiten in dieser Kategorie können gemäß der mit der Verordnung (EG) Nr. 1893/2006 aufgestellten statistischen Systematik der Wirtschaftszweige mehreren NACE-Codes, insbesondere C.30.2, C.27.1 und C.27.9, zugeordnet werden.

Die Wirtschaftstätigkeiten in dieser Kategorie sind von den Abschnitten 3.3 und 3.6 dieses Anhangs ausgenommen.

Eine Wirtschaftstätigkeit in dieser Kategorie ist eine ermöglichende Tätigkeit im Sinne von Artikel 10 Absatz 1 Buchstabe i der Verordnung (EU) 2020/852, wenn sie die in diesem Abschnitt festgelegten technischen Bewertungskriterien erfüllt.

Technische Bewertungskriterien

Wesentlicher Beitrag zum Klimaschutz

Im Rahmen der Wirtschaftstätigkeit werden Produkte, Ausrüstungen, Systeme und Software

im Zusammenhang mit den folgenden in Anhang II Nummer 2.7 der Richtlinie (EU) 2016/797 beschriebenen Schienenverkehrskomponenten hergestellt, installiert, nachgerüstet, repariert, gewartet, aufgerüstet oder umgenutzt oder entsprechende technische Beratungsdienstleistungen erbracht:

Diese Komponenten und Dienstleistungen sind von wesentlicher Bedeutung für die Umweltleistung, den Betrieb und das Funktionieren über die Lebensdauer einer oder mehrerer der im Folgenden aufgeführten Technologien:

- a) Züge, Reisezugwagen und Güterwagen, die keine direkten CO₂-Abgasemissionen verursachen und mit Anhang I Abschnitt 3.3 dieser Verordnung übereinstimmen;
- b) Züge, Reisezugwagen und Güterwagen, die keine direkten CO₂-Abgasemissionen verursachen, wenn sie auf Schienen mit der erforderlichen Infrastruktur betrieben werden, und die einen herkömmlichen Motor einsetzen, wenn eine solche Infrastruktur nicht verfügbar ist (Zweikrafttriebswagen), und mit Anhang I Abschnitt 3.3 dieser Verordnung übereinstimmen.

Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen

2) Anpassung an den Klimawandel	Die Tätigkeit erfüllt die Kriterien in Anlage A zu diesem Anhang.
3) Nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen	Die Tätigkeit erfüllt die Kriterien in Anlage B zu diesem Anhang.
4) Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft	<p>Die Tätigkeit beinhaltet die Bewertung der Verfügbarkeit und falls möglich die Anwendung von Verfahren, die Folgendes unterstützen:</p> <ul style="list-style-type: none">a) Wiederverwendung und Verwendung von Sekundärrohstoffen und wiederverwendeten Komponenten in den hergestellten Produkten;b) Design für hohe Haltbarkeit, Recyclingfähigkeit, leichte Demontage und Anpassungsfähigkeit der hergestellten Produkte;c) Abfallbewirtschaftung, bei der im Herstellungsprozess dem Recycling Vorrang vor der Entsorgung eingeräumt wird;d) Informationen über bedenkliche Stoffe und Rückverfolgbarkeit dieser Stoffe während des gesamten Lebenszyklus der hergestellten Produkte.
5) Vermeidung und Verminderung der	<p>Die Tätigkeit erfüllt die Kriterien in Anlage C zu diesem Anhang.</p> <p>Falls anwendbar, enthalten die Fahrzeuge kein Blei, Quecksilber,</p>

Umweltverschmutzung	sechswertiges Chrom oder Cadmium.
6) Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme	Die Tätigkeit erfüllt die Kriterien in Anlage D zu diesem Anhang.

3.20. Herstellung, Installation und Überholung von elektrischen Hoch-, Mittel- und Niederspannungsbetriebsmitteln für die elektrische Übertragung und Verteilung, die einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz leisten oder ermöglichen

Beschreibung der Tätigkeit

Im Rahmen der Wirtschaftstätigkeit werden elektrische Produkte, Ausrüstungen, Systeme oder Software, die auf eine erhebliche Verringerung der Treibhausgasemissionen in Hoch-, Mittel- und Niederspannungsübertragungs- und -verteilernetzen durch Elektrifizierung, Energieeffizienz, Integration erneuerbarer Energien oder effiziente Energieumwandlung abzielen, entwickelt, hergestellt, installiert, gewartet oder überholt.

Die Wirtschaftstätigkeit umfasst Systeme zur Integration erneuerbarer Energiequellen in das Stromnetz, zur Verbindung untereinander oder zur Verbesserung der Netzautomatisierung, -flexibilität und -stabilität, zur Laststeuerung, zur Entwicklung eines CO₂-armen Verkehrs oder von CO₂-armer Wärme oder zur Einführung intelligenter Messtechnologien zur wesentlichen Verbesserung der Energieeffizienz.

Die Wirtschaftstätigkeit in dieser Kategorie umfasst keine Anlagen zur Wärme- und Stromerzeugung sowie keine elektrischen Geräte.

Fällt eine Wirtschaftstätigkeit unter diesen Abschnitt und Abschnitt 4.9 dieses Anhangs, so gilt Abschnitt 4.9 dieses Anhangs.

Die Wirtschaftstätigkeiten in dieser Kategorie können gemäß der mit der Verordnung (EG) Nr. 1893/2006 aufgestellten statistischen Systematik der Wirtschaftszweige mehreren NACE-Codes, insbesondere C.26.51, C.27.1, C.27.3, C.27.9, C.33.13, C.33.14 und C.33.2, zugeordnet werden.

Eine Wirtschaftstätigkeit in dieser Kategorie ist eine ermöglichende Tätigkeit gemäß Artikel 10 Absatz 1 Buchstabe i der Verordnung (EU) 2020/852, wenn sie die in diesem Abschnitt dargelegten technischen Bewertungskriterien erfüllt.

Wesentlicher Beitrag zum Klimaschutz

1. Im Rahmen der Tätigkeit werden eines oder mehrere der folgenden Elemente hergestellt, installiert oder gewartet oder Wartungs-, Reparatur- und technische Beratungsdienstleistungen erbracht, die für deren Funktionieren über ihre Lebensdauer wesentlich sind:

a) Ladestationen für Elektrofahrzeuge und unterstützende elektrische Infrastruktur für die Elektrifizierung des Verkehrs, die in erster Linie installiert wird, um das Aufladen von Elektrofahrzeugen zu ermöglichen.

Alle in Abschnitt 7.4 genannten Tätigkeiten sind von dieser Nummer ausgenommen;

b) stromführendes und nicht stromführendes elektrisches Installationsmaterial zur Übertragung und Verteilung für die Verkabelung von elektrischen Stromkreisen und Transformatoren, die die Anforderungen der Stufe 2 (1. Juli 2021) für Großleistungstransformatoren gemäß Anhang I der Verordnung (EU) Nr. 548/2014 der Kommission^{*8} erfüllen, und von Mittelleistungstransformatoren mit einer höchsten Spannung für Betriebsmittel von nicht über 36 kV, die die Anforderungen der Stufe AA0 in Bezug auf Leerlaufverluste gemäß der Normenreihe EN 50708 erfüllen, sofern diese Geräte und Transformatoren zur Steigerung des Anteils erneuerbarer Energien beitragen oder die Energieeffizienz verbessern;

c) elektrische Niederspannungsprodukte, -ausrüstungen und -systeme, die die Steuerbarkeit des Stromsystems verbessern und zur Steigerung des Anteils erneuerbarer Energien beitragen oder die Energieeffizienz verbessern, d. h.

i) Niederspannungsschalter, Schaltgeräte, Schalttafeln, Kontrollpanele oder Schaltanlagen, die anschlussfähig, automatisiert oder mit Strom- oder Energiezählern ausgerüstet sind und der Norm IEC TR 63196 ‚Niederspannungsschaltgeräte und deren Niederspannungs-Schaltgerätekombinationen – Energieeffizienz‘ entsprechen;

ii) elektrische Systemtechnik für Heim und Gebäude (ESHG) gemäß der Normenreihe EN IEC 63044, sofern die Produkte und Systeme zur Messung, Steuerung und Verringerung des Energieverbrauchs benötigt werden;

iii) Technologien zur Steigerung der Energieeffizienz von Niederspannungsanlagen, nach HD 60364-8-1: Errichten von Niederspannungsanlagen – Teil 8-1: Energieeffizienz und HD 60364-8-82: Errichten von Niederspannungsanlagen – Teil 8-82: Funktionale Aspekte – Kombinierte Erzeugungs-/Verbrauchsanlagen, einschließlich Energie- und Leistungszählern, externes Kundendisplay, Stromausgleich, Phasenausgleich und Filterung sowie effiziente motorbetriebene Systeme;

d) elektrische Hoch- und Mittelspannungsschaltgeräte und -schaltanlagen, die die Steuerbarkeit des Stromsystems verbessern, zur Steigerung des Anteils erneuerbarer Energien integriert sind oder die Energieeffizienz verbessern.

Die unter Buchstabe d genannte Ausrüstung entspricht der Norm EN 62271-1 ‚Hochspannungs-Schaltgeräte und -Schaltanlagen – Teil 1: Gemeinsame Bestimmungen für Wechselstrom-Schaltgeräte und -Schaltanlagen‘ und der Norm EN 62271-200 ‚Hochspannungs- Schaltgeräte und -Schaltanlagen – Teil 200:

Metallgekapselte Wechselstrom-Schaltanlagen für Bemessungsspannungen über 1 kV bis einschließlich 52 kV‘ oder der Norm EN 62271-203 ‚Hochspannungs-Schaltgeräte und -Schaltanlagen – Teil 203: Gasisolierte metallgekapselte Schaltanlagen für Bemessungsspannungen über 52 kV‘;

- e) Laststeuerungs- und Lastverlagerungsausrüstung, -systeme und -dienste, die die Flexibilität des Stromnetzes erhöhen und die Netzstabilität fördern, darunter
- i) Lösungen für die Übermittlung von Informationen an die Nutzer, um in Bezug auf die Versorgung oder den Verbrauch aus der Ferne tätig zu werden, einschließlich Kundendaten-Hubs;
 - ii) automatische Laststeuerungsanlagen und deren Kernkomponenten (Schalttafeln, Stromschließer, Relais, Schalter, automatische Netzumschalter). Kernkomponenten werden als Teil der Schaltanlagen installiert;
 - iii) soweit nicht in Abschnitt 8.2 aufgeführt, fortschrittliche Software und Analysen zur Maximierung der Effizienz und Automatisierung von Stromnetzen oder zur Integration dezentraler Energieressourcen auf der Ebene des Stromnetzes oder einer Industrie, die Folgendes umfassen:
 - a) fortschrittliche Leitwarten, Automatisierung elektrischer Umspannwerke, Spannungsregelungskapazitäten;
 - b) Betriebssoftware, die es den Betreibern ermöglicht, den Netzbetrieb zu simulieren, um die Netzstabilität zu gewährleisten, dezentrale Energieressourcen zu verwalten oder die Netzleistung zu verbessern.

Die Software unterstützt dynamische Netzmerkmale, die für den Übergang zu erneuerbaren Energien erforderlich sind. Sie ist in der Lage, Daten aus echtzeitnahen Netzmessungen zu verarbeiten, um zu beobachten, wie die Stromübertragung und -verteilung sowie der Stromverbrauch tatsächlich erfolgen, und diese Informationen zu nutzen, um Simulationsstudien und Betriebstätigkeiten zu verbessern, einschließlich der Vermeidung von Ausfällen, Blackouts und Abfällen;
 - iv) sofern nicht in Abschnitt 8.2 aufgeführt, Software zur Unterstützung der Konzeption und der Planung neuer Netze oder Netzmodernisierungen.
- Die Software unterstützt dynamische Netzmerkmale, die für den Übergang zu erneuerbaren Energien erforderlich sind, einschließlich volatiler Stromerzeugung auf Verteilungsebene (‚Prosumenten‘), Änderung der Energieflussrichtungen und Nutzung von Netzspeichereinheiten;
- v) meteorologische Sensoren zur Vorhersage der Stromerzeugung aus erneuerbaren Quellen;
 - vi) eigenständige oder eingebettete anschlussfähige Steuereinheiten und Relais, die eine effiziente Nutzung elektrischer Quellen und Lasten ermöglichen;
 - vii) Lastabwurf- und Lastverlagerungseinrichtungen für Anlagen zur Laststeuerung und Quellumschaltung, sofern die Ausrüstung den Anforderungen der Norm EN IEC 62962:2019 ‚Besondere Anforderungen an Lastabwurfseinrichtungen‘ entspricht;
- f) soweit nicht in Abschnitt 8.2 aufgeführt, Kommunikationssysteme, Software und Steuereinrichtungen, Produkte, Systeme und Dienstleistungen für Energieeffizienz oder Integration erneuerbarer Energien:
-

-
- i) Ausrüstungen, die den Austausch von Strom, insbesondere aus erneuerbaren Quellen, zwischen Nutzern ermöglichen;
 - ii) Batterieaustauschtechnologien oder -dienste zur Unterstützung der Elektrifizierung des Verkehrs;
 - iii) Mikronetzmanagementsysteme;
 - iv) Energie- oder Strommanagementsysteme, Energie- oder Stromsteuerungssysteme und SCADA-Systeme für das Strommanagement;
 - v) Stromschließer, Motorstarter und Motorsteuerungen, die anschlussfähig oder automatisiert sind und eine Fernsteuerung oder automatisierte Steuerung des Stromverbrauchs und die Optimierung der Lastschwankungen ermöglichen;
 - vi) Drehzahlregelungen und andere entsprechende Lösungen, ausgenommen Sanftstarter, die die Energieeffizienz in elektrischen Motoranwendungen ermöglichen, sofern die Geräte den Normen EN 61800-9-1: ‚Drehzahlveränderbare elektrische Antriebe – Teil 9-1: Energieeffizienz für Antriebssysteme, Motorstarter, Leistungselektronik und deren angetriebene Einrichtungen - Allgemeine Anforderungen für die Erstellung von Normen zur Energieeffizienz von Ausrüstungen mit Elektroantrieb nach dem erweiterten Produktansatz (EPA) und semi-analytischen Modellen (SAM)‘ und EN 61800-9-2: ‚Drehzahlveränderbare elektrische Antriebe – Teil 9-2: Ökodesign für Antriebssysteme, Motorstarter, Leistungselektronik und deren angetriebene Einrichtungen - Indikatoren für die Energieeffizienz von Antriebssystemen und Motorstartern‘ entsprechen;
 - vii) Niederspannungselektromotoren mit einer Energieeffizienzklasse (gemäß EN 60034-30-1: ‚Drehende elektrische Maschinen – Teil 30-1: Wirkungsgrad-Klassifizierung von netzgespeisten Drehstrommotoren (IE-Code)‘), die über die Anforderungen der Verordnung (EU) 2019/1781^{*9} hinausgeht, insbesondere
 - a) Einphasenmotoren mit einer Nennausgangsleistung von mindestens 0,12 kW und mindestens einer Effizienzklasse IE3;
 - b) Ex-eb-Motoren mit erhöhter Sicherheit mit einer Nennausgangsleistung von mindestens 0,12 kW und höchstens 1000 kW, die 2, 4, 6 oder 8 Pole aufweisen, und mindestens einer Effizienzklasse IE3;
 - c) Dreiphasenmotoren mit einer Nennausgangsleistung von mindestens 0,75 kW und höchstens 1000 kW, die 2, 4, 6 oder 8 Pole aufweisen und bei denen es sich nicht um Ex-eb-Motoren mit erhöhter Sicherheit handelt, sowie i) für Motoren mit 2, 4 oder 6 Polen mit einer Energieeffizienzklasse IE5 und einer Nennausgangsleistung von mindestens 75 kW und höchstens 200 kW bzw. ii) für alle anderen Motoren mit mindestens einer Energieeffizienzklasse IE4;
 - d) Dreiphasenmotoren mit einer Nennausgangsleistung von mindestens 0,12 kW und höchstens 0,75 kW, die 2, 4, 6 oder 8 Pole aufweisen und bei denen es sich nicht um Ex-eb-Motoren mit erhöhter Sicherheit handelt, und mindestens einer Effizienzklasse IE3;
 - e) Dreiphasenmotoren ausschließlich mit drehzahlvariablem Antrieb mit einer Nennausgangsleistung von mindestens 0,75 kW und höchstens 1000 kW, die 2, 4, 6 oder 8 Pole aufweisen und nach EN IEC TS 60034-30-2 eingestuft sind, und einer Effizienzklasse IE5;
-

-
- viii) Mittel- und Hochspannungsmotoren mit einer Nennausgangsleistung von über 1000 kW und mindestens einer Energieeffizienzklasse IE4 gemäß dem Entwurf der Norm IEC 60034-30-3.

2. Die folgenden Elemente erfüllen die Kriterien nicht:

- a) Infrastruktur zur Schaffung eines direkten Anschlusses oder zum Ausbau eines bestehenden direkten Anschlusses zwischen einem Umspannwerk oder Netz und einem Kraftwerk mit einer Treibhausgasintensität von mehr als 100 g CO₂-Äq/kWh, gemessen auf Lebenszyklusbasis. Dieser Ausschluss gilt nur für Ausrüstung, die direkt zum Anschluss oder zur Verstärkung des Anschlusses an ein Kraftwerk mit einer Treibhausgasintensität von mehr als 100 g CO₂-Äq/kWh, gemessen auf Lebenszyklusbasis, verwendet wird;
- b) Produkte, Ausrüstung, Systeme und Software, die in einer Infrastruktur für die Gewinnung, den Transport, die Verteilung, die Lagerung, die Herstellung oder die Umwandlung fossiler Brennstoffe installiert sind.

3. Schaltgeräte mit Isolier- oder Schaltmedien, die Gase mit einem GWP von 10 oder mehr nutzen oder zu ihrem Funktionieren benötigen, sind nicht konform.

In allen Leistungsbereichen sind Schaltgeräte mit SF₆ nicht konform.

4. Alle Produkte, Ausrüstungen und Systeme erfüllen die verbindlichen Anforderungen an die Energie- und Materialeffizienz gemäß der Richtlinie 2009/125/EG des Europäischen Parlaments und des Rates^{*10}. Die Hersteller verweisen auf die neuesten in der Union geltenden Leistungsanforderungen.

Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen

2) Anpassung an den Klimawandel	Die Tätigkeit erfüllt die Kriterien in Anlage A zu diesem Anhang.
3) Nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen	Die Tätigkeit erfüllt die Kriterien in Anlage B zu diesem Anhang.
4) Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft	<p>Die Tätigkeit beinhaltet die Bewertung der Verfügbarkeit und falls möglich die Anwendung von Verfahren, die Folgendes unterstützen:</p> <p>a) Wiederverwendung und Verwendung von Sekundärrohstoffen und wiederverwendeten Komponenten in den hergestellten Produkten;</p> <p>b) Design für hohe Haltbarkeit, Recyclingfähigkeit, leichte Demontage und Anpassungsfähigkeit der hergestellten Produkte;</p>

	c) Abfallbewirtschaftung, bei der im Herstellungsprozess dem Recycling Vorrang vor der Entsorgung eingeräumt wird; d) Informationen über bedenkliche Stoffe und Rückverfolgbarkeit dieser Stoffe während des gesamten Lebenszyklus der hergestellten Produkte.
5) Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung	Die Tätigkeit erfüllt die Kriterien in Anlage C zu diesem Anhang.
6) Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme	Die Tätigkeit erfüllt die Kriterien in Anlage D zu diesem Anhang.

3.21. Herstellung von Luftfahrzeugen

Beschreibung der Tätigkeit

Herstellung, Reparatur, Wartung, Instandhaltung, Nachrüstung, Konzeption, Umnutzung und Aufrüstung von Luftfahrzeugen sowie Luftfahrzeugbauteilen und -ausrüstungen^{*11}

Die Wirtschaftstätigkeiten in dieser Kategorie können gemäß der mit der Verordnung (EG) Nr. 1893/2006 aufgestellten statistischen Systematik der Wirtschaftszweige einem NACE-Code, insbesondere C.30.3 und C.33.16, zugeordnet werden.

Erfüllt eine Wirtschaftstätigkeit in dieser Kategorie das unter Buchstabe a dieses Abschnitts beschriebene Kriterium für einen wesentlichen Beitrag nicht, handelt es sich um eine Übergangstätigkeit nach Artikel 10 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2020/852, sofern sie die übrigen in diesem Abschnitt festgelegten technischen Bewertungskriterien erfüllt.

Technische Bewertungskriterien

Wesentlicher Beitrag zum Klimaschutz

Im Rahmen der Tätigkeit wird Folgendes hergestellt, repariert, gewartet, instandgehalten, nachgerüstet, konzipiert, umgenutzt oder aufgerüstet:

- a) Luftfahrzeug ohne direkte CO₂-Abgasemissionen;
- b) bis zum 31. Dezember 2027: Luftfahrzeug, das nicht für die private oder gewerbliche Geschäftsreisefahrt hergestellt wird, die nachstehend angegebenen Margen einhält und durch die Ersatzrate begrenzt ist, um sicherzustellen, dass die

Auslieferung die weltweite Flottenzahl nicht erhöht:

- i) mit einer höchstzulässigen Startmasse von mehr als 5,7 t und höchstens 60 t und einem zertifizierten metrischen CO₂-Emissionswert, der mindestens 11 % unter dem Grenzwert für neue Muster gemäß dem Standard der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO)*¹² liegt;
- ii) mit einer höchstzulässigen Startmasse von mehr als 60 t und höchstens 150 t und einem zertifizierten metrischen CO₂-Emissionswert, der mindestens 2 % unter dem Grenzwert für neue Muster gemäß dem ICAO-Standard liegt;
- iii) mit einer höchstzulässigen Startmasse von mehr als 150 t und einem zertifizierten metrischen CO₂-Emissionswert, der mindestens 1,5 % unter dem Grenzwert für neue Muster gemäß dem ICAO-Standard liegt.

Der Anteil der Taxonomiekonformität der in Betracht kommenden Luftfahrzeuge wird durch die Ersatzrate begrenzt. Die Ersatzrate wird auf der Grundlage des Anteils der dauerhaft aus dem Verkehr gezogenen Luftfahrzeuge an Luftfahrzeugen berechnet, die weltweit ausgeliefert werden, gemittelt über die vorangegangenen zehn Jahre, wie aus überprüften Daten unabhängiger Datenanbieter hervorgeht.

Liegt keine Bescheinigung über die metrischen Werte der CO₂-Emissionen vor, die die erforderliche Marge bis zum Grenzwert für neue Muster des ICAO-Standards bestätigt, legt der Luftfahrzeughersteller eine Erklärung vor, dass das Luftfahrzeug das geforderte Leistungsniveau und die erforderlichen Verbesserungsmargen erfüllt, sofern das Luftfahrzeug bis zum [Amt für Veröffentlichungen: Bitte Datum einfügen: 3 Jahre nach dem Geltungsbeginn dieser Änderungsverordnung] zertifiziert wird;

- c) vom 1. Januar 2028 bis zum 31. Dezember 2032: Luftfahrzeug, das die technischen Bewertungskriterien gemäß Buchstabe b dieses Unterabschnitts erfüllt und für den Betrieb mit einer 100 %igen Mischung nachhaltiger Flugkraftstoffe zertifiziert ist.

Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen

2) Anpassung an den Klimawandel	Die Tätigkeit erfüllt die Kriterien in Anlage A zu diesem Anhang.
3) Nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen	Die Tätigkeit erfüllt die Kriterien in Anlage B zu diesem Anhang.
4) Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft	<p>Die Tätigkeit beinhaltet die Bewertung der Verfügbarkeit und falls möglich die Anwendung von Verfahren, die Folgendes unterstützen:</p> <ul style="list-style-type: none">a) Wiederverwendung und Verwendung von Sekundärrohstoffen und wiederverwendeten Komponenten in den hergestellten Produkten;b) Design für hohe Haltbarkeit, Recyclingfähigkeit, leichte Demontage und Anpassungsfähigkeit der hergestellten Produkte;

	<p>c) Abfallbewirtschaftung, bei der im Herstellungsprozess dem Recycling Vorrang vor der Entsorgung eingeräumt wird;</p> <p>d) Informationen über bedenkliche Stoffe und Rückverfolgbarkeit dieser Stoffe während des gesamten Lebenszyklus der hergestellten Produkte.</p> <p>Es bestehen Maßnahmen zur Bewirtschaftung und zum Recycling von Abfällen am Ende der Lebensdauer unter anderem durch vertragliche Vereinbarungen mit Recyclingdienstleistern, die Berücksichtigung in Finanzprognosen oder die offizielle Projektdokumentation. Mit diesen Maßnahmen wird sichergestellt, dass Komponenten und Materialien getrennt und behandelt werden, um das Recycling und die Wiederverwendung im Einklang mit der Abfallhierarchie, den Grundsätzen des EU-Abfallrechts und den geltenden Vorschriften zu maximieren, insbesondere durch die Wiederverwendung und das Recycling von Batterien und Elektronik sowie der darin enthaltenen kritischen Rohstoffe. Diese Maßnahmen umfassen auch die Kontrolle und das Management von Gefahrstoffen.</p>
5) Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung	<p>Die Tätigkeit erfüllt die Kriterien in Anlage C zu diesem Anhang.</p> <p>Das Luftfahrzeug entspricht Artikel 9 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2018/1139.</p> <p>Die in den Buchstaben b und c dieses Abschnitts genannten Luftfahrzeuge entsprechen den folgenden Standards:</p> <p>a) Änderung 13 von Band I (Lärm), Kapitel 14 von Anhang 16 des Abkommens von Chicago, wonach die Summe der Differenzen zwischen den Lärmhöchstpegeln und den in 14.4.1.1, 14.4.1.2 und 14.4.1.3 angegebenen zulässigen Lärmhöchstpegeln an allen drei Messpunkten mindestens 22 EPNdB betragen muss;</p> <p>b) Änderung 10 von Band II (Motoremissionen), Kapitel 2 und 4 von Anhang 16 des Abkommens von Chicago.</p>
6) Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme	<p>Die Tätigkeit erfüllt die Kriterien in Anlage D zu diesem Anhang.</p>

^{*1} Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 und zur Aufhebung der Richtlinie 2007/46/EG (ABl. L 151 vom 14.6.2018, S. 1).

^{*2} Verordnung (EU) Nr. 168/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Januar 2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von zwei- oder dreirädrigen und vierrädrigen Fahrzeugen (ABl. L 60 vom 2.3.2013, S. 52).

^{*3} Gemäß Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe a der Verordnung (EU) 2018/858.

^{*4} Im Sinne von Artikel 4 Absatz 1 Buchstaben a und b der Verordnung (EU) 2018/858.

^{*5} Verordnung (EU) 2019/631 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. April 2019 zur Festsetzung von CO₂-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 443/2009 und (EU) Nr. 510/2011 (Neufassung) (ABl. L 111 vom 25.4.2019, S. 13).

^{*6} Gemäß Artikel 4 der Verordnung (EU) Nr. 168/2013.

^{*7} Verordnung (EU) 2019/1242 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 zur Festlegung von CO₂-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 595/2009 und (EU) 2018/956 des Europäischen Parlaments und des Rates sowie der Richtlinie 96/53/EG des Rates (ABl. L 198 vom 25.7.2019, S. 202).

^{*8} Verordnung (EU) Nr. 548/2014 der Kommission vom 21. Mai 2014 zur Umsetzung der Richtlinie 2009/125/EG des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich Kleinleistungs-, Mittelleistungs- und Großleistungstransformatoren (ABl. L 152 vom 22.5.2014, S. 1).

^{*9} Verordnung (EU) 2019/1781 der Kommission vom 1. Oktober 2019 zur Festlegung von Ökodesign-Anforderungen an Elektromotoren und Drehzahlregelungen gemäß der Richtlinie 2009/125/EG des Europäischen Parlaments und des Rates, zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 641/2009 im Hinblick auf die Festlegung von Anforderungen an die umweltgerechte Gestaltung von externen Nassläufer-Umwälzpumpen und in Produkte integrierten Nassläufer-Umwälzpumpen und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 640/2009 der Kommission (ABl. L 272 vom 25.10.2019, S. 74).

^{*10} Richtlinie 2009/125/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 zur Schaffung eines Rahmens für die Festlegung von Anforderungen an die umweltgerechte Gestaltung energieverbrauchsrelevanter Produkte (Neufassung) (ABl. L 285 vom 31.10.2009, S. 10).

^{*11} Die Tätigkeit umfasst die Herstellung von Teilen und Ausrüstungen, die Erbringung damit verbundener Dienstleistungen sowie Wartung, Reparatur und Instandhaltung, soweit diese mit einem in Betracht kommenden Luftfahrzeugmuster in Verbindung gebracht werden können und die Effizienz des Luftfahrzeugs verbessern oder aufrechterhalten.

^{*12} Band 3 (CO₂-Emissionen) des Umweltschutzstandards der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) in Anhang 16 des Abkommens von Chicago, erste Ausgabe.“

3. Abschnitt 4.4 Unterabschnitt „Technische Bewertungskriterien“ Nummer 5 erhält folgende Fassung:

„

5) Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung	Es bestehen Maßnahmen zur Minimierung der Toxizität von Antifoulingfarben und Bioziden gemäß der Verordnung (EU) Nr. 528/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates ^{*1} .
--	---

^{*1} Verordnung (EU) Nr. 528/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Mai 2012 über die Bereitstellung auf dem Markt und die Verwendung von Biozidprodukten (ABl. L 167 vom 27.6.2012, S. 1).“

4. Abschnitt 4.9 Unterabschnitt „Technische Bewertungskriterien“ Nummer 2 Buchstabe c erhält folgende Fassung:

„c) Installation von Übertragungs- und Verteilungstransformatoren, die die Anforderungen der Stufe 2 (1. Juli 2021) gemäß Anhang I der Verordnung (EU) Nr. 548/2014 der Kommission und, für Mittelleistungstransformatoren mit einer höchsten Spannung für

Betriebsmittel nicht über 36 kV, die Anforderungen der Stufe AA0 in Bezug auf Leerlaufverluste gemäß der Norm EN 50588-1^{*1} erfüllen.

^{*1} CEI EN 50588-1 Mittelleistungstransformatoren 50 Hz, mit einer höchsten Spannung für Betriebsmittel nicht über 36 kV.“

5. Abschnitt 4.26 Unterabschnitt „Technische Bewertungskriterien“ Unterabschnitt „Zusätzliche Kriterien für die Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen“ Nummer 3 erhält folgende Fassung:

”

3) Nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen	<p>Die Tätigkeit erfüllt die Kriterien in Anlage B zu diesem Anhang.</p> <p>Im Einklang mit einem unter Einbeziehung betroffener Interessenträger ausgearbeiteten Bewirtschaftungsplan für die Wassernutzung und den Gewässerschutz werden Risiken einer Umweltschädigung im Zusammenhang mit der Erhaltung der Wasserqualität und der Vermeidung von Wasserknappheit ermittelt und behoben.</p> <p>Um thermische Anomalien im Zusammenhang mit der Ableitung von Abwärme zu begrenzen, müssen die Betreiber von im Inland gelegenen Kernkraftwerken, die für die Durchlaufnasskühlung Wasser aus einem Fluss oder See entnehmen, Folgendes überwachen:</p> <ul style="list-style-type: none">a) die Höchsttemperatur des aufnehmenden Süßwasserkörpers nach dem Vermischen undb) die maximale Temperaturdifferenz zwischen dem abgeleiteten Kühlwasser und dem aufnehmenden Süßwasserkörper. <p>Die Temperaturüberwachung wird gegebenenfalls im Einklang mit den jeweiligen Genehmigungsbedingungen für die spezifischen Arbeitsvorgänge oder anhand der nach Unionsrecht geltenden Schwellenwerte durchgeführt.</p> <p>Die Tätigkeit entspricht den IFC-Normen (International Finance Corporation standards).</p> <p>Bei kerntechnischen Tätigkeiten müssen die Anforderungen aus der Richtlinie 2000/60/EG und der Richtlinie 2013/51/Euratom des Rates zur Festlegung von Anforderungen an den Schutz der Gesundheit der Bevölkerung hinsichtlich radioaktiver Stoffe in Wasser für den menschlichen Gebrauch eingehalten werden.</p>
--	---

“

6. Abschnitt 4.27 Unterabschnitt „Technische Bewertungskriterien“ Unterabschnitt „Zusätzliche Kriterien für die Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen“ Nummer 3 erhält folgende Fassung:

”

3) Nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen	<p>Die Tätigkeit erfüllt die Kriterien in Anlage B zu diesem Anhang.</p> <p>Im Einklang mit einem unter Einbeziehung betroffener Interessenträger ausgearbeiteten Bewirtschaftungsplan für die Wassernutzung und den Gewässerschutz werden Risiken einer Umweltschädigung im Zusammenhang mit der Erhaltung der Wasserqualität und der Vermeidung von Wasserknappheit ermittelt und behoben.</p> <p>Um thermische Anomalien im Zusammenhang mit der Ableitung von Abwärme zu begrenzen, müssen die Betreiber von im Inland gelegenen Kernkraftwerken, die für die Durchlaufnasskühlung Wasser aus einem Fluss oder See entnehmen, Folgendes überwachen:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) die Höchsttemperatur des aufnehmenden Süßwasserkörpers nach dem Vermischen und b) die maximale Temperaturdifferenz zwischen dem abgeleiteten Kühlwasser und dem aufnehmenden Süßwasserkörper. <p>Die Temperaturüberwachung wird gegebenenfalls im Einklang mit den jeweiligen Genehmigungsbedingungen für die spezifischen Arbeitsvorgänge oder anhand der nach Unionsrecht geltenden Schwellenwerte durchgeführt.</p> <p>Die Tätigkeit entspricht den IFC-Normen (International Finance Corporation standards).</p> <p>Kerntechnische Tätigkeiten werden in Bezug auf Wasserkörper, die zur Entnahme von Trinkwasser genutzt werden, im Einklang mit der Richtlinie 2000/60/EG und im Einklang mit der Richtlinie 2013/51/Euratom des Rates zur Festlegung von Anforderungen an den Schutz der Gesundheit der Bevölkerung hinsichtlich radioaktiver Stoffe in Wasser für den menschlichen Gebrauch durchgeführt.</p>
--	---

“

7. Abschnitt 4.28 Unterabschnitt „Technische Bewertungskriterien“ Unterabschnitt „Zusätzliche Kriterien für die Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen“ Nummer 3 erhält folgende Fassung:

”

3) Nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen	<p>Die Tätigkeit erfüllt die Kriterien in Anlage B zu diesem Anhang.</p> <p>Im Einklang mit einem unter Einbeziehung betroffener Interessenträger ausgearbeiteten Bewirtschaftungsplan für die Wassernutzung und den Gewässerschutz werden Risiken einer Umweltschädigung im</p>
--	--

	<p>Zusammenhang mit der Erhaltung der Wasserqualität und der Vermeidung von Wasserknappheit ermittelt und behoben.</p> <p>Um thermische Anomalien im Zusammenhang mit der Ableitung von Abwärme zu begrenzen, müssen die Betreiber von im Inland gelegenen Kernkraftwerken, die für die Durchlaufnasskühlung Wasser aus einem Fluss oder See entnehmen, Folgendes überwachen:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) die Höchsttemperatur des aufnehmenden Süßwasserkörpers nach dem Vermischen und b) die maximale Temperaturdifferenz zwischen dem abgeleiteten Kühlwasser und dem aufnehmenden Süßwasserkörper. <p>Die Temperaturüberwachung wird gegebenenfalls im Einklang mit den jeweiligen Genehmigungsbedingungen für die spezifischen Arbeitsvorgänge oder anhand der nach Unionsrecht geltenden Schwellenwerte durchgeführt.</p> <p>Die Tätigkeit entspricht den IFC-Normen (International Finance Corporation standards).</p> <p>Bei kerntechnischen Tätigkeiten müssen in Bezug auf Wasserkörper, die zur Entnahme von Trinkwasser genutzt werden, die Anforderungen aus der Richtlinie 2000/60/EG und der Richtlinie 2013/51/Euratom des Rates zur Festlegung von Anforderungen an den Schutz der Gesundheit der Bevölkerung hinsichtlich radioaktiver Stoffe in Wasser für den menschlichen Gebrauch eingehalten werden.</p>
--	--

“

8. In Abschnitt 6.3 Unterabschnitt „Technische Bewertungskriterien“ Unterabschnitt „Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen“ erhält Nummer 5 folgende Fassung:

”

5) Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung	<p>Bei Straßenfahrzeugen der Klasse M erfüllen die Reifen die Anforderungen an das externe Rollgeräusch für die höchste Produkte enthaltende Klasse und die Anforderungen an den Rollwiderstandskoeffizienten (der Einfluss auf die Energieeffizienz des Fahrzeugs hat) für die beiden höchsten Produkte enthaltenden Klassen, die in der Verordnung (EU) 2020/740 festgelegt sind und anhand der Europäischen Produktdatenbank für die Energieverbrauchskennzeichnung (EPREL) überprüft werden können.</p> <p>Die Fahrzeuge entsprechen gegebenenfalls den Anforderungen der zuletzt geltenden Stufe der Typgenehmigung hinsichtlich der Emissionen von schweren Nutzfahrzeugen (Euro VI) gemäß der Verordnung (EG) Nr. 595/2009.</p>
--	--

“

9. In Abschnitt 6,5 Unterabschnitt „Technische Bewertungskriterien“ Unterabschnitt „Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen“ erhält Nummer 5 folgende Fassung:

”

5) Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung	<p>Die Fahrzeuge entsprechen den Anforderungen der zuletzt geltenden Stufe der Typgenehmigung hinsichtlich der Emissionen von leichten Nutzfahrzeugen (Euro VI)^{*1} gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007.</p> <p>Die Fahrzeuge entsprechen den Emissionsgrenzwerten für saubere leichte Nutzfahrzeuge gemäß Tabelle 2 im Anhang der Richtlinie 2009/33/EG des Europäischen Parlaments und des Rates^{*2}.</p> <p>Bei Straßenfahrzeugen der Klassen M und N erfüllen die Reifen die Anforderungen an das externe Rollgeräusch für die höchste Produkte enthaltende Klasse und die Anforderungen an den Rollwiderstandskoeffizienten (der Einfluss auf die Energieeffizienz des Fahrzeugs hat) für die beiden höchsten Produkte enthaltenden Klassen, die in der Verordnung (EU) 2020/740 festgelegt sind und anhand der Europäischen Produktdatenbank für die Energieverbrauchskennzeichnung (EPREL) überprüft werden können.</p> <p>Die Fahrzeuge entsprechen der Verordnung (EU) Nr. 540/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates^{*3}.</p>
--	---

^{*1} Verordnung (EU) 2018/1832 der Kommission vom 5. November 2018 zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission und der Verordnung (EU) 2017/1151 der Kommission im Hinblick auf die Verbesserung der emissionsbezogenen Typgenehmigungsprüfungen und -verfahren für leichte Personenkraftwagen und Nutzfahrzeuge, unter anderem in Bezug auf die Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge und auf Emissionen im praktischen Fahrbetrieb und zur Einführung von Einrichtungen zur Überwachung des Kraftstoff- und des Stromverbrauchs (ABl. L 301 vom 27.11.2018, S. 1).

^{*2} Richtlinie 2009/33/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge (ABl. L 120 vom 15.5.2009, S. 5).

^{*3} Verordnung (EU) Nr. 540/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. April 2014 über den Geräuschpegel von Kraftfahrzeugen und von Austauschschalldämpferanlagen sowie zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG und zur Aufhebung der Richtlinie 70/157/EWG (ABl. L 158 vom 27.5.2014, S. 131).“

10. In Abschnitt 6.6 Unterabschnitt „Technische Bewertungskriterien“ Unterabschnitt „Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen“ erhält Nummer 5 folgende Fassung:

”

5) Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung	<p>Bei Straßenfahrzeugen der Klassen M und N erfüllen die Reifen die Anforderungen an das externe Rollgeräusch für die höchste Produkte enthaltende Klasse und die Anforderungen an den Rollwiderstandskoeffizienten (der Einfluss auf die Energieeffizienz des</p>
--	---

	<p>Fahrzeugs hat) für die beiden höchsten Produkte enthaltenden Klassen, die in der Verordnung (EU) 2020/740 festgelegt sind und anhand der Europäischen Produktdatenbank für die Energieverbrauchskennzeichnung (EPREL) überprüft werden können. Die Fahrzeuge entsprechen den Anforderungen der zuletzt geltenden Stufe der Typgenehmigung bezüglich der Emissionen schwerer Nutzfahrzeuge (Euro VI)^{*1} gemäß der Verordnung (EG) Nr. 595/2009.</p> <p>Die Fahrzeuge entsprechen der Verordnung (EU) Nr. 540/2014.</p>
--	--

^{*1} Verordnung (EU) Nr. 582/2011 der Kommission vom 25. Mai 2011 zur Durchführung und Änderung der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Emissionen von schweren Nutzfahrzeugen (Euro VI) und zur Änderung der Anhänge I und III der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 167 vom 25.6.2011, S. 1).“

11. Abschnitt 6.7 wird wie folgt geändert:

a) Im Unterabschnitt „Technische Bewertungskriterien“ Unterabschnitt „Wesentlicher Beitrag zum Klimaschutz“ wird folgender Buchstabe c angefügt:

„c) sofern die Einhaltung von Buchstabe a technisch und wirtschaftlich nicht machbar ist, darf die jährliche durchschnittliche Treibhausgasintensität der an Bord eines Schiffes während eines Berichtszeitraums^{*1} verbrauchten Energie ab dem 1. Januar 2026 folgende Grenzwerte nicht überschreiten:

- a) 76,4 g CO₂-Äq/MJ vom 1. Januar 2026 bis zum 31. Dezember 2029;
- b) 61,1 g CO₂-Äq/MJ vom 1. Januar 2030 bis zum 31. Dezember 2034;
- c) 45,8 g CO₂-Äq/MJ vom 1. Januar 2035 bis zum 31. Dezember 2039;
- d) 30,6 g CO₂-Äq/MJ vom 1. Januar 2040 bis zum 31. Dezember 2044;
- e) 15,3 g CO₂-Äq/MJ vom 1. Januar 2045 bis zum 31. Dezember 2049;
- f) 0 g CO₂-Äq/MJ ab dem 1. Januar 2050.“

b) Im Unterabschnitt „Technische Bewertungskriterien“ Unterabschnitt „Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen“ erhält Nummer 4 folgende Fassung:

„

4) Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft	<p>Es bestehen Maßnahmen zur Bewirtschaftung und zum Recycling von Abfällen am Ende der Lebensdauer unter anderem durch vertragliche Vereinbarungen mit Recyclingdienstleistern, die Berücksichtigung in Finanzprognosen oder die offizielle Projektdokumentation. Mit diesen Maßnahmen wird sichergestellt, dass Komponenten und Materialien getrennt und behandelt werden, um das Recycling und die Wiederverwendung im Einklang mit der Abfallhierarchie, den Grundsätzen des EU-Abfallrechts und den geltenden Vorschriften zu maximieren, insbesondere durch die Wiederverwendung und das Recycling von Batterien und Elektronik sowie der darin enthaltenen kritischen Rohstoffe. Diese Maßnahmen umfassen auch die Kontrolle</p>
--	---

	<p>und das Management von Gefahrstoffen.</p> <p>Es bestehen Maßnahmen zur Vermeidung der Entstehung von Abfällen in der Nutzungsphase (Wartung, Verkehrsbetrieb in Bezug auf Küchen- und Speiseabfälle) und zur Bewirtschaftung aller verbleibenden Abfälle im Einklang mit der Abfallhierarchie.</p>
--	---

^{*1} Die Treibhausgasintensität der an Bord eines Schiffes verbrauchten Energie wird von einem unabhängigen Dritten überprüft und als Menge der Treibhausgasemissionen pro Energieeinheit gemäß der Methode und den Standardwerten berechnet, die in einer Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Nutzung erneuerbarer und CO₂-armer Kraftstoffe im Seeverkehr und zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG festgelegt sind.“

12. Abschnitt 6.8 wird wie folgt geändert:

a) Im Unterabschnitt „Technische Bewertungskriterien“ Unterabschnitt „Wesentlicher Beitrag zum Klimaschutz“ Nummer 1 wird folgender Buchstabe c angefügt:

„c) sofern die Einhaltung von Buchstabe a technisch und wirtschaftlich nicht machbar ist, darf die jährliche durchschnittliche Treibhausgasintensität der an Bord eines Schiffes oder der Flotte eines Unternehmens während eines Berichtszeitraums^{*1} verbrauchten Energie ab dem 1. Januar 2026 folgende Grenzwerte nicht überschreiten:

- a) 76,4 g CO₂-Äq/MJ vom 1. Januar 2026 bis zum 31. Dezember 2029;
- b) 61,1 g CO₂-Äq/MJ vom 1. Januar 2030 bis zum 31. Dezember 2034;
- c) 45,8 g CO₂-Äq/MJ vom 1. Januar 2035 bis zum 31. Dezember 2039;
- d) 30,6 g CO₂-Äq/MJ vom 1. Januar 2040 bis zum 31. Dezember 2044;
- e) 15,3 g CO₂-Äq/MJ vom 1. Januar 2045 bis zum 31. Dezember 2049;
- f) 0 g CO₂-Äq/MJ ab dem 1. Januar 2050.“

b) Im Unterabschnitt „Technische Bewertungskriterien“ Unterabschnitt „Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen“ erhalten die Nummern 4 und 5 folgende Fassung:

„

4) Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft	<p>Es bestehen Maßnahmen zur Bewirtschaftung und zum Recycling von Abfällen am Ende der Lebensdauer unter anderem durch vertragliche Vereinbarungen mit Recyclingdienstleistern, die Berücksichtigung in Finanzprognosen oder die offizielle Projektdokumentation. Mit diesen Maßnahmen wird sichergestellt, dass Komponenten und Materialien getrennt und behandelt werden, um das Recycling und die Wiederverwendung im Einklang mit der Abfallhierarchie, den Grundsätzen des EU-Abfallrechts und den geltenden Vorschriften zu maximieren, insbesondere durch die Wiederverwendung und das Recycling von Batterien und Elektronik sowie der darin enthaltenen kritischen Rohstoffe. Diese Maßnahmen umfassen auch die Kontrolle und das Management von Gefahrstoffen.</p>
--	---

5) Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung	Die Schiffsmotoren halten die in Anhang II der Verordnung (EU) 2016/1628 festgelegten Emissionsgrenzwerte ein (einschließlich Schiffe, die diese Grenzwerte ohne typgenehmigte Lösungen, etwa durch Nachbehandlung, einhalten).
--	---

*¹ Die Treibhausgasintensität der an Bord eines Schiffes verbrauchten Energie wird von einem unabhängigen Dritten überprüft und als Menge der Treibhausgasemissionen pro Energieeinheit gemäß der Methode und den Standardwerten berechnet, die in einer Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Nutzung erneuerbarer und CO₂-armer Kraftstoffe im Seeverkehr und zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG festgelegt sind.

“

13. Abschnitt 6.9 wird wie folgt geändert:

a) Im Unterabschnitt „Technische Bewertungskriterien“ Unterabschnitt „Wesentlicher Beitrag zum Klimaschutz“ erhält Nummer 1 folgende Fassung:

„1. Die Nachrüstung erfüllt mindestens eines der folgenden Kriterien:

- a) Verringerung des Kraftstoffverbrauchs des Fahrgastbinnenschiffes um mindestens 15 %, ausgedrückt als Energieeinheit pro gesamter Fahrt (vollständige Fahrgastfahrt), was durch eine Vergleichsberechnung für die repräsentativen Navigationsbereiche (einschließlich repräsentativer Lastprofile und Anlegen), in denen das Schiff betrieben werden soll, oder durch die Ergebnisse von Modellversuchen oder Simulationen nachgewiesen wird;
- b) Verringerung des Kraftstoffverbrauchs des Güterbinnenschiffes um mindestens 15 %, ausgedrückt als Energieeinheit pro Tonnenkilometer, was durch eine Vergleichsberechnung für die repräsentativen Navigationsbereiche (einschließlich repräsentativer Lastprofile), in denen das Schiff betrieben werden soll, oder durch die Ergebnisse von Modellversuchen oder Simulationen nachgewiesen wird.“

b) Im Unterabschnitt „Technische Bewertungskriterien“ Unterabschnitt „Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen“ erhalten die Nummern 4 und 5 folgende Fassung:

”

4) Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft	Es bestehen Maßnahmen zur Bewirtschaftung und zum Recycling von Abfällen am Ende der Lebensdauer unter anderem durch vertragliche Vereinbarungen mit Recyclingdienstleistern, die Berücksichtigung in Finanzprognosen oder die offizielle Projektdokumentation. Mit diesen Maßnahmen wird sichergestellt, dass Komponenten und Materialien getrennt und behandelt werden, um das Recycling und die Wiederverwendung im Einklang mit der Abfallhierarchie, den Grundsätzen des EU-Abfallrechts und den geltenden Vorschriften zu maximieren, insbesondere durch die Wiederverwendung und das Recycling von Batterien und Elektronik sowie der darin enthaltenen kritischen Rohstoffe. Diese Maßnahmen umfassen auch die Kontrolle und das Management von Gefahrstoffen.
--	--

5) Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung	<p>Die Tätigkeit erfüllt die Kriterien in Anlage C zu diesem Anhang.</p> <p>Die Schiffsmotoren halten die in Anhang II der Verordnung (EU) 2016/1628 festgelegten Emissionsgrenzwerte ein (einschließlich Schiffe, die diese Grenzwerte ohne typgenehmigte Lösungen, etwa durch Nachbehandlung, einhalten).</p>
--	---

“

14. Abschnitt 6.10 wird wie folgt geändert:

a) Im Unterabschnitt „Technische Bewertungskriterien“ Unterabschnitt „Wesentlicher Beitrag zum Klimaschutz“ Nummer 1 werden folgende Buchstaben e und f angefügt:

„e) sofern die Einhaltung von Buchstabe a technisch und wirtschaftlich nicht machbar ist, haben Schiffe, die mit Kraftstoffen, die keine direkten CO₂-Abgasemissionen verursachen, oder mit Kraftstoffen aus erneuerbaren Quellen^{*1} betrieben werden können, ab dem 1. Januar 2026 einen Energieeffizienz-Kennwert (EEDI) erreicht, der einer Verringerung der EEDI-Bezugslinie um mindestens 20 Prozentpunkte unter den am 1. April 2022 geltenden EEDI-Anforderungen^{*2} entspricht, und

- a) können den Landstromanschluss am Liegeplatz nutzen;
- b) für gasbetriebene Schiffe: weisen den Einsatz modernster Maßnahmen und Technologien zur Minderung von Methanemissionen nach.

f) sofern die Erfüllung des Kriteriums nach Buchstabe a technisch und wirtschaftlich nicht machbar ist, darf die jährliche durchschnittliche Treibhausgasintensität der an Bord eines Schiffes in einem Berichtszeitraum^{*4} verbrauchten Energie ab dem 1. Januar 2026 zusätzlich zu einem erreichten Energieeffizienz-Kennwert für Bestandsschiffe (EEXI), der einer Verringerung der EEDI-Bezugslinie um mindestens 10 Prozentpunkte unter den am 1. Januar 2023^{*3} geltenden EEXI-Anforderungen entspricht, folgende Grenzwerte nicht überschreiten:

- a) 76,4 g CO₂-Äq/MJ vom 1. Januar 2026 bis zum 31. Dezember 2029;
- b) 61,1 g CO₂-Äq/MJ vom 1. Januar 2030 bis zum 31. Dezember 2034;
- c) 45,8 g CO₂-Äq/MJ vom 1. Januar 2035 bis zum 31. Dezember 2039;
- d) 30,6 g CO₂-Äq/MJ vom 1. Januar 2040 bis zum 31. Dezember 2044;
- e) 15,3 g CO₂-Äq/MJ ab dem 1. Januar 2045.“

b) Im Unterabschnitt „Technische Bewertungskriterien“ Unterabschnitt „Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen“ erhalten die Nummern 4 und 5 folgende Fassung:

”

4) Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft	<p>Es bestehen Maßnahmen zur Bewirtschaftung und zum Recycling von Abfällen am Ende der Lebensdauer unter anderem durch vertragliche Vereinbarungen mit Recyclingdienstleistern, die Berücksichtigung in Finanzprognosen oder die offizielle Projektdokumentation. Mit diesen Maßnahmen wird sichergestellt, dass Komponenten und Materialien getrennt und behandelt werden, um das Recycling und die</p>
--	---

	<p>Wiederverwendung im Einklang mit der Abfallhierarchie, den Grundsätzen des EU-Abfallrechts und den geltenden Vorschriften zu maximieren, insbesondere durch die Wiederverwendung und das Recycling von Batterien und Elektronik sowie der darin enthaltenen kritischen Rohstoffe. Diese Maßnahmen umfassen auch die Kontrolle und das Management von Gefahrstoffen.</p> <p>Bei Bestandsschiffen mit einer Bruttoreaumzahl von mehr als 500 und den neuen Schiffen, die sie ersetzen, steht die Tätigkeit mit den Anforderungen der Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates^{*5} im Einklang. Das Abwracken von Schiffen erfolgt in Anlagen, die in der europäischen Liste von Abwrackeinrichtungen gemäß dem Durchführungsbeschluss (EU) 2016/2323 der Kommission^{*6} aufgeführt sind.</p> <p>In Bezug auf den Schutz der Meeresumwelt vor den negativen Auswirkungen des Einbringens von Abfällen von Schiffen steht die Tätigkeit mit der Richtlinie (EU) 2019/883 des Europäischen Parlaments und des Rates^{*7} im Einklang.</p> <p>Das Schiff wird im Einklang mit der Anlage V zum Internationalen Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe vom 2. November 1973 (Marpol-Übereinkommen der IMO) betrieben, insbesondere damit geringere Abfallmengen erzeugt und die legalen Einleitungen verringert werden, indem Schiffsabfälle nachhaltig und umweltverträglich bewirtschaftet werden.</p>
5) Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung	<p>In Bezug auf die Verringerung von Schwefeloxidemissionen und Feinstaub stehen die Schiffe mit der Richtlinie (EU) 2016/802 des Europäischen Parlaments und des Rates^{*8} und mit der Regel 14^{*9} der Anlage VI zum Marpol-Übereinkommen der IMO im Einklang. Der Massenanteil Schwefel im Kraftstoff beträgt höchstens 0,5 % (globaler Schwefelgrenzwert) bzw. 0,1 % in von der IMO ausgewiesenen Emissions-Überwachungsgebieten für Schwefeloxide in der Nord- und Ostsee sowie im Mittelmeer (ab 2025)^{*10}.</p> <p>In Bezug auf NO_x-Emissionen stehen die Schiffe mit der Regel 13^{*11} der Anlage VI zum Marpol-Übereinkommen der IMO im Einklang. Die NO_x-Anforderungen der Stufe II gelten für Schiffe, die nach 2011 gebaut wurden. Nur beim Betrieb in nach den Vorschriften der IMO eingerichteten NO_x-Emissions-Überwachungsgebieten entsprechen Schiffe, die nach dem 1. Januar 2016 gebaut wurden, im Hinblick auf die Verringerung von NO_x-Emissionen strengeren Anforderungen an den Motor (Stufe III)^{*12}.</p> <p>Einleitungen von Schwarz- und Grauwasser stehen mit der Anlage IV zum Marpol-Übereinkommen der IMO im Einklang.</p> <p>Es bestehen Maßnahmen zur Minimierung der Toxizität von Antifoulingfarben und Bioziden gemäß der Verordnung (EU) Nr. 528/2012.</p>

*¹ Kraftstoffe, die die technischen Bewertungskriterien gemäß den Abschnitten 3.10 und 4.13 dieses Anhangs erfüllen.

*² EEDI-Anforderungen sind definiert als prozentualer Reduktionsfaktor, der auf den EEDI-Bezugswert anzuwenden ist, wie vom Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt der IMO auf seiner 75. Tagung vereinbart. Die in den technischen Bewertungskriterien für EEDI festgelegten Prozentpunkte werden dem prozentualen EEDI-Reduktionsfaktor hinzugefügt.

*³ EEXI-Anforderungen sind definiert als prozentualer Reduktionsfaktor, der auf den EEDI-Bezugswert anzuwenden ist, wie vom Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt der IMO auf seiner 76. Tagung vereinbart. Die in den technischen Bewertungskriterien der Taxonomie für EEXI festgelegten Prozentpunkte müssen dem prozentualen EEXI-Reduktionsfaktor hinzugefügt werden (erreichter Energieeffizienz-Kennwert für Bestandsschiffe (EEXI), obligatorisch ab dem 1. Januar 2023 für alle Schiffe im Seefracht-/Fahrgastverkehr, um ihre Energieeffizienz zu messen und die Erhebung von Daten für die Meldung ihres jährlichen CO₂-Intensitätsindikators (CII) und CII-Rating einzuleiten) (Version vom [Datum der Annahme]: <https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/EEXI-CII-FAQ.aspx>).

*⁴ Die Treibhausgasintensität der an Bord eines Schiffes verbrauchten Energie wird von einem unabhängigen Dritten überprüft und als Menge der Treibhausgasemissionen pro Energieeinheit gemäß der Methode und den Standardwerten berechnet, die in einer Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Nutzung erneuerbarer und CO₂-armer Kraftstoffe im Seeverkehr und zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG festgelegt sind.

*⁵ Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. November 2013 über das Recycling von Schiffen und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1013/2006 und der Richtlinie 2009/16/EG (ABl. L 330 vom 10.12.2013, S. 1).

*⁶ Durchführungsbeschluss (EU) 2016/2323 der Kommission vom 19. Dezember 2016 zur Aufstellung der europäischen Liste von Abwrackeinrichtungen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates über das Recycling von Schiffen (ABl. L 345 vom 20.12.2016, S. 119).

*⁷ Richtlinie (EU) 2019/883 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. April 2019 über Hafenauffangeinrichtungen für die Entladung von Abfällen von Schiffen, zur Änderung der Richtlinie 2010/65/EU und zur Aufhebung der Richtlinie 2000/59/EG (ABl. L 151 vom 7.6.2019, S. 116).

*⁸ Richtlinie (EU) 2016/802 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über eine Verringerung des Schwefelgehalts bestimmter flüssiger Kraft- oder Brennstoffe (ABl. L 132 vom 21.5.2016, S. 58).

*⁹ (Version vom [Datum der Annahme]:

[http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Pages/Sulphur-oxides-\(SOx\)-%E2%80%93Regulation-14.aspx](http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Pages/Sulphur-oxides-(SOx)-%E2%80%93Regulation-14.aspx)).

*¹⁰ In Bezug auf die Ausdehnung der im Emissions-Überwachungsgebiet geltenden Anforderungen auf andere Meeresgebiete der Union erörtern die Mittelmeeranrainerstaaten derzeit die Ausweisung entsprechender Emissions-Überwachungsgebiete im Rahmen des Übereinkommens von Barcelona.

*¹¹ (Version vom [Datum der Annahme]:

[http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Pages/Nitrogenoxides-\(NOx\)-Regulation-13.aspx](http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Pages/Nitrogenoxides-(NOx)-Regulation-13.aspx)).

*¹² In den Meeresgebieten der Union gelten die Anforderungen ab 2021 für die Ostsee und die Nordsee.“

15. Abschnitt 6.11 wird wie folgt geändert:

a) Im Unterabschnitt „Technische Bewertungskriterien“ Unterabschnitt „Wesentlicher Beitrag zum Klimaschutz“ werden folgende Buchstaben d und e angefügt:

„d) sofern die Einhaltung von Buchstabe a technisch und wirtschaftlich nicht machbar ist, haben Schiffe, die mit Kraftstoffen, die keine direkten Abgasemissionen verursachen, oder mit Kraftstoffen aus erneuerbaren Quellen^{*1} betrieben werden können, ab dem 1. Januar 2026

einen Energieeffizienz-Kennwert (EEDI) erreicht, der einer Verringerung der EEDI-Bezugslinie um mindestens 20 Prozentpunkte unter den am 1. April 2022 geltenden EEDI-Anforderungen^{*2} entspricht, und

- a) können den Landstromanschluss am Liegeplatz nutzen;
- b) für gasbetriebene Schiffe: weisen den Einsatz modernster Maßnahmen und Technologien zur Minderung von Methanemissionen nach.

e) sofern die Einhaltung von Buchstabe a technisch und wirtschaftlich nicht machbar ist, darf die jährliche durchschnittliche Treibhausgasintensität der an Bord eines Schiffes in einem Berichtszeitraum^{*4} verbrauchten Energie ab dem 1. Januar 2026 zusätzlich zu einem erreichten Energieeffizienz-Kennwert für Bestandsschiffe (EEXI), der einer Verringerung der EEDI-Bezugslinie um mindestens 10 Prozentpunkte unter den am 1. Januar 2023^{*3} geltenden EEXI-Anforderungen entspricht, folgende Grenzwerte nicht überschreiten:

- a) 76,4 g CO₂-Äq/MJ vom 1. Januar 2026 bis zum 31. Dezember 2029;
- b) 61,1 g CO₂-Äq/MJ vom 1. Januar 2030 bis zum 31. Dezember 2034;
- c) 45,8 g CO₂-Äq/MJ vom 1. Januar 2035 bis zum 31. Dezember 2039;
- d) 30,6 g CO₂-Äq/MJ vom 1. Januar 2040 bis zum 31. Dezember 2044;
- e) 15,3 g CO₂-Äq/MJ ab dem 1. Januar 2045.“

b) Im Unterabschnitt „Technische Bewertungskriterien“ Unterabschnitt „Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen“ erhalten die Nummern 4 und 5 folgende Fassung:

„

<p>4) Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft</p>	<p>Es bestehen Maßnahmen zur Bewirtschaftung und zum Recycling von Abfällen am Ende der Lebensdauer unter anderem durch vertragliche Vereinbarungen mit Recyclingdienstleistern, die Berücksichtigung in Finanzprognosen oder die offizielle Projektdokumentation. Mit diesen Maßnahmen wird sichergestellt, dass Komponenten und Materialien getrennt und behandelt werden, um das Recycling und die Wiederverwendung im Einklang mit der Abfallhierarchie, den Grundsätzen des EU-Abfallrechts und den geltenden Vorschriften zu maximieren, insbesondere durch die Wiederverwendung und das Recycling von Batterien und Elektronik sowie der darin enthaltenen kritischen Rohstoffe. Diese Maßnahmen umfassen auch die Kontrolle und das Management von Gefahrstoffen.</p> <p>Es bestehen Maßnahmen zur Vermeidung der Entstehung von Abfällen in der Nutzungsphase (Wartung, Verkehrsbetrieb in Bezug auf Küchen- und Speiseabfälle) und zur Bewirtschaftung aller verbleibenden Abfälle im Einklang mit der Abfallhierarchie.</p> <p>Bei Bestandsschiffen mit einer Bruttoreaumzahl von mehr als 500 und den neuen Schiffen, die sie ersetzen, steht die Tätigkeit mit den Anforderungen der Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 im Einklang. Das Abwracken von Schiffen erfolgt in Anlagen, die in der europäischen Liste von Abwrackeinrichtungen gemäß dem Durchführungsbeschluss (EU) 2016/2323 der Kommission aufgeführt sind.</p> <p>In Bezug auf den Schutz der Meeresumwelt vor den negativen</p>
---	--

	<p>Auswirkungen des Einbringens von Abfällen von Schiffen steht die Tätigkeit mit der Richtlinie (EU) 2019/883 im Einklang.</p> <p>Das Schiff wird im Einklang mit der Anlage V zum Internationalen Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe vom 2. November 1973 (Marpol-Übereinkommen der IMO) betrieben, insbesondere damit geringere Abfallmengen erzeugt und die legalen Einleitungen verringert werden, indem Schiffsabfälle nachhaltig und umweltverträglich bewirtschaftet werden.</p>
5) Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung	<p>In Bezug auf die Verringerung von Schwefeloxidemissionen und Feinstaub stehen die Schiffe mit der Richtlinie (EU) 2016/802 und mit der Regel 14 der Anlage VI zum Marpol-Übereinkommen der IMO im Einklang. Der Massenanteil Schwefel im Kraftstoff beträgt höchstens 0,50 % (globaler Schwefelgrenzwert) bzw. 0,10 % in von der IMO ausgewiesenen Emissions-Überwachungsgebieten für Schwefeloxide in der Nord- und Ostsee sowie im Mittelmeer (ab 2025)^{*5}.</p> <p>In Bezug auf NO_x-Emissionen stehen die Schiffe mit der Regel 13 der Anlage VI zum Marpol-Übereinkommen der IMO im Einklang. Die NO_x-Anforderungen der Stufe II gelten für Schiffe, die nach 2011 gebaut wurden. Nur beim Betrieb in nach den Vorschriften der IMO eingerichteten NO_x-Emissions-Überwachungsgebieten entsprechen Schiffe, die nach dem 1. Januar 2016 gebaut wurden, im Hinblick auf die Verringerung von NO_x-Emissionen strengeren Anforderungen an den Motor (Stufe III)^{*6}.</p> <p>Einleitungen von Schwarz- und Grauwasser stehen mit der Anlage IV zum Marpol-Übereinkommen der IMO im Einklang.</p> <p>Es bestehen Maßnahmen zur Minimierung der Toxizität von Antifoulingfarben und Bioziden gemäß der Verordnung (EU) Nr. 528/2012.</p>

^{*1} Kraftstoffe, die die technischen Bewertungskriterien gemäß den Abschnitten 3.10 und 4.13 dieses Anhangs erfüllen.

^{*2} EEDI-Anforderungen sind definiert als prozentualer Reduktionsfaktor, der auf den EEDI-Bezugswert anzuwenden ist, wie vom Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt der IMO auf seiner 75. Tagung vereinbart. Die in den technischen Bewertungskriterien für EEDI festgelegten Prozentpunkte werden dem prozentualen EEDI-Reduktionsfaktor hinzugefügt.

^{*3} EEXI-Anforderungen sind definiert als prozentualer Reduktionsfaktor, der auf den EEDI-Bezugswert anzuwenden ist, wie vom Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt der IMO auf seiner 76. Tagung vereinbart. Die in den technischen Bewertungskriterien der Taxonomie für EEXI festgelegten Prozentpunkte müssen dem prozentualen EEXI-Reduktionsfaktor hinzugefügt werden (erreichter Energieeffizienz-Kennwert für Bestandsschiffe (EEXI), obligatorisch ab dem 1. Januar 2023 für alle Schiffe im Seefracht-/Fahrgastverkehr, um ihre Energieeffizienz zu messen und die Erhebung von Daten für die Meldung ihres jährlichen CO₂-Intensitätsindikators (CII) und CII-Rating einzuleiten) (Version vom [Datum der Annahme]: <https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/EEXI-CII-FAQ.aspx>).

^{*4} Die Treibhausgasintensität der an Bord eines Schiffes verbrauchten Energie wird von einem unabhängigen Dritten überprüft und als Menge der Treibhausgasemissionen pro Energieeinheit gemäß der Methode und den Standardwerten berechnet, die in einer Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die

Nutzung erneuerbarer und CO₂-armer Kraftstoffe im Seeverkehr und zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG festgelegt sind.

^{*5} In Bezug auf die Ausdehnung der im Emissions-Überwachungsgebiet geltenden Anforderungen auf andere Meeresgebiete der Union erörtern die Mittelmeeranrainerstaaten derzeit die Ausweisung entsprechender Emissions-Überwachungsgebiete im Rahmen des Übereinkommens von Barcelona.

^{*6} In den Meeresgebieten der Union gelten die Anforderungen ab 2021 für die Ostsee und die Nordsee.“

16. Abschnitt 6.12 wird wie folgt geändert:

a) Im Unterabschnitt „Technische Bewertungskriterien“ Unterabschnitt „Wesentlicher Beitrag zum Klimaschutz“ erhält Nummer 1 folgende Fassung:

„1. Die Tätigkeit erfüllt mindestens eines der folgenden Kriterien:

a) Der Kraftstoffverbrauch des Schiffes verringert sich durch die Nachrüstung um mindestens 15 %, ausgedrückt in Gramm Treibstoff pro Tragfähigkeitstonne pro Seemeile für Güterschiffe oder pro Bruttoreaumzahl pro Seemeile für Fahrgastschiffe, wie durch numerische Strömungsmechanik (CFD), Tankprüfungen oder ähnliche technische Berechnungen belegt.

b) Sie ermöglicht es den Schiffen, den Energieeffizienz-Kennwert für Bestandsschiffe (EEXI) zu erreichen, der mindestens 10 % unter den am 1. Januar 2023 geltenden EEXI-Anforderungen liegt, sofern die Schiffe mit Kraftstoffen, die keine direkten Abgasemissionen verursachen, oder mit Kraftstoffen aus erneuerbaren Quellen^{*1} betrieben werden und den Landstromanschluss am Liegeplatz nutzen können sowie mit Batterietechnologie ausgestattet sind.“

b) Im Unterabschnitt „Technische Bewertungskriterien“ Unterabschnitt „Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen“ erhalten die Nummern 4 und 5 folgende Fassung:

„

4) Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft	<p>Es bestehen Maßnahmen zur Bewirtschaftung und zum Recycling von Abfällen am Ende der Lebensdauer unter anderem durch vertragliche Vereinbarungen mit Recyclingdienstleistern, die Berücksichtigung in Finanzprognosen oder die offizielle Projektdokumentation. Mit diesen Maßnahmen wird sichergestellt, dass Komponenten und Materialien getrennt und behandelt werden, um das Recycling und die Wiederverwendung im Einklang mit der Abfallhierarchie, den Grundsätzen des EU-Abfallrechts und den geltenden Vorschriften zu maximieren, insbesondere durch die Wiederverwendung und das Recycling von Batterien und Elektronik sowie der darin enthaltenen kritischen Rohstoffe. Diese Maßnahmen umfassen auch die Kontrolle und das Management von Gefahrstoffen.</p> <p>Bei Bestandsschiffen mit einer Bruttoreumzahl von mehr als 500 und den neuen Schiffen, die sie ersetzen, steht die Tätigkeit mit den Anforderungen der Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 im Einklang. Das Abwracken von Schiffen erfolgt in Anlagen, die in der europäischen Liste von Abwrackeinrichtungen gemäß dem Durchführungsbeschluss (EU) 2016/2323 der Kommission aufgeführt sind.</p> <p>In Bezug auf den Schutz der Meeresumwelt vor den negativen Auswirkungen des Einbringens von Abfällen von Schiffen steht die</p>
--	---

	<p>Tätigkeit mit der Richtlinie (EU) 2019/883 im Einklang.</p> <p>Das Schiff wird im Einklang mit der Anlage V zum Internationalen Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe vom 2. November 1973 (Marpol-Übereinkommen der IMO) betrieben, insbesondere damit geringere Abfallmengen erzeugt und die legalen Einleitungen verringert werden, indem Schiffsabfälle nachhaltig und umweltverträglich bewirtschaftet werden.</p>
5) Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung	<p>Die Tätigkeit erfüllt die Kriterien in Anlage C zu diesem Anhang.</p> <p>In Bezug auf die Verringerung von Schwefeloxidemissionen und Feinstaub stehen die Schiffe mit der Richtlinie (EU) 2016/802 und mit der Regel 14 der Anlage VI zum Marpol-Übereinkommen der IMO im Einklang. Der Massenanteil Schwefel im Kraftstoff beträgt höchstens 0,50 % (globaler Schwefelgrenzwert) bzw. 0,10 % in von der IMO ausgewiesenen Emissions-Überwachungsgebieten für Schwefeloxyde in der Nord- und Ostsee sowie im Mittelmeer (ab 2025)^{*2}.</p> <p>In Bezug auf NO_x-Emissionen stehen die Schiffe mit der Regel 13 der Anlage VI zum Marpol-Übereinkommen der IMO im Einklang. Die NO_x-Anforderungen der Stufe II gelten für Schiffe, die nach 2011 gebaut wurden. Nur beim Betrieb in nach den Vorschriften der IMO eingerichteten NO_x-Emissions-Überwachungsgebieten entsprechen Schiffe, die nach dem 1. Januar 2016 gebaut wurden, im Hinblick auf die Verringerung von NO_x-Emissionen strengeren Anforderungen an den Motor (Stufe III)^{*3}.</p> <p>Einleitungen von Schwarz- und Grauwasser stehen mit der Anlage IV zum Marpol-Übereinkommen der IMO im Einklang.</p> <p>Es bestehen Maßnahmen zur Minimierung der Toxizität von Antifoulingfarben und Bioziden gemäß der Verordnung (EU) Nr. 528/2012.</p>

^{*1} Kraftstoffe, die die technischen Bewertungskriterien gemäß den Abschnitten 3.10 und 4.13 dieses Anhangs erfüllen.

^{*2} In Bezug auf die Ausdehnung der im Emissions-Überwachungsgebiet geltenden Anforderungen auf andere Meeresgebiete der Union erörtern die Mittelmeeraanrainerstaaten derzeit die Ausweisung entsprechender Emissions-Überwachungsgebiete im Rahmen des Übereinkommens von Barcelona.

^{*3} In den Meeresgebieten der Union gelten die Anforderungen ab 2021 für die Ostsee und die Nordsee.“

17. In Abschnitt 6.13 Unterabschnitt „Beschreibung der Tätigkeit“ erhält Absatz 2 folgende Fassung:

„Die Wirtschaftstätigkeiten in dieser Kategorie können gemäß der mit der Verordnung (EG) Nr. 1893/2006 aufgestellten statistischen Systematik der Wirtschaftszweige mehreren NACE-

Codes, insbesondere F.42.11, F.42.12, F.42.13, F.43.21, M.71.12 und M.71.20, zugeordnet werden.“

18. Abschnitt 6.14 wird wie folgt geändert:

a) Im Unterabschnitt „Beschreibung der Tätigkeit“ erhält Absatz 2 folgende Fassung:

„Herstellung und Installation von, technische Beratung zu, Nachrüstung, Aufrüstung, Reparatur, Wartung und Umnutzung von Produkten, Ausrüstungen, Systemen und Software im Zusammenhang mit einem der folgenden Elemente:

- a) montiertes ortsfestes Gleismaterial;
- b) Schienenverkehrskomponenten gemäß Anhang II Nummern 2.2 bis 2.6 der Richtlinie (EU) 2016/797.

Die Wirtschaftstätigkeiten in dieser Kategorie können gemäß der mit der Verordnung (EG) Nr. 1893/2006 aufgestellten statistischen Systematik der Wirtschaftszweige mehreren NACE-Codes, insbesondere C.25.99, C.27.9, C.30.20, F.42.12, F.42.13, M.71.12, M.71.20, F.43.21 und H.52.21, zugeordnet werden.“

b) Im Unterabschnitt „Technische Bewertungskriterien“ Unterabschnitt „Wesentlicher Beitrag zum Klimaschutz“ Nummer 1 wird folgender Buchstabe d angefügt:

„(d) digitale Instrumente ermöglichen eine Steigerung der Effizienz, der Kapazität oder der Energieeinsparungen.“

c) Im Unterabschnitt „Technische Bewertungskriterien“ Unterabschnitt „Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen“ erhalten die Nummern 4, 5 und 6 folgende Fassung:

„

4) Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft	<p>Die Betreiber begrenzen das Abfallaufkommen bei Bau- und Abbruchprozessen und berücksichtigen die besten verfügbaren Techniken. Ein Massenanteil von mindestens 70 % der auf der Baustelle anfallenden nicht gefährlichen Bau- und Abbruchabfälle (ausgenommen natürlich vorkommende Materialien, die in Kategorie 17 05 04 des mit der Entscheidung 2000/532/EG der Kommission festgelegten europäischen Abfallverzeichnisses genannt sind) wird gemäß der Abfallhierarchie und gemäß dem EU-Protokoll über die Bewirtschaftung von Bau- und Abbruchabfällen^{*1} für die Wiederverwendung, das Recycling und eine sonstige stoffliche Verwertung, einschließlich Auffüllarbeiten, bei denen Abfälle als Ersatz für andere Materialien zum Einsatz kommen, vorbereitet. Die Betreiber wenden selektive Abbruchverfahren an, um die Beseitigung und die sichere Handhabung von gefährlichen Stoffen zu ermöglichen und die Wiederverwendung und ein hochwertiges Recycling zu erleichtern.</p> <p>Für die Herstellung von Komponenten beinhaltet die Tätigkeit die Bewertung der Verfügbarkeit und falls möglich die Anwendung von</p>
--	---

	<p>Verfahren, die Folgendes unterstützen:</p> <p>a) Wiederverwendung und Verwendung von Sekundärrohstoffen und wiederverwendeten Komponenten in den hergestellten Produkten;</p> <p>b) Design für hohe Haltbarkeit, Recyclingfähigkeit, leichte Demontage und Anpassungsfähigkeit der hergestellten Produkte;</p> <p>c) Abfallbewirtschaftung, bei der im Herstellungsprozess dem Recycling Vorrang vor der Entsorgung eingeräumt wird;</p> <p>d) Informationen über bedenkliche Stoffe und Rückverfolgbarkeit dieser Stoffe während des gesamten Lebenszyklus der hergestellten Produkte.</p>
5) Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung	<p>In Anbetracht der Schutzwürdigkeit des betroffenen Gebiets, insbesondere im Hinblick auf den Umfang der betroffenen Bevölkerung, werden Lärm und Vibrationen durch die Nutzung von Infrastrukturen gegebenenfalls durch das Anlegen von offenen Gräben, Schallschutzwänden oder durch andere Maßnahmen gemindert, und sie entsprechen in Bezug auf Lärm und Vibrationen der Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates^{*2}.</p> <p>Es werden Maßnahmen getroffen, um Lärm-, Staub- und Schadstoffemissionen während der Bau- oder Wartungsarbeiten zu verringern.</p> <p>Für die Herstellung von Komponenten erfüllt die Tätigkeit die Kriterien in Anlage C zu diesem Anhang.</p>
6) Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme	<p>Die Tätigkeit erfüllt die Kriterien in Anlage D zu diesem Anhang.</p> <p>Darüber hinaus ist Folgendes sicherzustellen:</p> <p>a) in der Union in Bezug auf Natura-2000-Gebiete: Die Tätigkeit hat keine wesentlichen Auswirkungen auf Natura-2000-Gebiete im Hinblick auf ihre Erhaltungsziele auf der Grundlage einer Verträglichkeitsprüfung gemäß Artikel 6 Absatz 3 der Richtlinie 92/43/EWG des Rates^{*3};</p> <p>b) in der Union in allen Gebieten: Die Tätigkeit beeinträchtigt nicht die Wiederherstellung oder Erhaltung eines günstigen Erhaltungszustands der Populationen der gemäß der Richtlinie 92/43/EWG und der Richtlinie 2009/147/EG des Europäischen Parlaments und des Rates^{*4} geschützten Arten. Ferner beeinträchtigt die Tätigkeit nicht die Wiederherstellung oder Erhaltung eines günstigen Erhaltungszustands der betreffenden Lebensraumtypen, die gemäß der Richtlinie 92/43/EWG geschützt sind;</p> <p>c) außerhalb der Union werden Tätigkeiten im Einklang mit den für die Erhaltung von Lebensräumen und Arten geltenden Rechtsvorschriften durchgeführt.</p>

*1 EU-Protokoll über die Bewirtschaftung von Bau- und Abbruchabfällen, September 2016: <https://ec.europa.eu/docsroom/documents/20509/>.

*2 Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm – Erklärung der Kommission im Vermittlungsausschuss zur Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (ABl. L 189 vom 18.7.2002, S. 12).

*3 Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (ABl. L 206 vom 22.7.1992, S. 7).

*4 Richtlinie 2009/147/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. November 2009 über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten (kodifizierte Fassung) (ABl. L 20 vom 26.1.2010, S. 7).“

19. In Abschnitt 6.15 Unterabschnitt „Beschreibung der Tätigkeit“ erhält Absatz 2 folgende Fassung:

„Die Wirtschaftstätigkeiten in dieser Kategorie können gemäß der mit der Verordnung (EG) Nr. 1893/2006 aufgestellten statistischen Systematik der Wirtschaftszweige mehreren NACE-Codes, insbesondere F.42.11, F.42.13, M.71.12 und M.71.20, zugeordnet werden.“

20. Abschnitt 6.16 wird wie folgt geändert:

a) Der Unterabschnitt „Beschreibung der Tätigkeit“ erhält folgende Fassung:

„Beschreibung der Tätigkeit

Bau, Modernisierung, Betrieb und Wartung von Infrastruktur, die für den Betrieb von Schiffen ohne CO₂-Abgasemissionen oder für den hafeneigenen Betrieb erforderlich ist, und von Infrastruktur zur Umladung und Verlagerung, von Serviceeinrichtungen sowie Sicherheits- und Verkehrsmanagementsystemen.

Die Nassbaggerei ist aus den Wirtschaftstätigkeiten dieser Kategorie ausgeschlossen.

Die Wirtschaftstätigkeiten in dieser Kategorie können gemäß der mit der Verordnung (EG) Nr. 1893/2006 aufgestellten statistischen Systematik der Wirtschaftszweige mehreren NACE-Codes, insbesondere F.42.91, M.71.12 und M.71.20, zugeordnet werden. Eine Wirtschaftstätigkeit in dieser Kategorie ist eine ermöglichende Tätigkeit gemäß Artikel 10 Absatz 1 Buchstabe i der Verordnung (EU) 2020/852, wenn sie die in diesem Abschnitt dargelegten technischen Bewertungskriterien erfüllt.“

b) Im Unterabschnitt „Technische Bewertungskriterien“ Unterabschnitt „Wesentlicher Beitrag zum Klimaschutz“ Nummer 1 wird folgender Buchstabe e angefügt:

„e) die Modernisierung der bestehenden Infrastruktur, die erforderlich ist, um die Verkehrsverlagerung zu ermöglichen und Schiffe ohne direkte CO₂-Abgasemissionen zu nutzen, und die einer überprüften Bewertung der Sicherung der Klimaverträglichkeit gemäß der Bekanntmachung der Kommission ‚Technische Leitlinien für die Sicherung der Klimaverträglichkeit von Infrastrukturen im Zeitraum 2021–2027‘ (2021/C 373/01) unterzogen wurde.“

c) Im Unterabschnitt „Technische Bewertungskriterien“ Unterabschnitt „Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen“ erhalten die Nummern 3, 4, 5 und 6 folgende Fassung:

3) Nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen	<p>Die Tätigkeit erfüllt die Anforderungen des Artikels 4 der Richtlinie 2000/60/EG.</p> <p>Im Einklang mit Artikel 4 der Richtlinie 2000/60/EG und insbesondere Absatz 7 des genannten Artikels ist eine Folgenabschätzung durchzuführen, um alle potenziellen Auswirkungen des Vorhabens auf den Zustand der Wasserkörper innerhalb desselben Einzugsgebiets sowie auf geschützte Lebensräume und Arten, die direkt vom Wasser abhängen, zu bewerten, wobei insbesondere Wanderkorridore, frei fließende Flüsse oder Ökosysteme in der Nähe ungestörter Bedingungen zu berücksichtigen sind.</p> <p>Die Bewertung basiert auf aktuellen, umfassenden und genauen Daten, einschließlich Überwachungsdaten zu biologischen Qualitätskomponenten, die besonders empfindlich auf hydromorphologische Veränderungen reagieren, und zum erwarteten Zustand des Wasserkörpers infolge der neuen Tätigkeiten im Vergleich zum aktuellen Zustand. Es werden insbesondere die kumulierten Auswirkungen dieses neuen Projekts mit anderen bestehenden oder geplanten Infrastrukturen im Einzugsgebiet bewertet.</p> <p>Auf der Grundlage dieser Folgenabschätzung wurde festgestellt, dass das Projekt nach Auslegung und Standort sowie durch Abhilfemaßnahmen so konzipiert ist, dass es eine der folgenden Anforderungen erfüllt:</p> <p>a) Das Projekt verschlechtert oder beeinträchtigt nicht die Erreichung des guten Zustands oder des guten Potenzials des Wasserkörpers, an den es angeschlossen ist;</p> <p>b) wenn die Gefahr besteht, dass das Projekt die Erreichung eines guten Zustands/Potenzials des Wasserkörpers, an den es angeschlossen ist, verschlechtert oder beeinträchtigt, so ist eine solche Verschlechterung nicht erheblich und wird durch eine detaillierte Kosten-Nutzen-Analyse gerechtfertigt, aus der die folgenden beiden Aspekte hervorgehen:</p> <p>i) die Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses oder die Tatsache, dass der erwartete Nutzen des geplanten Schifffahrtsinfrastrukturprojekts im Hinblick auf den Klimaschutz bzw. die Anpassung an den Klimawandel die Kosten aufwiegt, die sich aus der Verschlechterung des Gewässerzustands für Umwelt und Gesellschaft ergeben;</p> <p>ii) die Tatsache, dass das überwiegende öffentliche Interesse oder der erwartete Nutzen der Tätigkeit aus Gründen der technischen Durchführbarkeit oder unverhältnismäßiger Kosten nicht durch andere Mittel, die eine bessere Umweltoption darstellen (z. B. naturbasierte Lösungen, alternativer Standort, Sanierung/Modernisierung bestehender Infrastrukturen oder Einsatz von Technologien, die die Durchgängigkeit von Flüssen nicht beeinträchtigen), erreicht werden</p>
--	---

	<p>kann.</p> <p>Alle technisch durchführbaren und ökologisch relevanten Abhilfemaßnahmen werden umgesetzt, um schädliche Auswirkungen auf Gewässer sowie auf geschützte Lebensräume und Arten, die direkt vom Wasser abhängen, zu verringern.</p> <p>Zu den Abhilfemaßnahmen gehören, soweit relevant und abhängig von den natürlichen Ökosystemen in den betroffenen Wasserkörpern,</p> <p>a) Maßnahmen zur Schaffung von Bedingungen, die so weit wie möglich eine ungestörte Durchgängigkeit gewährleisten, einschließlich Maßnahmen zur Gewährleistung der longitudinalen und lateralen Durchgängigkeit sowie der ökologisch erforderlichen Mindestwassermengen und Sedimentfracht;</p> <p>b) Maßnahmen zum Schutz oder zur Verbesserung der morphologischen Bedingungen und der Lebensräume für aquatische Arten;</p> <p>c) Maßnahmen zur Verringerung der negativen Auswirkungen der Eutrophierung.</p> <p>Die Wirksamkeit dieser Maßnahmen wird im Rahmen der Genehmigung bzw. Erlaubnis überwacht, in der die Bedingungen festgelegt sind, die auf die Erreichung eines guten Zustands oder eines guten Potenzials des betroffenen Wasserkörpers abzielen.</p> <p>Das Projekt beeinträchtigt die Erreichung eines guten Zustands/Potenzials in keinem der Wasserkörper in derselben Flussgebietseinheit dauerhaft.</p> <p>Neben den Abhilfemaßnahmen werden gegebenenfalls Ausgleichsmaßnahmen durchgeführt, um sicherzustellen, dass das Projekt nicht zu einer allgemeinen Verschlechterung des Zustands der Wasserkörper in derselben Flussgebietseinheit führt. Dies wird dadurch erreicht, dass die (longitudinale oder laterale) Durchgängigkeit innerhalb derselben Flussgebietseinheit so weit wiederhergestellt wird, dass die Störung der Durchgängigkeit, die die geplante Schifffahrtsinfrastruktur verursachen kann, ausgeglichen wird. Die Ausgleichsmaßnahmen beginnen vor der Durchführung des Projekts.</p>
4) Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft	<p>Die Betreiber begrenzen das Abfallaufkommen bei Bau- und Abbruchprozessen und berücksichtigen die besten verfügbaren Techniken. Ein Massenanteil von mindestens 70 % der auf der Baustelle anfallenden nicht gefährlichen Bau- und Abbruchabfälle (ausgenommen natürlich vorkommende Materialien, die in Kategorie 17 05 04 des mit der Entscheidung 2000/532/EG der Kommission festgelegten europäischen Abfallverzeichnisses fallen) wird gemäß der Abfallhierarchie und gemäß dem EU-Protokoll über die Bewirtschaftung von Bau- und Abbruchabfällen für die Wiederverwendung, das Recycling und eine sonstige stoffliche Verwertung, einschließlich Auffüllarbeiten, bei denen Abfälle als</p>

	<p>Ersatz für andere Materialien zum Einsatz kommen, vorbereitet. Die Betreiber wenden selektive Abbruchverfahren an, um die Beseitigung und die sichere Handhabung von gefährlichen Stoffen zu ermöglichen und die Wiederverwendung und ein hochwertiges Recycling zu erleichtern.</p> <p>Die Tätigkeit beinhaltet die Bewertung der Verfügbarkeit und falls möglich die Anwendung von Verfahren, die Folgendes unterstützen:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Wiederverwendung und Verwendung von Sekundärrohstoffen und wiederverwendeten Komponenten in den hergestellten Produkten; b) Design für hohe Haltbarkeit, Recyclingfähigkeit, leichte Demontage und Anpassungsfähigkeit der hergestellten Produkte; c) Abfallbewirtschaftung, bei der im Herstellungsprozess dem Recycling Vorrang vor der Entsorgung eingeräumt wird; d) Informationen über bedenkliche Stoffe und Rückverfolgbarkeit dieser Stoffe während des gesamten Lebenszyklus der hergestellten Produkte.
5) Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung	<p>Die Tätigkeit erfüllt die Kriterien in Anlage C zu diesem Anhang.</p> <p>Es werden Maßnahmen getroffen, um Lärm-, Erschütterungs-, Staub- und Schadstoffemissionen während der Bau- oder Wartungsarbeiten zu verringern.</p>
6) Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme	<p>Es wurde eine Umweltverträglichkeitsprüfung oder eine Bewertung^{*1} gemäß der Richtlinie 2011/92/EU^{*2} durchgeführt. In Fällen, in denen eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt wurde, werden die erforderlichen Abhilfe- und Ausgleichsmaßnahmen zum Schutz der Umwelt umgesetzt.</p> <p>Die Tätigkeit hat keine wesentlichen Auswirkungen auf Schutzgebiete (Unesco-Welterbestätten, Biodiversitätsschwerpunktgebiete sowie andere Schutzgebiete als Natura-2000-Gebiete) und geschützte Arten auf der Grundlage einer Bewertung ihrer Auswirkungen unter Berücksichtigung der besten verfügbaren Kenntnisse^{*3}.</p> <p>Darüber hinaus ist Folgendes sicherzustellen:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) in der Union in Bezug auf Natura-2000-Gebiete: Die Tätigkeit hat keine wesentlichen Auswirkungen auf Natura-2000-Gebiete im Hinblick auf ihre Erhaltungsziele auf der Grundlage einer Verträglichkeitsprüfung gemäß Artikel 6 Absatz 3 der Richtlinie 92/43/EWG des Rates; b) in der Union in allen Gebieten: Die Tätigkeit beeinträchtigt nicht die Wiederherstellung oder Erhaltung eines günstigen Erhaltungszustands der Populationen der gemäß der Richtlinie 92/43/EWG und der Richtlinie 2009/147/EG geschützten Arten. Ferner beeinträchtigt die Tätigkeit nicht die Wiederherstellung oder Erhaltung eines günstigen Erhaltungszustands der betreffenden Lebensraumtypen, die gemäß der

	<p>Richtlinie 92/43/EWG geschützt sind;</p> <p>c) in der Union wird die Einschleppung invasiver gebietsfremder Arten verhindert oder ihrer Ausbreitung im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 1143/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates^{*4} begegnet.</p> <p>d) außerhalb der Union werden Tätigkeiten im Einklang mit den für die Erhaltung von Lebensräumen, Arten und das Management invasiver gebietsfremder Arten geltenden Rechtsvorschriften durchgeführt.</p>
--	---

^{*1} Das Verfahren, nach dem die zuständige Behörde bestimmt, ob in Anhang II der Richtlinie 2011/92/EU aufgeführte Projekte einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen sind (gemäß Artikel 4 Absatz 2 der genannten Richtlinie).

^{*2} Bei Tätigkeiten in Drittländern im Einklang mit den geltenden nationalen Rechtsvorschriften oder internationalen Normen, die die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung oder einer Bewertung erfordern, z. B. Leistungsnorm 1 der IFC: *Assessment and Management of Environmental and Social Risks* (Bewertung und Management ökologischer und sozialer Risiken).

^{*3} Bei Tätigkeiten in Drittländern im Einklang mit den geltenden nationalen Rechtsvorschriften oder internationalen Normen, die auf die Erhaltung natürlicher Lebensräume sowie wild lebender Tiere und Pflanzen abzielen und erfordern, dass 1) ein Bewertungsverfahren durchgeführt wird, um festzustellen, ob bei einer Tätigkeit eine angemessene Prüfung der möglichen Auswirkungen auf geschützte Lebensräume und Arten erforderlich ist; 2) eine solche angemessene Prüfung durchgeführt wird, sofern bei der Bewertung die Erforderlichkeit festgestellt wird, z. B. Leistungsnorm 6 der IFC: *Biodiversity Conservation and Sustainable Management of Living Natural Resources* (Erhaltung der biologischen Vielfalt und nachhaltige Bewirtschaftung lebender natürlicher Ressourcen).

^{*4} Verordnung (EU) Nr. 1143/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Oktober 2014 über die Prävention und das Management der Einbringung und Ausbreitung invasiver gebietsfremder Arten (ABl. L 317 vom 4.11.2014, S. 35).“

21. Abschnitt 6.17 wird wie folgt geändert:

a) Im Unterabschnitt „Beschreibung der Tätigkeit“ erhält Absatz 1 folgende Fassung:

„*Beschreibung der Tätigkeit*

Bau, Modernisierung, Betrieb und Wartung von Infrastruktur, die für den Betrieb von Luftfahrzeugen ohne CO₂-Abgasemissionen oder für den flughafeneigenen Betrieb und die ortsfeste Versorgung der Luftfahrzeuge mit Bodenstrom und vorkonditionierter Luft erforderlich ist, und von Infrastruktur für die Umladung auf Schienen- und Schiffsverkehr.“

b) Im Unterabschnitt „Technische Bewertungskriterien“ Unterabschnitt „Wesentlicher Beitrag zum Klimaschutz“ wird folgender Buchstabe d angefügt:

„d) die Infrastruktur und die Anlagen sind für die Umladung von Gütern auf Schienen- und Schiffsverkehr bestimmt: Terminalinfrastruktur und Suprastruktur für das Be- und Entladen sowie das Umladen von Gütern.“

22. Die folgenden Abschnitte 6.18, 6.19 und 6.20 werden angefügt:

„6.18. Leasing von Luftfahrzeugen

Beschreibung der Tätigkeit

Vermietung und Leasing von Luftfahrzeugen und Luftfahrzeugbauteilen und -ausrüstungen^{*1}.

Die Wirtschaftstätigkeiten in dieser Kategorie können gemäß der mit der Verordnung (EG) Nr. 1893/2006 aufgestellten statistischen Systematik der Wirtschaftszweige einem NACE-Code, insbesondere N.77.35, zugeordnet werden.

Erfüllt eine Wirtschaftstätigkeit in dieser Kategorie das unter Buchstabe a dieses Abschnitts beschriebene Kriterium für einen wesentlichen Beitrag nicht, handelt es sich um eine Übergangstätigkeit nach Artikel 10 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2020/852, sofern sie die übrigen in diesem Abschnitt festgelegten technischen Bewertungskriterien erfüllt.

Technische Bewertungskriterien

Wesentlicher Beitrag zum Klimaschutz

Die Tätigkeit umfasst die Vermietung oder das Leasing von einem der folgenden Luftfahrzeuge:

- a) Luftfahrzeug ohne direkte CO₂-Abgasemissionen;
- b) Luftfahrzeug, das vor dem [Amt für Veröffentlichungen: Bitte Datum des Anwendungsbeginns dieser Verordnung einfügen] ausgeliefert wurde und die technischen Bewertungskriterien gemäß Abschnitt 3.21 Unterabschnitt ‚Wesentlicher Beitrag zum Klimaschutz‘ Buchstabe b oder c erfüllt;
- c) Luftfahrzeug, das nach dem [Amt für Veröffentlichungen: Bitte Datum des Anwendungsbeginns dieser Verordnung einfügen] ausgeliefert wurde und die technischen Bewertungskriterien gemäß Abschnitt 3.21 Unterabschnitt ‚Wesentlicher Beitrag zum Klimaschutz‘ Buchstabe b oder c erfüllt sowie der Verpflichtung entspricht, dass ein anderes nicht konformes Luftfahrzeug in der Flotte entweder
 - i) innerhalb von sechs Monaten nach Auslieferung des konformen Luftfahrzeugs dauerhaft aus dem Verkehr gezogen wird; in diesem Fall findet die Ersatzrate keine Anwendung; oder
 - ii) innerhalb von sechs Monaten nach Auslieferung des konformen Luftfahrzeugs dauerhaft aus der Flotte ausscheidet; in diesem Fall wird der Anteil der Taxonomiekonformität der in Betracht kommenden Luftfahrzeuge durch die Ersatzrate gemäß Abschnitt 3.21 begrenzt;

das Luftfahrzeug, das dauerhaft aus dem Verkehr gezogen wird oder aus der Flotte ausscheidet,

- i) hält die in Abschnitt 3.21 Unterabschnitt „Wesentlicher Beitrag zum Klimaschutz“ Buchstabe b festgelegten Margen nicht ein;
 - ii) hat mindestens 80 % der höchstzulässigen Startmasse des konformen Luftfahrzeugs;
 - iii) war für mindestens 12 Monate vor dem Ausscheiden Teil der Flotte;
 - iv) verfügt über einen Lufttüchtigkeitsnachweis, der weniger als sechs Monate
-

vor der Auslieferung des konformen Luftfahrzeugs ausgestellt wurde.

Der Leasinggeber stellt sicher, dass Luftfahrzeuge nach Buchstabe b oder c im Einklang mit den in Abschnitt 6.19 Buchstabe d und Absatz 2 dieses Anhangs genannten Kriterien durchgängig mit nachhaltigen Flugkraftstoffen betrieben werden.

Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen

2) Anpassung an den Klimawandel	Die Tätigkeit erfüllt die Kriterien in Anlage A zu diesem Anhang.
3) Nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen	Keine Angabe
4) Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft	<p>Es bestehen Maßnahmen zur Vermeidung der Entstehung von Abfällen in der Nutzungsphase (Wartung) und zur Bewirtschaftung aller verbleibenden Abfälle im Einklang mit der Abfallhierarchie.</p> <p>Die Tätigkeit beinhaltet die Bewertung der Verfügbarkeit und falls möglich die Anwendung von Verfahren, die Folgendes unterstützen:</p> <ul style="list-style-type: none">a) Wiederverwendung und Verwendung von Sekundärrohstoffen und wiederverwendeten Komponenten in den hergestellten Produkten;b) Design für hohe Haltbarkeit, Recyclingfähigkeit, leichte Demontage und Anpassungsfähigkeit der hergestellten Produkte;c) Abfallbewirtschaftung, bei der im Herstellungsprozess dem Recycling Vorrang vor der Entsorgung eingeräumt wird;d) Informationen über bedenkliche Stoffe und Rückverfolgbarkeit dieser Stoffe während des gesamten Lebenszyklus der hergestellten Produkte. <p>Es bestehen Maßnahmen zur Bewirtschaftung und zum Recycling von Abfällen am Ende der Lebensdauer unter anderem durch vertragliche Vereinbarungen mit Recyclingdienstleistern, die Berücksichtigung in Finanzprognosen oder die offizielle Projektdokumentation. Mit diesen Maßnahmen wird sichergestellt, dass Komponenten und Materialien getrennt und behandelt werden, um das Recycling und die Wiederverwendung im Einklang mit der Abfallhierarchie, den Grundsätzen des EU-Abfallrechts und den geltenden Vorschriften zu maximieren, insbesondere durch die Wiederverwendung und das Recycling von Batterien und Elektronik sowie der darin enthaltenen kritischen Rohstoffe. Diese Maßnahmen umfassen auch die Kontrolle und das Management von Gefahrstoffen.</p>

5) Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung	<p>Die Tätigkeit erfüllt die Kriterien in Anlage C zu diesem Anhang.</p> <p>Das Luftfahrzeug entspricht den einschlägigen Anforderungen nach Artikel 9 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2018/1139.</p> <p>Die im Unterabschnitt ‚Wesentlicher Beitrag zum Klimaschutz‘ Buchstaben b bis c genannten Luftfahrzeuge erfüllen die folgenden Standards:</p> <p>a) für andere Luftfahrzeuge als Frachtflugzeuge: Änderung 13 von Band I (Lärm), Kapitel 14 von Anhang 16 des Abkommens von Chicago, wonach die Summe der Differenzen zwischen den Lärmhöchstpegeln und den in 14.4.1.1, 14.4.1.2 und 14.4.1.3 angegebenen zulässigen Lärmhöchstpegeln an allen drei Messpunkten mindestens 22 EPNdB betragen muss; für Frachtflugzeuge: Änderung 13 von Band I (Lärm), Kapitel 14 von Anhang 16 des Abkommens von Chicago;</p> <p>b) Änderung 10 von Band II (Motoremissionen), Kapitel 2 und 4 von Anhang 16 des Abkommens von Chicago.</p>
6) Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme	Keine Angabe

6.19. Personen- und Frachtluftverkehr

Beschreibung der Tätigkeit

Erwerb, Finanzierung und Betrieb von Luftfahrzeugen, einschließlich Beförderung von Fluggästen und Gütern.

Die Wirtschaftstätigkeit umfasst nicht das Leasing von Luftfahrzeugen gemäß Abschnitt 6.18.

Die Wirtschaftstätigkeiten in dieser Kategorie können gemäß der mit der Verordnung (EG) Nr. 1893/2006 aufgestellten statistischen Systematik der Wirtschaftszweige mehreren NACE-Codes, insbesondere H.51.1 und H.51.21, zugeordnet werden.

Erfüllt eine Wirtschaftstätigkeit in dieser Kategorie das unter Buchstabe a dieses Abschnitts beschriebene Kriterium für einen wesentlichen Beitrag nicht, handelt es sich um eine Übergangstätigkeit nach Artikel 10 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2020/852, sofern sie die übrigen in diesem Abschnitt festgelegten technischen Bewertungskriterien erfüllt.

Wesentlicher Beitrag zum Klimaschutz

Bei der Tätigkeit kommt eines der folgenden Elemente zum Einsatz:

- a) Luftfahrzeug ohne direkte CO₂-Abgasemissionen;
- b) bis zum 31. Dezember 2029: Luftfahrzeug, das vor dem [Amt für Veröffentlichungen: Bitte Datum des Anwendungsbeginns dieser Verordnung einfügen] erworben wurde und die technischen Bewertungskriterien gemäß Abschnitt 3.21 Unterabschnitt ‚Wesentlicher Beitrag zum Klimaschutz‘ Buchstabe b oder c erfüllt;
- c) bis zum 31. Dezember 2029: Luftfahrzeug, das nach dem [Amt für Veröffentlichungen: Bitte Datum des Anwendungsbeginns dieser Verordnung einfügen] erworben wurde und die technischen Bewertungskriterien gemäß Abschnitt 3.21 Unterabschnitt ‚Wesentlicher Beitrag zum Klimaschutz‘ Buchstabe b oder c erfüllt sowie der Verpflichtung entspricht, dass ein anderes nicht konformes Luftfahrzeug in der Flotte entweder
 - i) innerhalb von sechs Monaten nach Auslieferung des konformen Luftfahrzeugs dauerhaft aus dem Verkehr gezogen wird; in diesem Fall findet die Ersatzrate keine Anwendung; oder
 - ii) innerhalb von sechs Monaten nach Auslieferung des konformen Luftfahrzeugs dauerhaft aus der Flotte ausscheidet; in diesem Fall wird der Anteil der Taxonomiekonformität der in Betracht kommenden Luftfahrzeuge durch die Ersatzrate gemäß Abschnitt 3.21 begrenzt;das Luftfahrzeug, das dauerhaft aus dem Verkehr gezogen wird oder aus der Flotte ausscheidet,
 - i) hält die in Abschnitt 3.21 Unterabschnitt „Wesentlicher Beitrag zum Klimaschutz“ Buchstabe b festgelegten Margen nicht ein;
 - ii) hat mindestens 80 % der höchstzulässigen Startmasse des konformen Luftfahrzeugs;
 - iii) war für mindestens 12 Monate vor dem Ausscheiden Teil der Flotte;
 - iv) verfügt über einen Lufttüchtigkeitsnachweis, der weniger als sechs Monate vor der Auslieferung des konformen Luftfahrzeugs ausgestellt wurde.
- d) ab dem 1. Januar 2030: Luftfahrzeug, das die technischen Bewertungskriterien gemäß Buchstabe b oder c erfüllt und mit einem Mindestanteil an nachhaltigen Flugkraftstoffen betrieben wird, der im Jahr 2030 15 % entspricht und sich danach jährlich um 2 Prozentpunkte erhöht;
- e) Luftfahrzeug, das mit einem Mindestanteil an nachhaltigen Flugkraftstoffen betrieben wird, der im Jahr 2022 5 % entspricht und sich danach jährlich um 2 Prozentpunkte erhöht.

Die Anforderung für die Verwendung nachhaltiger Flugkraftstoffe gemäß den Buchstaben d und e wird unter Bezugnahme auf den von den konformen Luftfahrzeugen insgesamt verbrauchten Flugkraftstoff und die auf Flottenebene verbrauchten nachhaltigen Flugkraftstoffe berechnet. Die Betreiber berechnen die Einhaltung der Vorschriften als

Verhältnis der auf Flottenebene gekauften Menge nachhaltiger Flugkraftstoffe (ausgedrückt in Tonnen), dividiert durch den von den konformen Luftfahrzeugen insgesamt verbrauchten Flugkraftstoff, multipliziert mit 100. Nachhaltige Flugkraftstoffe sind in einer Verordnung zur Gewährleistung gleicher Wettbewerbsbedingungen für einen nachhaltigen Luftverkehr definiert.

Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen

2) Anpassung an den Klimawandel	Die Tätigkeit erfüllt die Kriterien in Anlage A zu diesem Anhang.
3) Nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen	Keine Angabe
4) Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft	<p>Es bestehen Maßnahmen zur Vermeidung der Entstehung von Abfällen in der Nutzungsphase (Wartung, Verkehrsbetrieb in Bezug auf Küchen- und Speiseabfälle) und zur Bewirtschaftung aller verbleibenden Abfälle im Einklang mit der Abfallhierarchie.</p> <p>Es bestehen Maßnahmen zur Bewirtschaftung und zum Recycling von Abfällen am Ende der Lebensdauer unter anderem durch vertragliche Vereinbarungen mit Recyclingdienstleistern, die Berücksichtigung in Finanzprognosen oder die offizielle Projektdokumentation. Mit diesen Maßnahmen wird sichergestellt, dass Komponenten und Materialien getrennt und behandelt werden, um das Recycling und die Wiederverwendung im Einklang mit der Abfallhierarchie, den Grundsätzen des EU-Abfallrechts und den geltenden Vorschriften zu maximieren, insbesondere durch die Wiederverwendung und das Recycling von Batterien und Elektronik sowie der darin enthaltenen kritischen Rohstoffe. Diese Maßnahmen umfassen auch die Kontrolle und das Management von Gefahrstoffen.</p>
5) Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung	<p>Die Tätigkeit erfüllt die Kriterien in Anlage C zu diesem Anhang.</p> <p>Das Luftfahrzeug entspricht den einschlägigen Anforderungen nach Artikel 9 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2018/1139.</p> <p>Das Luftfahrzeug, das die technischen Bewertungskriterien der Buchstaben b bis e erfüllt, erfüllt die folgenden Standards:</p> <p>a) für andere Luftfahrzeuge als Frachtflugzeuge: Änderung 13 von Band I (Lärm), Kapitel 14 von Anhang 16 des Abkommens von Chicago, wonach die Summe der Differenzen zwischen den Lärmhöchstpegeln und den in 14.4.1.1, 14.4.1.2 und 14.4.1.3 angegebenen zulässigen Lärmhöchstpegeln an allen drei Messpunkten mindestens</p>

	<p>22 EPNdB betragen muss; für Frachtflugzeuge: Änderung 13 von Band I (Lärm), Kapitel 14 von Anhang 16 des Abkommens von Chicago;</p> <p>b) Änderung 10 von Band II (Motoremissionen), Kapitel 2 und 4 von Anhang 16 des Abkommens von Chicago.</p>
6) Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme	Keine Angabe

6.20. Bodenabfertigungsdienste im Luftverkehr

Beschreibung der Tätigkeit

Herstellung, Reparatur, Wartung, Instandhaltung, Nachrüstung, Konzeption, Umnutzung und Aufrüstung, Erwerb, Finanzierung, Vermietung, Leasing und Betrieb von Ausrüstungen und Erbringung von Dienstleistungen im Zusammenhang mit dem Luftverkehr (Bodenabfertigung), einschließlich Bodenabfertigungsdienste in Flughäfen und Frachtumschlag, einschließlich Be- und Entladen von Gütern aus Luftfahrzeugen.

Die Wirtschaftstätigkeit umfasst Folgendes:

- a) Fahrzeuge für das Rangieren von Luftfahrzeugen und andere Dienste innerhalb des Vorfelds;
- b) Ausrüstung für das Boarding von Fluggästen, einschließlich Shuttlebus, mobile Treppe;
- c) Ausrüstung für Gepäck- und Frachtumschlag, einschließlich Bandlader, Gepäckschlepper, Palettenhubwagen, Unterdecklader, Hauptdecklader;
- d) Catering-Ausrüstung, einschließlich mobile Kühlcontainer, ausgenommen Geräte mit von einem Verbrennungsmotor angetriebenen Kühlaggregaten;
- e) Wartungsausrüstung, einschließlich Wartungsstände und -plattformen;
- f) Pushback-Schlepper;
- g) Ausrüstung zur Enteisung von Luftfahrzeugen und Triebwerken;
- h) Schneepflüge und andere Schneeräum- und Oberflächenenteisungsausrüstungen;
- i) nicht autonome Rollvorgänge.

Die wirtschaftliche Tätigkeit umfasst keine auf dem Flughafen für die Beförderung von Passagieren und Besatzungen sowie für die Betankung von Luftfahrzeugen verwendeten Fahrzeuge, die unter die Abschnitte 3.3, 6.3 und 6.6 dieses Anhangs fallen.

Die Wirtschaftstätigkeiten in dieser Kategorie können gemäß der mit der Verordnung (EG) Nr. 1893/2006 aufgestellten statistischen Systematik der Wirtschaftszweige mehreren NACE-Codes, insbesondere H.52.23, H.52.24 und H.52.29, zugeordnet werden.

Technische Bewertungskriterien

Wesentlicher Beitrag zum Klimaschutz

Bodenabfertigungsdienste verursachen keine direkten CO₂-Abgasemissionen.

Alle Bodenabfertigungsgeräte und -ausrüstungen werden durch emissionsfreie Motoren angetrieben.

Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen

2) Anpassung an den Klimawandel	Die Tätigkeit erfüllt die Kriterien in Anlage A zu diesem Anhang.
3) Nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen	Die Tätigkeit erfüllt die Kriterien in Anlage B zu diesem Anhang. Im Hinblick auf die Enteisung wurden Maßnahmen getroffen, um die erforderlichen Einleitungskontrollen auf Flughafenebene sicherzustellen und die Umweltauswirkungen auf Wasserläufe zu verringern, unter anderem durch Einsatz ökologisch nachhaltigerer Chemikalien, Glykol-Rückgewinnung und Oberflächenwasserbehandlung.
4) Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft	Es bestehen Maßnahmen zur Vermeidung der Entstehung von Abfällen in der Nutzungsphase (Wartung, Verkehrsbetrieb in Bezug auf Küchen- und Speiseabfälle) und zur Bewirtschaftung aller verbleibenden Abfälle im Einklang mit der Abfallhierarchie. Es bestehen Maßnahmen zur Bewirtschaftung und zum Recycling von Abfällen am Ende der Lebensdauer unter anderem durch vertragliche Vereinbarungen mit Recyclingdienstleistern, die Berücksichtigung in Finanzprognosen oder die offizielle Projektdokumentation. Mit diesen Maßnahmen wird sichergestellt, dass Komponenten und Materialien getrennt und behandelt werden, um das Recycling und die Wiederverwendung im Einklang mit der Abfallhierarchie, den Grundsätzen des EU-Abfallrechts und den geltenden Vorschriften zu maximieren, insbesondere durch die Wiederverwendung und das Recycling von Batterien und Elektronik sowie der darin enthaltenen kritischen Rohstoffe. Diese Maßnahmen umfassen auch die Kontrolle und das Management von Gefahrstoffen.
5) Vermeidung und Verminderung der Umweltver-	Die Tätigkeit erfüllt die Kriterien in Anlage C zu diesem Anhang.

schmutzung	
6) Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme	Keine Angabe

^{*1} Die Tätigkeit umfasst das Leasing von Teilen und Ausrüstungen, soweit sie mit einem in Betracht kommenden Luftfahrzeugmuster in Verbindung gebracht werden können und die Effizienz des Luftfahrzeugs verbessert oder aufrechterhält.“

23. In Abschnitt 7.1 Unterabschnitt „Technische Bewertungskriterien“ Unterabschnitt „Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen“ erhält Nummer 5 folgende Fassung:

„

5) Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung	<p>Baubestandteile und Baustoffe erfüllen die Kriterien in Anlage C zu diesem Anhang.</p> <p>Baubestandteile und Baustoffe, mit denen Bewohner in Berührung kommen können ^{*1}, emittieren weniger als 0,06 mg Formaldehyd pro m³ Luft in der Prüfkammer nach Prüfung gemäß den Bedingungen in Anhang XVII der Verordnung (EG) Nr. 1907/2006 und weniger als 0 001 mg andere krebserregende flüchtige organische Verbindungen der Kategorien 1A und 1B pro m³Luft in der Prüfkammer nach Prüfung gemäß CEN/EN 16516^{*2} oder ISO 16000-3:2011^{*3} oder anderen gleichwertigen genormten Prüfbedingungen und -methoden^{*4}.</p> <p>Befindet sich der Neubau auf einem potenziell schadstoffbelasteten Standort (brachliegende Flächen), wurde der Standort einer Untersuchung auf potenzielle Schadstoffe unterzogen, z. B. anhand der Norm ISO 18400^{*5}.</p> <p>Es werden Maßnahmen getroffen, um Lärm-, Staub- und Schadstoffemissionen während der Bau- oder Wartungsarbeiten zu verringern.</p>
--	--

^{*1} Anwendbar auf Farben und Lacke, Deckenfliesen, Bodenbeläge, einschließlich zugehöriger Klebstoffe und Dichtungsmassen, Innenisolierung und Oberflächenbehandlung im Innenbereich, z. B. zur Behandlung von Feuchtigkeit und Schimmel.

^{*2} CEN/TS 16516: 2013, Bauprodukte – Bewertung der Freisetzung von gefährlichen Stoffen – Bestimmung von Emissionen in die Innenraumluft.

^{*3} ISO 16000-3:2011, Innenraumluftverunreinigungen – Teil 3: Messen von Formaldehyd und anderen Carbonylverbindungen in der Innenraumluft und Prüfkammern – Probenahme mit einer Pumpe (Version vom 4. Juni 2021: <https://www.iso.org/standard/51812.html>).

^{*4} Die Emissionsgrenzwerte für krebserregende flüchtige organische Verbindungen beziehen sich auf einen Prüfzeitraum von 28 Tagen.

^{*5} ISO 18400-Normenreihe: Bodenbeschaffenheit – Probenahme.“

24. In Abschnitt 7.2 Unterabschnitt „Technische Bewertungskriterien“ Unterabschnitt „Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen“ erhält Nummer 5 folgende Fassung:

„

5) Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung	<p>Baubestandteile und Baustoffe erfüllen die Kriterien in Anlage C zu diesem Anhang.</p> <p>Bei der Gebäuderenovierung verwendete Baubestandteile und Baustoffe, mit denen Bewohner in Berührung kommen können^{*1}, emittieren weniger als 0,06 mg Formaldehyd pro m³ Luft in der Prüfkammer nach Prüfung gemäß den Bedingungen in Anhang XVII der Verordnung (EG) Nr. 1907/2006 und weniger als 0 001 mg andere krebserregende flüchtige organische Verbindungen der Kategorien 1A und 1B pro m³Luft in der Prüfkammer nach Prüfung gemäß CEN/EN 16516 oder ISO 16000-3:2011^{*2} oder anderen gleichwertigen genormten Prüfbedingungen und -methoden^{*3}.</p> <p>Es werden Maßnahmen getroffen, um Lärm-, Staub- und Schadstoffemissionen während der Bau- oder Wartungsarbeiten zu verringern.</p>
--	--

^{*1} Anwendbar auf Farben und Lacke, Deckenfliesen, Bodenbeläge (einschließlich zugehöriger Klebstoffe und Dichtungsmassen), Innenisolierung und Oberflächenbehandlung im Innenbereich (z. B. zur Behandlung von Feuchtigkeit und Schimmel).

^{*2} ISO 16000-3:2011, Innenraumluftverunreinigungen – Teil 3: Messen von Formaldehyd und anderen Carbonylverbindungen in der Innenraumluft und Prüfkammern – Probenahme mit einer Pumpe (Version vom 4. Juni 2021: <https://www.iso.org/standard/51812.html>).

^{*3} Die Emissionsgrenzwerte für krebserregende flüchtige organische Verbindungen beziehen sich auf einen Prüfzeitraum von 28 Tagen.“

25. In Anlage B wird folgender Absatz angefügt:

„

Weder behindert die Tätigkeit die Erreichung eines guten Umweltzustands der Meeresgewässer im Sinne von Artikel 3 Nummer 5 der Richtlinie 2008/56/EG des Europäischen Parlaments und des Rates^{*1, *2} noch trägt sie zur Verschlechterung des Zustands von Meeresgewässern bei, der bereits gut ist, wobei der Beschluss (EU) 2017/848 der Kommission^{*3} in Bezug auf die einschlägigen Kriterien und methodischen Standards für diese Deskriptoren zu berücksichtigen ist.

^{*1} Richtlinie 2008/56/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 zur Schaffung eines Ordnungsrahmens für Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Meeresumwelt (Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie) (ABl. L 164 vom 25.6.2008, S. 19).

^{*2} Die Begriffsbestimmung in Artikel 3 Nummer 5 der Richtlinie 2008/56/EG sieht insbesondere vor, dass der gute Umweltzustand anhand der in Anhang I der genannten Richtlinie genannten qualitativen Deskriptoren festzulegen ist.

^{*3} Beschluss (EU) 2017/848 der Kommission vom 17. Mai 2017 zur Festlegung der Kriterien und methodischen Standards für die Beschreibung eines guten Umweltzustands von Meeresgewässern und von Spezifikationen und standardisierten Verfahren für die Überwachung und Bewertung sowie zur Aufhebung des Beschlusses 2010/477/EU (ABl. L 125 vom 18.5.2017, S. 43).“

26. In Anlage C erhält Buchstabe f folgende Fassung:

„f) Stoffen als solche, in Gemischen oder in Erzeugnissen in einer Konzentration von mehr als 0,1 Massenprozent, die für einen Zeitraum von mindestens 18 Monaten die in Artikel 57 der Verordnung (EG) Nr. 1907/2006 festgelegten Kriterien erfüllen und gemäß Artikel 59 Absatz 1 der genannten Verordnung ermittelt wurden, es sei denn, es wird von den Betreibern festgestellt und dokumentiert, dass auf dem Markt keine anderen geeigneten Alternativstoffe oder -technologien verfügbar sind, und die Stoffe werden unter kontrollierten Bedingungen verwendet^{*1}.

^{*1} Die Kommission wird die Ausnahmen vom Verbot der Herstellung, des Inverkehrbringens oder der Verwendung der unter Buchstabe f genannten Stoffe überprüfen, sobald sie bereichsübergreifende Grundsätze für die wesentliche Verwendung von Chemikalien veröffentlicht hat.“ “

27. Anlage C Buchstabe g wird gestrichen.

28. In Anlage C wird nach Buchstabe f folgender Absatz angefügt:

„Darüber hinaus führt die Tätigkeit nicht zur Herstellung, zum Vorliegen im Enderzeugnis bzw. Output oder zum Inverkehrbringen anderer Stoffe als solche, in Gemischen oder in Erzeugnissen in einer Konzentration von mehr als 0,1 Massenprozent, die die Kriterien gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1272/2008 für eine der in Artikel 57 der Verordnung (EG) Nr. 1907/2006 genannten Gefahrenklassen oder Gefahrenkategorien erfüllen, es sei denn, es wird von den Betreibern festgestellt und dokumentiert, dass auf dem Markt keine anderen geeigneten Alternativstoffe oder -technologien verfügbar sind, und die Stoffe werden unter kontrollierten Bedingungen verwendet^{*1}.

^{*1} Die Kommission wird die Ausnahmen vom Verbot der Herstellung, des Vorliegens im Enderzeugnis bzw. Output oder des Inverkehrbringens der in diesem Absatz genannten Stoffe überprüfen, sobald sie bereichsübergreifende Grundsätze zur wesentlichen Verwendung von Chemikalien veröffentlicht hat.“