2023/2485

21.11.2023

KOMMISSIONENS DELEGEREDE FORORDNING (EU) 2023/2485

af 27. juni 2023

om ændring af delegeret forordning (EU) 2021/2139 om fastsættelse af yderligere tekniske screeningskriterier til bestemmelse af de betingelser, hvorunder visse økonomiske aktiviteter kvalificeres som bidragende væsentligt til modvirkning af klimaændringer eller tilpasning til klimaændringer, og til fastlæggelse af, hvorvidt sådanne aktiviteter er til væsentlig skade for nogle af de andre miljømål

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/852 af 18. juni 2020 om fastlæggelse af en ramme til fremme af bæredygtige investeringer og om ændring af forordning (EU) 2019/2088 ([1]), særlig artikel 10, stk. 3, og artikel 11, stk. 3, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Ved forordning (EU) 2020/852 indføres den generelle ramme til fastlæggelse af, hvorvidt en økonomisk aktivitet kvalificeres som miljømæssigt bæredygtig, med det formål at fastslå, i hvilken grad en investering er miljømæssigt bæredygtig. Nævnte forordning finder anvendelse på foranstaltninger, der er vedtaget af Unionen eller medlemsstaterne, og hvorved der fastsættes krav til finansielle markedsdeltagere eller udstedere med hensyn til finansielle produkter eller erhvervsobligationer, der udbydes som »miljømæssigt bæredygtige« til finansielle markedsdeltagere, der udbyder finansielle produkter, og til virksomheder, der er omfattet af forpligtelsen til at offentliggøre en ikkefinansiel redegørelse, jf. artikel 19a i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2013/34/EU ([2]), eller en konsolideret ikkefinansiel redegørelse, jf. nævnte direktivs artikel 29a. Økonomiske aktører eller offentlige myndigheder, der ikke er omfattet af forordning (EU) 2020/852, kan også anvende ovennævnte forordning på frivillig basis.

(2) Ved Kommissionens delegerede forordning (EU) 2021/2139 ([3]) fastsættes de tekniske screeningskriterier til bestemmelse af de betingelser, hvorunder en specifik økonomisk aktivitet kvalificeres som et væsentligt bidrag til modvirkning af klimaændringer eller tilpasning til klimaændringer. De tekniske screeningskriterier omfatter økonomiske aktiviteter i ni økonomiske sektorer på grund af den væsentlige andel, de udgør af de samlede drivhusgasemissioner og deres dokumenterede potentiale med henblik på at undgå produktion af drivhusgasemissioner, nedbringe sådanne emissioner eller optage sådanne emissioner. Derudover har disse økonomiske aktiviteter et dokumenteret potentiale til at muliggøre en sådan undgåelse, nedbringelse og optag for andre økonomiske sektorer og aktiviteter eller til at sikre langsigtet lagring af sådanne emissioner for andre sektorer og aktiviteter.

(3) Delegeret forordning (EU) 2021/2139 omfatter ikke alle økonomiske aktiviteter, der kan bidrage væsentligt til modvirkning af klimaændringer eller tilpasning til klimaændringer. For yderligere at lette miljømæssigt bæredygtige investeringer er det nødvendigt at fastsætte yderligere tekniske screeningskriterier for de økonomiske aktiviteter, der kan bidrage væsentligt til modvirkning af klimaændringer eller tilpasning til klimaændringer uden at være til væsentlig skade for de andre miljømål, men som i øjeblikket ikke er omfattet af delegeret forordning (EU) 2021/2139. De yderligere økonomiske aktiviteter, der bidrager væsentligt til modvirkning af klimaændringer, omfatter i vid udstrækning transportsektoren og dens værdikæde. De yderligere økonomiske aktiviteter, der

([1]) EUT L 198 af 22.6.2020, s. 13.

([2]) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2013/34/EU af 26. juni 2013 om årsregnskaber, konsoliderede regnskaber og tilhørende beretninger for visse virksomhedsformer, om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/43/EF og om ophævelse af Rådets direktiv 78/660/EØF og 83/349/EØF (EUT L 182 af 29.6.2013, s. 19).

([3]) Kommissionens delegerede forordning (EU) 2021/2139 af 4. juni 2021 om supplerende regler til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/852 for så vidt angår fastsættelse af de tekniske screeningskriterier til bestemmelse af de betingelser, hvorunder en økonomisk aktivitet kvalificeres som bidragende væsentligt til modvirkning af klimaændringer eller tilpasning til klimaændringer, og til fastlæggelse af, hvorvidt den pågældende økonomiske aktivitet i væsentlig grad skader nogle af de andre miljømål (EUT L 442 af 9.12.2021, s. 1).

bidrager væsentligt til tilpasningen til klimaændringer, omfatter i vid udstrækning aktiviteter, der muliggør tilpasning til de uundgåelige virkninger af klimaændringer, herunder afsaltning og tjenester til forebyggelse af og indsats over for klimarelaterede katastrofer og nødsituationer.

(4) De tekniske screeningskriterier for disse yderligere økonomiske aktiviteter bør, når det er muligt, følge den klassificering af økonomiske aktiviteter, der er fastsat i klassificeringssystemet for økonomiske aktiviteter, NACE rev. 2, der er indført ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1893/2006 ([4]). For at gøre det lettere for virksomheder og finansielle markedsdeltagere at identificere økonomiske aktiviteter, for hvilke der bør indføres tekniske screeningskriterier, bør den specifikke beskrivelse af en økonomisk aktivitet også omfatte henvisninger til NACE-koder, der kan knyttes til den pågældende aktivitet. Disse henvisninger bør fortolkes som vejledende og bør ikke have forrang for den specifikke definition af den økonomiske aktivitet, som fremgår af beskrivelsen heraf.

(5) De tekniske screeningskriterier for økonomiske aktiviteter, der bidrager væsentligt til modvirkning af klimaændringer eller tilpasning til klimaændringer, bør sikre, at den pågældende økonomiske aktivitet har en positiv indvirkning på modvirkning af klimaændringer eller tilpasning til klimaændringer eller reducerer negative indvirkninger på en sådan modvirkning eller tilpasning. Disse tekniske screeningskriterier bør derfor henvise til tærskler eller præstationsniveauer, som den økonomiske aktivitet bør opnå for at blive kvalificeret som et væsentligt bidrag til modvirkning af klimaændringer eller tilpasning til klimaændringer. De tekniske screeningskriterier for princippet om »ikke at gøre væsentlig skade« (DNSH-princippet) bør sikre, at den økonomiske aktivitet ikke forårsager væsentlige negative indvirkninger på miljøet, heriblandt klimarelaterede indvirkninger. Derfor bør disse tekniske screeningskriterier præcisere de minimumskrav, som den økonomiske aktivitet bør opfylde for at blive kvalificeret som miljømæssigt bæredygtig.

(6) De tekniske screeningskriterier til bestemmelse af, om en økonomisk aktivitet yder et væsentlig bidrag til modvirkning af klimaændringer eller tilpasning til klimaændringer, jf. artikel 9 i forordning (EU) 2020/852, og af, om den er til væsentlig skade for nogen af de andre klimamål bør, når det er relevant, bygge på eksisterende EU-ret, bedste praksis, standarder og metodologier og på veletablerede standarder og metodologier og veletableret praksis, der er udviklet af internationalt anerkendte offentlige enheder. I tilfælde, hvor der ikke findes sådanne standarder og metodologier og en sådan praksis for et specifikt politikområde, bør de tekniske screeningskriterier også bygge på veletablerede standarder, der er udviklet af internationalt anerkendte private organer,

(7) I henhold til artikel 19, stk. 1, litra h), i forordning (EU) 2020/852 skal de tekniske screeningskriterier tage hensyn til arten og omfanget af den økonomiske aktivitet og den sektor, som de henviser til, og til, om den økonomiske aktivitet er en mulighedsskabende aktivitet, jf. nævnte forordnings artikel 16, eller en omstillingsaktivitet, jf. nævnte forordnings artikel 10, stk. 2. For at de tekniske screeningskriterier kan opfylde kravet i artikel 19 i forordning (EU) 2020/852 på effektiv og afbalanceret vis, skal de fastsættes som en kvantitativ tærskel og eller et minimumskrav, en relativ forbedring, et sæt kvalitative præstationskrav, proces- eller praksisbaserede krav eller en præcis beskrivelse af selve arten af den økonomiske aktivitet, når den pågældende aktivitet på grund af sin art kan bidrage væsentligt til modvirkning af klimaændringer eller tilpasning til klimaændringer. Tekniske screeningskriterier for mulighedsskabende aktiviteter bør yderligere sikre, at de aktiviteter, der direkte gør det muligt for andre aktiviteter at forbedre deres miljøpræstationer, har en væsentlig positiv miljøpåvirkning og ikke fører til fastlåsning af miljøskadelige aktiver. For at sikre, at omstillingsaktiviteter forbliver på en troværdig kurs, der er i overensstemmelse med en klimaneutral økonomi, bør de tekniske screeningskriterier for omstillingsaktiviteter revideres hvert tredje år, jf. artikel 19, stk. 5, i forordning (EU) 2020/852, under behørig hensyntagen til ændringer i EU-retten.

([4]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1893/2006 af 20. december 2006 om oprettelse af den statistiske nomenklatur for økonomiske aktiviteter NACE rev. 2 og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3037/90 og visse EF-forordninger om bestemte statistiske områder (EUT L 393 af 30.12.2006, s. 1).

(8) Fremstilling af elektrisk udstyr spiller en vigtig rolle med hensyn til at bidrage væsentligt til modvirkning af klimaændringer, navnlig ved at fremme udbredelsen af vedvarende energikilder i Unionens elnet og udvikle opladningsinstallationer til nulemissionskøretøjer og intelligente energiforbrugsværktøjer til husholdninger. For yderligere at frigøre potentialet ved elektrificering i Unionen og for yderligere at fremskynde investeringer i fremstilling af elektrisk udstyr er det nødvendigt at fastsætte tekniske screeningskriterier for fremstilling af elektrisk udstyr.

(9) Fremstillingen af lavemissionskøretøjer, personlige mobilitetsanordninger og rullende jernbanemateriel og infrastruktur afhænger af komponenter, der spiller en central rolle med hensyn til at reducere drivhusgasemissionerne, eller, for så vidt angår jernbaner, som er afgørende for miljøpræstationer, drift og funktion i hele levetiden for tog, der er tilpasset til klassificeringssystemet, og jernbaneinfrastruktur, men som ofte fremstilles af virksomheder, der ikke samler disse køretøjer eller andre transportmidler. For at sikre, at den rolle, som disse virksomheder og de komponenter, de fremstiller, spiller i forbindelse med modvirkning af klimaændringer, bør fremstillingen af de komponenter, der er afgørende for at levere og forbedre miljøpræstationerne for køretøjer eller andre transportmidler med lav emission, medtages som en særskilt økonomisk aktivitet i delegeret forordning (EU) 2021/2139. Tekniske screeningskriterier vedrørende komponenter, der er afgørende for miljøpræstationer, bør medtages. Dette omfatter for køretøjers vedkommende navnlig regulatorer, transformere, elektriske motorer, ladestik og opladere, jævnstrømsomformere, vekselrettere, vekselstrømsgeneratorer, styreenheder, regenerative bremsesystemer, bremser med teknologier til reduktion af modstand, varmestyringssystemer, transmissionssystemer, brintlagrings- og brændstofsystemer, elektronik, når det er nødvendigt for driften af drivaggregater, fremdriftssystemer, affjedringssystemer, der er de bedste i deres klasse, og som fører til forbedringer af energieffektiviteten, eventuelle hjælpeanordninger, når disse er nødvendige for lavemissionskøretøjer, og når disse er væsentligt mere energieffektive end alternativer, aktive aerodynamikelementer på lavemissionskøretøjer, der reducerer luftmodstand, og påhængskøretøjer med energibesparende teknologier som f.eks. en kombination af regenerative bremser eller aerodynamiske forbedringer. For jernbaners vedkommende omfatter det navnlig jernbanekomponenter, der er anført i bilag I til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/797 ([5]).

(10) Dæk tegner sig for 20 % af et køretøjs energiforbrug, og som sådan giver dækfremstilling mulighed for at reducere drivhusgasemissionerne i hele transportsektoren, der er afhængig af innovation. Dæk kan også bidrage til en mere cirkulær økonomi. Selv om dækfremstilling ikke er omfattet af aktiviteterne til fremstilling af komponenter, der er afgørende for at levere og forbedre miljøpræstationerne for lavemissionskøretøjer, vil det derfor være nødvendigt at foretage en yderligere vurdering af fremstillingen af dæk med henblik på at fastsætte specifikke tekniske screeningskriterier for denne aktivitet under behørig hensyntagen til lovkravene i henhold til de seneste forslag til EU-lovgivning og bedste praksis, navnlig med hensyn til udledning af mikroplast, luftforurening, støj, direkte drivhusgasemissioner og bortskaffelse. I mellemtiden er dækfremstilling fortsat en aktivitet, der er omfattet af klassificeringssystemet, i henhold til afsnit 3.6 i bilag I til delegeret forordning (EU) 2021/2139 om andre lavemissionsteknologier. Navnlig for vejkøretøjer i klasse M og N bør dæk opfylde kravene til rullestøj afgivet til omgivelserne i den bedste ibrugtagne klasse og med en rullemodstandskoefficient (der påvirker køretøjets energieffektivitet) i de to bedste ibrugtagne klasser, jf. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/740 ([6]), og som det kan verificeres ud fra den europæiske produktregisteringsdatabase for energimærkning (EPREL). Desuden bør dæk opfylde Euro 7-forslaget om dæks slidstyrke.

(11) I sin meddelelse af 9. december 2020 »Strategi for bæredygtig og intelligent mobilitet — en europæisk transportsektor, der er klar til fremtiden« ([7]) påpegede Kommissionen, at alle transportformer er uundværlige for transportsystemet, og at luftfart spiller en afgørende rolle med hensyn til at fremme samhørighed, konnektivitet og adgang til det indre marked for alle regioner. Luftfarten har et vigtigt potentiale til at reducere sine drivhusgasemissioner og bidrage til dekarboniseringen af transportsektoren og har derfor potentiale til at bidrage væsentligt til modvirkning af klimaændringer. Det er derfor nødvendigt at fastsætte tekniske screeningskriterier for fremstilling af luftfartøjer, leasing, passager- og godstransport og groundhandling-operationer inden for lufttransport.

([5]) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/797 af 11. maj 2016 om interoperabilitet i jernbanesystemet i Den Europæiske Union (omarbejdning) (EUT L 138 af 26.5.2016, s. 44).

([6]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/740 af 25. maj 2020 om mærkning af dæk for så vidt angår brændstofeffektivitet og andre parametre, om ændring af forordning (EU) 2017/1369 og om ophævelse af forordning (EF) nr. 1222/2009 (EUT L 177 af 5.6.2020, s. 1).

([7]) Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget — Strategi for bæredygtig og intelligent mobilitet — en europæisk transportsektor, der er klar til fremtiden (COM(2020) 789 final).

Erhvervsmæssig nulemissionslufttransport, der drives uden direkte CO_2-emissioner eller udelukkende på bæredygtige flybrændstoffer, er endnu ikke teknologisk tilgængelig. Indtil en sådan erhvervsmæssig nulemissionslufttransport er teknologisk tilgængelig, bør lufttransport betragtes som en omstillingsaktivitet, hvor de tekniske screeningskriterier er baseret på de bedste tilgængelige teknologier for flyskrogets og motorens brændstofeffektivitet og baseret på potentialet for at reducere drivhusgasemissionerne betydeligt i løbet af luftfartøjers livscyklus gennem en gradvis udbredelse af bæredygtige flybrændstoffer. For at lette finansieringen af mere effektive og miljøvenlige bedste luftfartøjer i deres klasse og samtidig undgå fastlåsningsvirkninger af mere kulstofintensive aktiver og ikke hæmme udviklingen af erhvervsmæssig nulemissionslufttransport bør den kompensationsgrad, der tager højde for andelen af luftfartøjer, der permanent tages ud af brug, til luftfartøjer, der leveres på globalt plan, kun finde anvendelse på indtægter fra aktiviteter, der opfylder de tekniske screeningskriterier. Kommissionen kan med støtte fra Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur, der er oprettet ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1139 ([8]), offentliggøre kompensationsgraden med henblik på at støtte de økonomiske aktører i deres offentliggørelse. I overensstemmelse med aktiviteternes omstillingsrelaterede karakter og for at tage hensyn til markedsudviklingen inden for luftfartøjsteknologier bør de tekniske screeningskriterier for fremstilling af luftfartøjer finde anvendelse indtil 2032, og fra denne dato bør disse tekniske screeningskriterier revideres for at sikre overensstemmelse med artikel 10, stk. 2, i forordning (EU) 2020/852 i overensstemmelse med den teknologiske udvikling. Endvidere bør niveauet for anvendelse eller blanding af bæredygtige flybrændstoffer angivet i de tekniske screeningskriterier revideres hvert tredje år for at tage hensyn til nye teknologier vedrørende bæredygtige flybrændstoffer og den aktuelle og forventede fremtidige tilgængelighed på markedet for bæredygtige flybrændstoffer. Visse aktiviteter i forbindelse med katastroferisikostyring inden for tilpasning til klimaændringer kan dog kun understøttes af specielt konstruerede og udstyrede luftfartøjer. Det kan derfor være nødvendigt at fastsætte separate tekniske screeningskriterier i en senere fase med hensyn til fremstillingen af disse luftfartøjer.

(12) Ved delegeret forordning (EU) 2021/2139 er der fastsat tekniske screeningskriterier for vigtige aktiviteter på vand. De tekniske screeningskriterier for fartøjer på indre vandveje efter 2025 afspejler en gradvis reduktion af emissionerne frem til 2050 baseret på en vurdering af emissionsintensiteten af den energi, der anvendes af fartøjer på indre vandveje, på grundlag af well-to-wake-emissioner. For at sikre anvendeligheden af de gældende tekniske screeningskriterier for søtransport af gods og passagerer og tilpasse de tekniske screeningskriterier til de nyligt vedtagne internationale referenceværdier og EU-referenceværdier bør de tekniske screeningskriterier ajourføres. Disse referenceværdier omfatter fase 3 af Den Internationale Søfartsorganisations designindeks for energieffektivitet ([9]) gældende fra den 1. januar 2025, energieffektivitetsindekset for eksisterende skibe ([10]), der trådte i kraft den 1. januar 2023, og grænserne for drivhusgasintensiteten for den energi, der anvendes om bord, som fastsat ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/1805 ([11]) om anvendelsen af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer i søtransport og om ændring af direktiv 2009/16/EF, der finder anvendelse fra den 1. januar 2025. For at sikre lige konkurrencevilkår i forhold til jernbanetransport bør de tekniske screeningskriterier for infrastrukturen til transport ad indre vandveje revideres og bør omfatte modernisering af infrastrukturen til transport ad indre vandveje, da denne infrastruktur er afgørende for at sikre sejlads med nulemissionsfartøjer på vandveje. For at sikre lige konkurrencevilkår i forhold til jernbane-, vej- og vandtransportinfrastrukturer bør de tekniske screeningskriterier for lavemissionslufthavnsinfrastruktur revideres, så de også omfatter omladning mellem transportformer.

([8]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1139 af 4. juli 2018 om fælles regler for civil luftfart og oprettelse af Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur og om ændring af forordning (EF) nr. 2111/2005, (EF) nr. 1008/2008, (EU) nr. 996/2010, (EU) nr. 376/2014 og direktiv 2014/30/EU og 2014/53/EU og om ophævelse af (EF) nr. 552/2004 og (EF) nr. 216/2008 og Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91 (EUT L 212 af 22.8.2018, s. 1).

([9]) IMO Energy Efficiency Design Index (udgave af 27.6.2023: https://www.imo.org/fr/ourwork/environment/pages/technical-and-operational-measures.aspx).

([10]) IMO Energy Efficiency Existing Ship Index (udgave af 27.6.2023: https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/EEXI-CII-FAQ.aspx).

([11]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/1805 af 13. september 2023 om anvendelsen af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer i søtransport og om ændring af direktiv 2009/16/EF (EUT L 234 af 22.9.2023, s. 48).

(13) I Kommissionens meddelelse af 24. februar 2021 om EU's tilpasningsstrategi ([12]) påpeges det, at hyppigheden og alvoren af ekstreme klima- og vejrforhold er stigende, hvilket igen har forårsaget en stigning i antallet af og skaderne som følge af klimarelaterede katastrofer i løbet af de seneste to årtier.

(14) Beredskabstjenester redder liv, beskytter ejendom og miljø, hjælper lokalsamfund, der rammes af katastrofer, og hjælper med genvinding i nødsituationer. Den øgede hyppighed af naturkatastrofer forårsaget af klimaændringer gør således beredskabstjenesterne endnu vigtigere. Beredskabstjenesterne er imidlertid ikke nødvendigvis udstyret til at håndtere omfanget, arten og hyppigheden af nødsituationer under de ændrede klimaforhold. Beredskabstjenesterne skal derfor omfatte tilpasningsløsninger for selv at tilpasse sig til virkningerne af klimaændringer og, når de er tilpasset, tilvejebringe tilpasningsløsninger for at forbedre den overordnede modstandsdygtighed i et område og i et samfund. For yderligere at fremskynde investeringerne i disse beredskabstjenester, der styrker den overordnede modstandsdygtighed, er det nødvendigt at fastsætte tekniske screeningskriterier for sådanne økonomiske aktiviteter.

(15) Den globale opvarmning forventes at føre til en højere nedbørsintensitet og længerevarende tørre perioder i Europa ([13]). Kraftige regnskyl resulterer af og til i oversvømmelser i hele Unionen. For at tilskynde til yderligere investeringer i tilpasningsløsninger over for oversvømmelser er det nødvendigt at fastsætte tekniske screeningskriterier for at forebygge risikoen for oversvømmelser og beskytte lokalsamfund mod konsekvenserne heraf.

(16) Virkningerne af klimaændringerne, herunder øget fordampning og hyppigere tørke, kan forstærke vandknapheden, som kan bringe vandforsyningen i fare, hvilket igen kan føre til overudnyttelse af grund- og overfladevandressourcerne og øget konkurrence om disse ressourcer. I tråd med afbødende foranstaltninger i overensstemmelse med vandhierarkiet skal overvejelser om gennemførlige vandeffektivitetsforanstaltninger og efterfølgende gennemførlige foranstaltninger til genbrug af vand gå forud for foranstaltninger vedrørende afsaltning af vand. Samtidig er det nødvendigt at tilskynde til investeringer i afsaltning af hav- eller brakvand, som kan reducere overudnyttelsen af eksisterende vandressourcer og også kan udgøre en stabiliserende stødpude for knaphed på ferskvandsforsyning. Det er derfor nødvendigt at fastsætte tekniske screeningskriterier for afsaltning af hav- eller brakvand.

(17) Rådgivning og software, der muliggør klimarisikostyring, har potentiale til at tilvejebringe tilpasningsløsninger, der støtter virksomhederne i deres prognoser, projektering, styring og overvågning af nuværende eller forventede fremtidige klimarisici. Det er derfor nødvendigt at fastsætte de tekniske screeningskriterier for disse aktiviteter for at fastslå, om en økonomisk aktivitet kan anses for at bidrage væsentligt til tilpasning til klimaændringer ved at levere tilpasningsløsninger i overensstemmelse med artikel 11, stk. 1, litra b), i forordning (EU) 2020/852.

(18) I tillæg C til bilag I og II til delegeret forordning (EU) 2021/2139 (»tillæg C«) fastsættes der generiske tekniske screeningskriterier for »ikke at gøre væsentlig skade« på forureningsforebyggelse og -bekæmpelse, der finder anvendelse på forskellige aktiviteter. Nævnte tillæg indeholder kriterier for anvendelse og tilstedeværelse af kemikalier. Indtil videre har det indeholdt undtagelser i visse tilfælde, hvor anvendelsen af disse kemikalier har vist sig at være væsentlig for samfundet. Denne undtagelse giver anledning til visse betænkeligheder med hensyn til retssikkerhed og verifikation for virksomheder og deltagere på det finansielle marked i forbindelse med manglen på en klar definition af begrebet »væsentlig anvendelse«. Indtil der foreligger yderligere retningslinjer, der præciserer, hvordan operatørerne bør vurdere og dokumentere, at de overholder Kommissionens kommende horisontale principper om væsentlig anvendelse af kemikalier, bør der derfor foretages målrettede ændringer af nævnte tillæg, og begrebet »anvendelse, der er væsentlig for samfundet« bør erstattes af kriterier, der giver større retssikkerhed, og hvis overholdelse lettere kan verificeres. Indtil disse yderligere retningslinjer foreligger, bør begrebet »anvendelse, der er væsentlig for samfundet« derfor erstattes af kravet om, at der ikke findes andre passende alternative stoffer eller teknologier på markedet, og at stofferne anvendes under kontrollerede forhold.

([12]) Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget: Opbygning af et klimarobust Europa — den nye EU-strategi for tilpasning til klimaændringer (COM(2021) 82 final).

([13]) IPCC, Managing the Risks of Extreme Events and Disasters to Advance Climate Change Adaptation. Special Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change.

(19) For yderligere at forbedre anvendeligheden af tillæg C bør der foretages yderligere målrettede ændringer af litra f) i nævnte tillæg for at fastsætte en minimumskoncentrationsgrænse for særligt problematiske stoffer i et produkt og en referencedato for vurderingen af overholdelsen af kravet i nævnte litra. Desuden bør litra g) i tillæg C udgå og erstattes af et nyt tekstafsnit, der fastsætter en minimumskoncentrationsgrænse og anvendelsesområdet for kravet i nævnte tekstafsnit.

(20) Da klimaændringer sandsynligvis vil få indvirkning på samtlige sektorer i økonomien, vil samtlige sektorer i økonomien skulle tilpasses til den negative indvirkning af det nuværende klima og det forventede fremtidige klima. Der skal derfor i fremtiden fastsættes tekniske screeningskriterier for væsentligt bidrag til tilpasning til klimaændringer for alle sektorer og økonomiske aktiviteter, der er omfattet af de tekniske screeningskriterier for væsentligt bidrag til modvirkning af klimaændringer som fastsat i denne forordning.

(21) For at afhjælpe visse tekniske og retlige uoverensstemmelser, der er konstateret siden anvendelsen af delegeret forordning (EU) 2021/2139, bør der indføres målrettede ændringer af nævnte forordning.

(22) Delegeret forordning (EU) 2021/2139 bør derfor ændres.

(23) Nærværende forordning er i overensstemmelse med det mål om klimaneutralitet, der er fastsat i artikel 2, stk. 1, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/1119 ([14]), og sikrer fremskridt med hensyn til tilpasning, jf. nævnte forordnings artikel 5.

(24) For at synkronisere anvendelsen af nærværende forordning med indberetning i henhold til Kommissionens delegerede forordning (EU) 2021/2178 ([15]) bør nærværende forordning finde anvendelse fra den 1. januar 2024, undtagen ændringen af litra g) i tillæg C. For at virksomhederne har tilstrækkelig til at efterkomme nævnte ændring, bør den finde anvendelse fra den 1. januar 2025 —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

Ændringer af delegeret forordning (EU) 2021/2139

I delegeret forordning (EU) 2021/2139 foretages følgende ændringer:

1) Bilag I ændres som angivet i bilag I til nærværende forordning.

2) Bilag II ændres som angivet i bilag II til nærværende forordning.

Artikel 2

Ikrafttræden og anvendelse

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Den finder anvendelse fra den 1. januar 2024.

Dog finder nr. 28) i bilag I og nr. 26) i bilag II anvendelse fra den 1. januar 2025.

([14]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/1119 af 30. juni 2021 om fastlæggelse af rammerne for at opnå klimaneutralitet og om ændring af forordning (EF) nr. 401/2009 og (EU) 2018/1999 (»den europæiske klimalov«) (EUT L 243 af 9.7.2021, s. 1).

([15]) Kommissionens delegerede forordning (EU) 2021/2178 af 6. juli 2021 om supplerende regler til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/852, som præciserer indholdet og fremlæggelsen af de oplysninger, der skal offentliggøres af virksomheder, som er omfattet af artikel 19a eller 29a i direktiv 2013/34/EU, vedrørende miljømæssigt bæredygtige økonomiske aktiviteter, og som præciserer metodologien til sikring af overholdelse af denne oplysningsforpligtelse (EUT L 443 af 10.12.2021, s. 9).

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 27. juni 2023.

På Kommissionens vegne
Ursula VON DER LEYEN
Formand

BILAG I

ÆNDRINGER AF BILAG I TIL DELEGERET FORORDNING (EU) 2021/2139

I bilag I til delegeret forordning (EU) 2021/2139 foretages følgende ændringer:

1) Afsnit 3.3, underafsnittet »Tekniske screeningskriterier«, ændres således:

a) Underafsnittet »Væsentligt bidrag til modvirkning af klimaændringer« ændres således:

i) Følgende tilføjes som litra l), nr. v):

»v) fra den 1. januar 2026 er fartøjer, der er i stand til at køre på brændstoffer uden direkte CO_2-emissioner (fra udstødning) eller på brændstoffer fra vedvarende energikilder (*1), der har en EEDI-værdi svarende til en reduktion af EEDI-referencelinjen til mindst 20 procentpoint under de EEDI-krav, der er gældende den 1. april 2022 (*2), og:

a) som er i stand til at benytte plug-in på kajplads

b) for gasdrevne skibe demonstrere anvendelse af de nyeste foranstaltninger og teknologier til at afbøde metanudslippet.«

ii) Følgende tilføjes som litra m), nr. iv):

»iv) fra den 1. januar 2026 er fartøjer, der er i stand til at køre på brændstoffer uden direkte CO_2-emissioner (fra udstødning) eller på brændstoffer fra vedvarende energikilder (*3), der har en EEDI-værdi svarende til en reduktion af EEDI-referencelinjen til mindst 20 procentpoint under de EEDI-krav, der er gældende den 1. april 2022 (*4), og:

a) som er i stand til at benytte plug-in på kajplads

b) for gasdrevne skibe demonstrere anvendelse af de nyeste foranstaltninger og teknologier til at afbøde metanudslippet.«

b) I underafsnittet »Tekniske screeningskriterier«, underafsnittet »Princippet om ikke at gøre væsentlig skade (»DNSH«)« affattes punkt 5) således:

»5) Forebyggelse og bekæmpelse af forurening	Aktiviteten er i overensstemmelse med de kriterier, der er fastsat i tillæg C til dette bilag. Hvis det er relevant, indeholder køretøjerne ikke bly, kviksølv, hexavalent chrom og cadmium.

(*1) Brændstoffer, der opfylder de tekniske screeningskriterier i dette bilags afsnit 3.10 og 4.13.
(*2) EEDI-krav fastlagt som en procentvis reduktionsfaktor, der skal anvendes på EEDI-referenceværdien, som vedtaget af Den Internationale Søfartsorganisations Komité til Beskyttelse af Havmiljøet på dens 75. møde. De fastlagte procentpoint i de tekniske screeningskriterier for EEDI lægges til den procentvise reduktionsfaktor for EEDI.
(*3) Brændstoffer, der opfylder de tekniske screeningskriterier i dette bilags afsnit 3.10 og 4.13.
(*4) EEDI-krav fastlagt som en procentvis reduktionsfaktor, der skal anvendes på EEDI-referenceværdien, som vedtaget af Den Internationale Søfartsorganisations Komité til Beskyttelse af Havmiljøet på dens 75. møde. De fastlagte procentpoint i de tekniske screeningskriterier for EEDI lægges til den procentvise reduktionsfaktor for EEDI.«

2) Følgende tilføjes som afsnit 3.18, 3.19, 3.20 og 3.21:

»3.18. **Fremstilling af bil- og mobilitetskomponenter**

Beskrivelse af aktiviteten

Fremstilling, reparation, vedligeholdelse, retrofitting, anvendelse til nye formål og opgradering af mobilitetskomponenter til personlige nulemissionsmobilitetsanordninger og af bil- og mobilitetssystemer, komponenter, separate tekniske enheder, dele og reservedele som defineret i artikel 3, nr. 18)-21) og 23), i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858 ([*1]), der er typegodkendt, udformet og konstrueret udelukkende med henblik på anvendelse i køretøjer og busser i klasse M1, M2, M3, N1, N2 og N3, og i artikel 3, nr. 15)-18) og 21), i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 168/2013 ([*2]), der er typegodkendt, udformet og konstrueret udelukkende med henblik på anvendelse i køretøjer og busser i klasse L, som opfylder kriterierne i dette afsnit, og som er væsentlige for at levere og forbedre køretøjets miljøpræstationer.

De økonomiske aktiviteter i denne kategori er ikke omfattet af afsnit 3.3 og 3.6 i dette bilag.

Hvis afsnit 3.2 og 3.4 i dette bilag finder anvendelse, er de økonomiske aktiviteter i denne kategori ikke omfattet af nærværende afsnit.

De økonomiske aktiviteter i denne kategori kan knyttes til flere NACE-koder, navnlig C22.2, C26.1, C26.2, 26.3, 26.4, C28.14, C28.15, C29.2, C29.3 og C33.17, i overensstemmelse med den statistiske nomenklatur for økonomiske aktiviteter, der er fastsat ved forordning (EF) nr. 1893/2006.

En økonomisk aktivitet i denne kategori er en mulighedsskabende aktivitet i overensstemmelse med artikel 10, stk. 1, litra i), i forordning (EU) 2020/852, når den efterlever de i dette afsnit fastsatte tekniske screeningskriterier.

Tekniske screeningskriterier

Væsentligt bidrag til modvirkning af klimaændringer

1. Den økonomiske aktivitet fremstiller, reparerer, vedligeholder, retrofitter, anvender til nye formål og opgraderer komponenter, der er væsentlige for at levere og forbedre miljøpræstationerne for følgende køretøjer:

a) transportmidler til personbefordring i byer, forstæder og på veje, hvor køretøjernes direkte CO_2-emissioner (fra udstødning) er nul

b) køretøjer i klasse M2 og M3 ([*3]), hvor køretøjernes direkte CO_2-emissioner (fra udstødning) er nul

c) køretøjer i klasse M1 og N1 klassificeret som lette køretøjer ([*4]), hvis specifikke CO_2-emissioner som defineret i artikel 3, stk. 1, litra h), i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/631 ([*5]) er nul

d) køretøjer i klasse L ([*6]) med CO_2-emissioner fra udstødning svarende til 0 g CO_2e pr. km beregnet i overensstemmelse med emissionsprøvningen i forordning (EU) nr. 168/2013

e) køretøjer i klasse N2 og N3 og N1, der er klassificeret som tunge køretøjer, der ikke er beregnet til transport af fossile brændstoffer, med en teknisk tilladt totalmasse på højst 7,5 ton, som er »tunge nulemissionskøretøjer« som defineret i artikel 3, nr. 11), i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/1242 ([*7]).

2. Den økonomiske aktivitet omfatter fremstilling, reparation, vedligeholdelse, retrofitting, anvendelse til nye formål og opgradering af komponenter til personlige mobilitetsanordninger med en fremdrift, der stammer fra brugerens fysiske aktivitet, fra en emissionsfri motor eller en blanding af en emissionsfri motor og fysisk aktivitet.

Princippet om ikke at gøre væsentlig skade (»DNSH«)

2)	Tilpasning til klimaændringer	Aktiviteten er i overensstemmelse med de kriterier, der er fastsat i tillæg A til dette bilag.
3)	Bæredygtig udnyttelse og beskyttelse af vand- og havressourcerne	Aktiviteten er i overensstemmelse med de kriterier, der er fastsat i tillæg B til dette bilag.
4)	Omstilling til en cirkulær økonomi	Der foretages i forbindelse med aktiviteten en vurdering af tilgængeligheden af — og, hvor det er muligt, anvendes der — teknikker, der understøtter: a) genbrug og anvendelse af sekundære råstoffer og genbrugte komponenter i fremstillingen af produkter b) produkter, der fremstilles med henblik på høj holdbarhed, genanvendelighed, nem demontering og tilpasningsevne c) affaldshåndtering, hvor genanvendelse prioriteres frem for bortskaffelse i fremstillingsprocessen d) oplysninger om og sporbarhed af problematiske stoffer i hele de fremstillede produkters livscyklus.
5)	Forebyggelse og bekæmpelse af forurening	Aktiviteten er i overensstemmelse med de kriterier, der er fastsat i tillæg C til dette bilag. Hvis det er relevant, indeholder komponenterne og delene ikke bly, kviksølv, hexavalent chrom og cadmium.
6)	Beskyttelse og genopretning af biodiversitet og økosystemer	Aktiviteten er i overensstemmelse med de kriterier, der er fastsat i tillæg D til dette bilag.

3.19. **Fremstilling af komponenter til rullende jernbanemateriel**

Beskrivelse af aktiviteten

Fremstilling, montering, teknisk rådgivning, retrofitting, opgradering, reparation, vedligeholdelse og anvendelse til nye formål af produkter, udstyr, systemer og software i forbindelse med de jernbanekomponenter, der er beskrevet i punkt 2.7 i bilag II til direktiv (EU) 2016/797.

Disse komponenter og tjenester er væsentlige for miljøpræstationer, drift og funktion i hele dets levetid for rullende jernbanemateriel, som er i overensstemmelse med afsnit 3.3 i dette bilag.

De økonomiske aktiviteter i denne kategori kan knyttes til flere NACE-koder, navnlig C30.2, C27.1 og C27.9, i overensstemmelse med den statistiske nomenklatur for økonomiske aktiviteter, der er fastsat ved forordning (EF) nr. 1893/2006.

De økonomiske aktiviteter i denne kategori er ikke omfattet af afsnit 3.3 og 3.6 i dette bilag.

En økonomisk aktivitet i denne kategori er en mulighedsskabende aktivitet i overensstemmelse med artikel 10, stk. 1, litra i), i forordning (EU) 2020/852, når den efterlever de i dette afsnit fastsatte tekniske screeningskriterier.

Tekniske screeningskriterier

Væsentligt bidrag til modvirkning af klimaændringer

Den økonomiske aktivitet omfatter fremstilling, montering, retrofitting, reparation, vedligeholdelse, opgradering og anvendelse til nye formål af produkter, udstyr, systemer eller software i forbindelse med de jernbanekomponenter, jf. punkt 2.7 i bilag II til direktiv (EU) 2016/797, eller leverer dertil knyttede tekniske rådgivningstjenester.

Disse komponenter og tjenester er væsentlige for miljøpræstationer, drift og funktion i hele deres levetid for en eller flere af de teknologier, der er anført nedenfor:

a) tog, personvogne og vogne med ingen direkte CO_2-emissioner (fra udstødning), som er i overensstemmelse med punkt 3.3 i bilag I til denne forordning

b) tog, personvogne og vogne, der ikke har nogen direkte CO_2-emissioner fra udstødning, når de kører på et spor med den nødvendige infrastruktur, og anvender en konventionel motor, hvor en sådan infrastruktur ikke er tilgængelig (elektrodiesel), og som er i overensstemmelse med punkt 3.3 i bilag I til denne forordning.

Princippet om ikke at gøre væsentlig skade (»DNSH«)

2)	Tilpasning til klimaændringer	Aktiviteten er i overensstemmelse med de kriterier, der er fastsat i tillæg A til dette bilag.
3)	Bæredygtig udnyttelse og beskyttelse af vand- og havressourcerne	Aktiviteten er i overensstemmelse med de kriterier, der er fastsat i tillæg B til dette bilag.
4)	Omstilling til en cirkulær økonomi	Der foretages i forbindelse med aktiviteten en vurdering af tilgængeligheden af — og, hvor det er muligt, anvendes der — teknikker, der understøtter: a) genbrug og anvendelse af sekundære råstoffer og genbrugte komponenter i fremstillingen af produkter b) produkter, der fremstilles med henblik på høj holdbarhed, genanvendelighed, nem demontering og tilpasningsevne c) affaldshåndtering, hvor genanvendelse prioriteres frem for bortskaffelse i fremstillingsprocessen d) oplysninger om og sporbarhed af problematiske stoffer i hele de fremstillede produkters livscyklus.
5)	Forebyggelse og bekæmpelse af forurening	Aktiviteten er i overensstemmelse med de kriterier, der er fastsat i tillæg C til dette bilag. Hvis det er relevant, indeholder køretøjerne ikke bly, kviksølv, hexavalent chrom og cadmium.
6)	Beskyttelse og genopretning af biodiversitet og økosystemer	Aktiviteten er i overensstemmelse med de kriterier, der er fastsat i tillæg D til dette bilag.

3.20. **Fremstilling, montering og servicering af elektrisk høj-, mellem- og lavspændingsudstyr til elektrisk transmission og distribution, som resulterer i eller muliggør et væsentligt bidrag til modvirkning af klimaændringer**

Beskrivelse af aktiviteten

Den økonomiske aktivitet omfatter udvikling, fremstilling, montering, vedligeholdelse eller servicering af elektriske produkter, elektrisk udstyr eller elektriske systemer eller elektrisk software, der sigter mod betydelige reduktioner af drivhusgasemissionerne i elektriske transmissions- og distributionssystemer med høj-, mellem- og lavspænding via elektrificering, energieffektivitet, integration af vedvarende energi eller effektiv energiomdannelse.

Den økonomiske aktivitet omfatter systemer til integration af vedvarende energikilder i elnettet, sammenkobling eller forøgelse af netautomatisering, fleksibilitet og stabilitet, styring af efterspørgselsreaktion, udvikling af lavemissionstransport eller -varme eller udrulning af intelligente målerteknologier til væsentlig forbedring af energieffektiviteten.

Den økonomiske aktivitet i denne kategori omfatter ikke varme- og kraftproduktionsudstyr og elektriske apparater.

Hvis en økonomisk aktivitet er omfattet af dette afsnit og afsnit 4.9 i dette bilag, finder afsnit 4.9 i dette bilag anvendelse.

De økonomiske aktiviteter i denne kategori kan knyttes til NACE-koder, navnlig C26.51, C27.1, C27.3, C27.9, C33.13, C33.14 og C33.2, i overensstemmelse med den statistiske nomenklatur for økonomiske aktiviteter, der er fastsat ved forordning (EF) nr. 1893/2006.

En økonomisk aktivitet i denne kategori er en mulighedsskabende aktivitet, jf. artikel 10, stk. 1, litra i), i forordning (EU) 2020/852, når den efterlever de i dette afsnit fastsatte tekniske screeningskriterier.

Tekniske screeningskriterier

Væsentligt bidrag til modvirkning af klimaændringer
1. Aktiviteten omfatter fremstilling, montering, vedligeholdelse af en eller flere af følgende eller levering af vedligeholdelses-, reparations- og tekniske rådgivningstjenester, der er væsentlige for funktion i hele deres levetid af en eller flere af følgende:
a) ladestationer til elektriske køretøjer og understøttende elektrisk infrastruktur til elektrificering af transport, der primært er monteret for at muliggøre opladning af elektriske køretøjer. Aktiviteter, der er omfattet af afsnit 7.4, er ikke omfattet af dette punkt
b) transmissions- og distributionsstrømførende ledningsmateriel og ikke-strømførende ledningsmateriel til ledningsføring i elektriske kredsløb og transformere, der opfylder kravene til store effekttransformere i fase 2 (1. juli 2021) i bilag I til Kommissionens forordning (EU) nr. 548/2014 ([8]), mellemstore effekttransformere med maksimal udstyrsspænding på højst 36 kV, med AA0-niveaukrav til nulbelastningstab som fastsat i standard EN 50708-serien, forudsat at dette materiel og disse transformere bidrager til at øge andelen af vedvarende energi i systemet eller forbedre energieffektiviteten
c) elektriske lavspændingsprodukter, -udstyr og -systemer, der øger elektricitetssystemets kontrollerbarhed og bidrager til at øge andelen af vedvarende energi eller forbedre energieffektiviteten, dvs.: i) lavspændingskredsbrydere, koblingsudstyr, fordelingstavler, gruppetavler eller kontrolcentraler, der kan tilsluttes, er automatiseret eller er udstyret med effekt- eller energimåleranordninger, og som er i overensstemmelse med IEC TR 63196 Low-Voltage Switchgear and Control gear and their assemblies — Energy efficiency

ii) elektroniske systemer til boliger og bygninger (HBES), jf. EN IEC 63044-serien, hvis produkterne og systemerne er nødvendige for at måle, styre og reducere energiforbruget

iii) teknologier, der gør det muligt at øge energieffektiviteten i lavspændingsanlæg, som er anerkendt under HD 60364-8-1: Elektriske lavspændingsinstallationer — Del 8-1: Energieffektivitet og HD 60364-8-82: Elektriske lavspændingsinstallationer — Del 8-82: Funktionelle aspekter — Prosumeres lavspændingsinstallationer, herunder energi- og elmålere, ekstern kundeskærm, effektkompensation, fasekompensation og -filtrering samt effektive elmotordrevne systemer

d) høj- og mellemspændingskoblingsudstyr og -styringsudstyr, der øger elektricitetssystemets kontrollerbarhed, er integreret med henblik på at øge andelen af vedvarende energi eller forbedre energieffektiviteten.
Det udstyr, der er omhandlet i dette litra d), er i overensstemmelse med EN 62271-1 High-voltage switchgear and control gear — Part 1: Common specifications for alternating current switchgear and control gear og EN 62271-200 High-voltage switchgear and control gear — Part 200: AC metal-enclosed switchgear and control gear for rated voltages above 1 kV and up to and including 52 kV or with EN 62271-203 High-voltage switchgear and control gear — Part 203: Gas-insulated metal-enclosed switchgear for rated voltages above 52kV

e) efterspørgselsreaktion og udstyr, systemer og tjenester til belastningsskift, der øger elektricitetssystemets fleksibilitet og understøtter netstabiliteten, herunder:

i) løsninger til at formidle oplysninger til brugerne med henblik på fjernbetjening af forsyning eller forbrug, herunder kundedataknudepunkter

ii) automatiserede kontrolcentre til belastningsstyring og deres kernekomponenter (fordelingstavler, kontaktorer, relæer, kredsafbrydere, automatiske omkoblingsafbrydere).
Centrale komponenter monteres som en del af kontrolcentraler

iii) hvis det ikke er omfattet af afsnit 8.2, avanceret software og analyse med henblik på at maksimere effektiviteten og automatiseringen af elnet eller integrationen af decentraliserede energiressourcer i elnettet eller en industri, herunder:

a) avancerede kontrolrum, automatisering af elektriske understationer, spændingsstyringskapacitet

b) driftssoftware, der sætter operatørerne i stand til at simulere netdriften med henblik på at sikre netstabilitet, forvalte distribuerede energiressourcer eller forbedre nettets ydeevne.

Softwaren understøtter dynamiske netegenskaber, der er nødvendige for omstillingen til vedvarende energi. Den kan behandle data fra næsten tidstro netmålinger for at observere, hvordan eltransmission, -distribution og -forbrug rent faktisk finder sted, og anvende disse oplysninger til at forbedre simuleringsundersøgelser og driftsaktiviteter, herunder undgåelse af udfald, blackouts og spild

iv) hvis det ikke er omfattet af afsnit 8.2, software, der understøtter udformning og planlægning af nye net eller netopgraderinger.
Softwaren understøtter dynamiske netegenskaber, der er nødvendige for omstillingen til vedvarende energi, herunder flygtig elproduktion på distributionsniveau (»producent-forbrugere«), ændring af strømretninger og anvendelse af netlagringsenheder

v) meteorologiske sensorer til forudsigelse af vedvarende elektricitetsproduktion

vi) stand-alone eller indbyggede tilslutningsanordninger og -relæer, der muliggør en effektiv anvendelse af elektriske kilder og belastningser

vii) udstyr til belastningsreduktion og -skift til belastningsstyring og kildekoblingsudstyr, hvor udstyret er i overensstemmelse med EN IEC 62962:2019 Særlige krav til lastafkoblingsudstyr (LSE)

f) hvis det ikke er omfattet af afsnit 8.2, kommunikationssystemer, software- og styringsudstyr, produkter, systemer og tjenester med henblik på energieffektivitet eller integration af vedvarende energi:

i) udstyr, der gør det muligt at udveksle elektricitet specifikt fra vedvarende energikilder mellem brugere

ii) batteriskiftteknologi eller -tjeneste, der understøtter elektrificering af transport

iii) systemer til styring af mikronet

iv) energi- eller strømstyringssystemer, energi- eller strømkontrolsystemer og SCADA-systemer til strømstyring

v) kontaktorer, motorstartere og motorbetjeningsanordninger, der kan tilsluttes eller automatiseres, og som muliggør fjernstyring eller automatiseret styring af elforbrug og optimering af belastningsvariationer

vi) frekvensomformere og andre frekvensomformerløsninger, undtagen bløde startere, der muliggør energieffektivitet i anvendelse af elektriske motorer, hvor udstyret er i overensstemmelse med EN 61800-9-1: Elektriske motordrev med variabel hastighed — Del 9-1: Ecodesign for elektriske motordrev, motorstartere, effektelektronik og deres anvendelser — Generelle krav til fastsættelse af standarder for energieffektivitet til effektelektrisk drevet udstyr baseret på det udvidede produktkoncept (EPA) og semianalytisk model (SAM) og EN 61800-9-2: Elektriske motordrev med variabel hastighed — Del 9-2: Ecodesign for elektriske motordrev, motorstartere, effektelektronik og deres anvendelser — Energieffektivitetsindikatorer for elektriske motordrev og motorstartere;

vii) elektriske lavspændingsmotorer med en energieffektivitetsklasse (i overensstemmelse med EN 60034-30-1: Roterende elektriske maskiner — Del 30-1: Virkningsgradsklasser for nettilsluttede vekselstrømsmotorer (IE-klasser), der overstiger kravene i Kommissionens forordning (EU) 2019/1781 ([9]), navnlig:

a) enfasede motorer med en nominel effekt på mindst 0,12 kW og effektivitetsklasse IE3 eller derover

b) Ex eb-motorer med øget sikkerhed med en nominel effekt på mellem 0,12 kW og 1 000 kW med 2, 4, 6 eller 8 poler og effektivitetsklasse IE3 eller derover

c) trefasede motorer med en nominel effekt på mellem 0,75 kW og 1 000 kW med 2, 4, 6 eller 8 poler, som ikke er Ex eb-motorer med øget sikkerhed, og som i) har en effektivitetsklasse IE5 for motorer med 2,4 eller 6 poler og en nominel effekt på mellem 75 kW og 200 kW, ii) en effektivitetsklasse IE 4 eller derover for alle andre motorer

d) trefasede motorer med en nominel effekt på mellem 0,12 kW og 0,75 kW med 2, 4, 6 eller 8 poler, som ikke er Ex eb-motorer med øget sikkerhed, og som har en effektivitetsklasse IE3 eller derover

e) trefasede frekvensomformere kun motorer med en nominel effekt på mellem 0,75 kW og 1 000 kW med 2, 4, 6 eller 8 poler, klassificeret i henhold til EN IEC TS 60034-30-2 og effektivitetsklasse IE5

viii) mellem- og højspændingsmotorer med en nominel effekt på over 1 000 kW og en energieffektivitetsklasse IE 4 eller derover ifølge udkastet til standard IEC 60034-30-3.

2. Følgende elementer er ikke overensstemmende:

a) infrastruktur, der anvendes til at skabe en direkte forbindelse eller udvide en eksisterende direkte forbindelse mellem en understation eller et netværk og et kraftværk, der er mere drivhusgasintensivt end 100 g CO_2e/kWh målt på livscyklusbasis. Denne udelukkelse gælder kun for udstyr, der anvendes direkte til at tilslutte eller styrke tilslutningen til et kraftværk, der er mere drivhusgasintensiv end 100 g CO_2e/kWh målt på livscyklusbasis.

b) produkter, udstyr, systemer og software, der er installeret i en infrastruktur, der specifikt anvendes til udvinding, transport, distribution, lagring, fremstilling eller omdannelse af fossile brændstoffer.

3. Koblingsudstyr med isolerings- eller bremsemiddel, som anvender, eller hvis funktion er afhængig af, gasser med et globalt opvarmningspotentiale over 10, er ikke overensstemmende.

For alle effektområder er koblingsudstyr, der indeholder SF6, ikke overensstemmende.

4. Alle produkter, alt udstyr og alle systemer opfylder de obligatoriske krav til energimæssig og materialemæssig ydeevne, der er fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/125/EF ([*10]). Fabrikanterne henviser til de nyeste gældende ydeevnekrav i Unionen.

Princippet om ikke at gøre væsentlig skade (»DNSH«)

2)	Tilpasning til klimaændringer	Aktiviteten er i overensstemmelse med de kriterier, der er fastsat i tillæg A til dette bilag.
3)	Bæredygtig udnyttelse og beskyttelse af vand- og havressourcerne	Aktiviteten er i overensstemmelse med de kriterier, der er fastsat i tillæg B til dette bilag.
4)	Omstilling til en cirkulær økonomi	Der foretages i forbindelse med aktiviteten en vurdering af tilgængeligheden af — og, hvor det er muligt, anvendes der — teknikker, der understøtter: a) genbrug og anvendelse af sekundære råstoffer og genbrugte komponenter i fremstillingen af produkter b) produkter, der fremstilles med henblik på høj holdbarhed, genanvendelighed, nem demontering og tilpasningsevne c) affaldshåndtering, hvor genanvendelse prioriteres frem for bortskaffelse i fremstillingsprocessen d) oplysninger om og sporbarhed af problematiske stoffer i hele de fremstillede produkters livscyklus.
5)	Forebyggelse og bekæmpelse af forurening	Aktiviteten er i overensstemmelse med de kriterier, der er fastsat i tillæg C til dette bilag.
6)	Beskyttelse og genopretning af biodiversitet og økosystemer	Aktiviteten er i overensstemmelse med de kriterier, der er fastsat i tillæg D til dette bilag.

3.21. **Fremstilling af luftfartøjer**

Beskrivelse af aktiviteten

Fremstilling, reparation, vedligeholdelse, eftersyn, retrofitting, udformning, anvendelse til nye formål og opgradering af luftfartøjer og dele og udstyr til luftfartøjer ([*11]).

De økonomiske aktiviteter i denne kategori kan knyttes til en NACE-kode, navnlig C30.3 og C33.16, i overensstemmelse med den statistiske nomenklatur for økonomiske aktiviteter, der er fastsat ved forordning (EF) nr. 1893/2006.

Hvis en økonomisk aktivitet i denne kategori ikke opfylder kriteriet i dette afsnits litra a) om at yde et væsentligt bidrag, er aktiviteten en omstillingsaktivitet som omhandlet i artikel 10, stk. 2, i forordning (EU) 2020/852, såfremt den efterlever de resterende tekniske screeningskriterier i dette afsnit.

Tekniske screeningskriterier

Væsentligt bidrag til modvirkning af klimaændringer

Aktiviteten omfatter fremstilling, reparation, vedligeholdelse, eftersyn, retrofitting, udformning, anvendelse til nye formål og opgradering af en af følgende:

a) luftfartøjer uden direkte CO_2-emissioner (fra udstødning)

b) indtil den 31. december 2027, andre luftfartøjer end dem, der er fremstillet til privat eller kommerciel forretningsflyvning, og som opfylder nedenstående margener og begrænses af kompensationsgraden for at sikre, at leveringen ikke øger antallet af luftfartøjer på verdensplan:

   i) med en maksimal startmasse på mere end 5,7 t og højst 60 t og en certificeret metrisk værdi for CO_2-emissioner på mindst 11 % mindre end »ny type«-standarden (*12) fra Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO)

   ii) med en maksimal startmasse på mere end 60 t og højst 150 t og en certificeret metrisk værdi for CO_2-emissioner på mindst 2 % mindre end »ny type«-standarden fra ICAO

   iii) med en maksimal startmasse på mere end 150 t og en certificeret metrisk værdi for CO_2-emissioner på mindst 1,5 % mindre end »ny type«-standarden fra ICAO
   Andelen af relevante luftfartøjers overensstemmelse med klassificeringssystemet skal begrænses af kompensationsgraden. Kompensationsgraden beregnes på grundlag af andelen af luftfartøjer, der permanent tages ud af brug, i forhold til luftfartøjer, der leveres på globalt plan, beregnet som gennemsnit over de foregående 10 år, hvilket skal fremgå af verificerede data fra uafhængige dataleverandører.
   Hvis der ikke foreligger et certifikat for de metriske værdier for CO_2-emissioner, der bekræfter den krævede margen i forhold til ICAO-standardens »ny type«-grænse, skal luftfartøjsproducenten afgive en erklæring om, at luftfartøjet opfylder det krævede præstationsniveau og forbedringsmargener på den betingelse, at luftfartøjet er certificeret senest den 11. december 2026

c) fra den 1. januar 2028 til den 31. december 2032 de luftfartøjer, der opfylder de tekniske screeningskriterier i litra b) i dette underafsnit, og som er certificeret til at operere på 100 % blandinger af bæredygtige flybrændstoffer.

Princippet om ikke at gøre væsentlig skade (»DNSH«)

2)	Tilpasning til klimaændringer	Aktiviteten er i overensstemmelse med de kriterier, der er fastsat i tillæg A til dette bilag.
3)	Bæredygtig udnyttelse og beskyttelse af vand- og havressourcerne	Aktiviteten er i overensstemmelse med de kriterier, der er fastsat i tillæg B til dette bilag.
4)	Omstilling til en cirkulær økonomi	Der foretages i forbindelse med aktiviteten en vurdering af tilgængeligheden af — og, hvor det er muligt, anvendes der — teknikker, der understøtter: a) genbrug og anvendelse af sekundære råstoffer og genbrugte komponenter i fremstillingen af produkter b) produkter, der fremstilles med henblik på høj holdbarhed, genanvendelighed, nem demontering og tilpasningsevne c) affaldshåndtering, hvor genanvendelse prioriteres frem for bortskaffelse i fremstillingsprocessen d) oplysninger om og sporbarhed af problematiske stoffer i hele de fremstillede produkters livscyklus.

		Der er indført foranstaltninger til håndtering og genanvendelse af affald, når flåden er udtjent, herunder gennem kontraktlige aftaler om skrotning med leverandører af flygenanvendelsestjenester, afspejling i finansielle prognoser eller officiel projektdokumentation. Disse foranstaltninger sikrer, at komponenter og materialer sorteres og behandles for at maksimere genanvendelse og genbrug i overensstemmelse med affaldshierarkiet, EU's principper for affaldsregulering og gældende forordninger, navnlig gennem genbrug og genanvendelse af batterier og elektronik og de kritiske råstoffer heri. Disse foranstaltninger omfatter også kontrol med og håndtering af farlige materialer.
5)	Forebyggelse og bekæmpelse af forurening	Aktiviteten er i overensstemmelse med de kriterier, der er fastsat i tillæg C til dette bilag. Luftfartøjet overholder artikel 9, stk. 2, i forordning (EU) 2018/1139. De luftfartøjer, der er omhandlet i litra b) og c) i dette afsnit, opfylder følgende standarder: a) ændring 13 af bind I (støj), kapitel 14, i bilag 16 til Chicagokonventionen, hvor summen af forskellene på alle tre målepunkter mellem de maksimale støjniveauer og de maksimalt tilladte støjniveauer i 14.4.1.1, 14.4.1.2 og 14.4.1.3 ikke må være mindre end 22 EPNdB b) ændring 10 af Volume II (motoremissioner), kapitel 2 og 4, i bilag 16 til Chicagokonventionen.
6)	Beskyttelse og genopretning af biodiversitet og økosystemer	Aktiviteten er i overensstemmelse med de kriterier, der er fastsat i tillæg D til dette bilag.

(*1) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858 af 30. maj 2018 om godkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer, om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009 og om ophævelse af direktiv 2007/46/EF (EUT L 151 af 14.6.2018, s. 1).

(*2) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 168/2013 af 15. januar 2013 om godkendelse og markedsovervågning af to- og trehjulede køretøjer samt quadricykler (EUT L 60 af 2.3.2013, s. 52).

(*3) Som nævnt i artikel 4, stk. 1, litra a), i forordning (EU) 2018/858.

(*4) Som defineret i artikel 4, stk. 1, litra a) og b), i forordning (EU) 2018/858.

(*5) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/631 af 17. april 2019 om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbilers og nye lette erhvervskøretøjers CO_2-emissioner og om ophævelse af forordning (EF) nr. 443/2009 og (EU) nr. 510/2011 (omarbejdning) (EUT L 111 af 25.4.2019, s. 13).

(*6) Jf. definitionen i artikel 4 i forordning (EU) nr. 168/2013.

(*7) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/1242 af 20. juni 2019 om fastsættelse af præstationsnormer for nye tunge køretøjers CO_2-emissioner og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 595/2009 og (EU) 2018/956 og Rådets direktiv 96/53/EF (EUT L 198 af 25.7.2019, s. 202).

([8]) Kommissionens forordning (EU) nr. 548/2014 af 21. maj 2014 om gennemførelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/125/EF for så vidt angår små, mellemstore og store effekttransformere (EUT L 152 af 22.5.2014, s. 1).

([9]) Kommissionens forordning (EU) 2019/1781 af 1. oktober 2019 om fastlæggelse af krav til miljøvenligt design af elmotorer og frekvensomformere i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/125/EF, om ændring af forordning (EF) nr. 641/2009 for så vidt angår krav til miljøvenligt design af eksterne vådløbercirkulationspumper og produktintegrerede vådløbercirkulationspumper og om ophævelse af Kommissionens forordning (EF) nr. 640/2009 (EUT L 272 af 25.10.2019, s. 74).

([10]) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/125/EF af 21. oktober 2009 om rammerne for fastlæggelse af krav til miljøvenligt design af energirelaterede produkter (omarbejdning) (EUT L 285 af 31.10.2009, s. 10).

([11]) Aktiviteten omfatter fremstilling af dele og udstyr og levering af relaterede tjenester samt af vedligeholdelses-, reparations- og eftersynstjenester (MRO), i det omfang de kan knyttes til en støtteberettiget luftfartøjstype og forbedrer eller opretholder luftfartøjets effektivitetsniveau.

([12]) Volume 3 (CO_2-emissioner) af miljøbeskyttelsesstandarden fra Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO) i bilag 16 til Chicagokonventionen, første udgave.«

3) I afsnit 4.4, underafsnittet »Tekniske screeningskriterier«, underafsnittet »Princippet om ikke at gøre væsentlig skade (»DNSH«)« affattes punkt 5) således:

»5) Forebyggelse og bekæmpelse af forurening	Der er truffet foranstaltninger til at minimere toksiciteten af antifoulingmaling og biocider som fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 528/2012 ([1]).

([1]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 528/2012 af 22. maj 2012 om tilgængeliggørelse på markedet og anvendelse af biocidholdige produkter (EUT L 167 af 27.6.2012, s. 1).«

4) I afsnit 4.9, underafsnittet »Tekniske screeningskriterier«, affattes punkt 2, litra c), således:

»c) installation af transmissions- og distributionstransformere, der opfylder kravene i fase 2 (1. juli 2021) i bilag I til Kommissionens forordning (EU) nr. 548/2014 og, for mellemstore effekttransformere med maksimal udstyrsspænding på højst 36 kV, med AA0-niveaukrav til nulbelastningstab som fastsat i standard EN 50588-1 ([1]).

([1]) CEI EN 50588-1 Middeleffekttransformere 50 Hz, med højeste spænding for udstyr på ikke over 36 kV«.

5) I afsnit 4.26, underafsnittet »Tekniske screeningskriterier«, underafsnittet »Yderligere kriterier vedrørende princippet om »ikke at gøre væsentlig skade««, affattes punkt 3) således:

»3) Bæredygtig udnyttelse og beskyttelse af vand- og havressourcerne	Aktiviteten er i overensstemmelse med de kriterier, der er fastsat i tillæg B til dette bilag. Risici for miljøforringelse i forbindelse med bevarelse af vandkvaliteten og undgåelse af vandstress konstateres og håndteres i overensstemmelse med en forvaltningsplan for vandanvendelse og -beskyttelse, der er udarbejdet i samråd med berørte interessenter. For at begrænse termiske anomalier i forbindelse med udledningen af spildvarme kontrollerer de, der driver atomkraftværker inde i landet, som anvender vandkøling, ved at der tages vand fra en flod eller en sø, følgende:

	a) den maksimale temperatur i det modtagende ferskvandsområde efter blanding og b) den maksimale temperaturforskel mellem det udledte kølevand og det modtagende ferskvandsområde. Temperaturkontrollen gennemføres i overensstemmelse med de individuelle licensbetingelser for de specifikke operationer, hvis det er relevant, eller tærskelværdier i overensstemmelse med EU-retten. Aktiviteten er i overensstemmelse med standarderne i henhold til Den Internationale Finansieringsinstitution (IFC). Atomaktiviteter udøves i overensstemmelse med kravene i direktiv 2000/60/EF og Rådets direktiv 2013/51/Euratom om krav om beskyttelse af befolkningens sundhed med hensyn til radioaktive stoffer i drikkevand.«

6) I afsnit 4.27, underafsnittet »Tekniske screeningskriterier«, underafsnittet »Yderligere kriterier vedrørende princippet om »ikke at gøre væsentlig skade««, affattes punkt 3) således:

»3) Bæredygtig udnyttelse og beskyttelse af vand- og havressourcerne	Aktiviteten er i overensstemmelse med de kriterier, der er fastsat i tillæg B til dette bilag. Risici for miljøforringelse i forbindelse med bevarelse af vandkvaliteten og undgåelse af vandstress konstateres og håndteres i overensstemmelse med en forvaltningsplan for vandanvendelse og -beskyttelse, der er udarbejdet i samråd med berørte interessenter. For at begrænse termiske anomalier i forbindelse med udledningen af spildvarme kontrollerer de, der driver atomkraftværker inde i landet, som anvender vandkøling, ved at der tages vand fra en flod eller en sø, følgende: a) den maksimale temperatur i det modtagende ferskvandsområde efter blanding og b) den maksimale temperaturforskel mellem det udledte kølevand og det modtagende ferskvandsområde. Temperaturkontrollen gennemføres i overensstemmelse med de individuelle licensbetingelser for de specifikke operationer, hvis det er relevant, eller tærskelværdier i overensstemmelse med EU-retten. Aktiviteten er i overensstemmelse med standarderne i henhold til Den Internationale Finansieringsinstitution (IFC). Atomaktiviteter udøves i overensstemmelse med direktiv 2000/60/EF for så vidt angår vandområder, der anvendes til indvinding af drikkevand og direktiv 2013/51/Euratom om krav om beskyttelse af befolkningens sundhed med hensyn til radioaktive stoffer i drikkevand.«

7) I afsnit 4.28, underafsnittet »Tekniske screeningskriterier«, underafsnittet »Yderligere kriterier vedrørende princippet om »ikke at gøre væsentlig skade««, affattes punkt 3) således:

»3) Bæredygtig udnyttelse og beskyttelse af vand- og havressourcerne	Aktiviteten er i overensstemmelse med de kriterier, der er fastsat i tillæg B til dette bilag. Risici for miljøforringelse i forbindelse med bevarelse af vandkvaliteten og undgåelse af vandstress konstateres og håndteres i overensstemmelse med en forvaltningsplan for vandanvendelse og -beskyttelse, der er udarbejdet i samråd med berørte interessenter. For at begrænse termiske anomalier i forbindelse med udledningen af spildvarme kontrollerer de, der driver atomkraftværker inde i landet, som anvender vandkøling, ved at der tages vand fra en flod eller en sø, følgende: a) den maksimale temperatur i det modtagende ferskvandsområde efter blanding og b) den maksimale temperaturforskel mellem det udledte kølevand og det modtagende ferskvandsområde. Temperaturkontrollen gennemføres i overensstemmelse med de individuelle licensbetingelser for de specifikke operationer, hvis det er relevant, eller tærskelværdier i overensstemmelse med EU-retten. Aktiviteten er i overensstemmelse med standarderne i henhold til Den Internationale Finansieringsinstitution (IFC). Atomaktiviteter udøves i overensstemmelse med kravene i drikkevand i direktiv 2000/60/EF for så vidt angår vandområder, der anvendes til indvinding af drikkevand og direktiv 2013/51/Euratom om krav om beskyttelse af befolkningens sundhed med hensyn til radioaktive stoffer i drikkevand.«

8) I afsnit 6.3, underafsnittet »Tekniske screeningskriterier«, underafsnittet »Princippet om ikke at gøre væsentlig skade (»DNSH«)« affattes punkt 5) således:

»5) Forebyggelse og bekæmpelse af forurening	For vejkøretøjer i klasse M opfylder dæk kravene til rullestøj afgivet til omgivelserne i den bedste ibrugtagne klasse og med en rullemodstandskoefficient (der påvirker køretøjets energieffektivitet) i de to bedste ibrugtagne klasser, jf. forordning (EU) 2020/740, og som det kan verificeres ud fra den europæiske produktregisteringsdatabase for energimærkning (EPREL). Hvor det er relevant, opfylder køretøjer kravene i det seneste relevante trin i EURO VI-typegodkendelsen med hensyn til emissioner fra tunge køretøjer, der er fastsat i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 595/2009.«

9) I afsnit 6.5, underafsnittet »Tekniske screeningskriterier«, underafsnittet »Princippet om ikke at gøre væsentlig skade (»DNSH«)« affattes punkt 5) således:

»5)	Forebyggelse og bekæmpelse af forurening	Køretøjer opfylder kravene på det seneste gældende trin i EURO VI-typegodkendelsen af lette køretøjer med hensyn til emissioner ([*1]), der er fastsat i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 715/2007. Køretøjer overholder de emissionstærskler for renere lette køretøjer, der er fastsat i tabel 2 i bilaget til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/33/EF ([*2]). For vejkøretøjer i klasse M og N opfylder dæk kravene til rullestøj afgivet til omgivelserne i den bedste ibrugtagne klasse og med en rullemodstandskoefficient (der påvirker køretøjets energieffektivitet) i de to bedste ibrugtagne klasser, jf. forordning (EU) 2020/740, og som det kan verificeres ud fra den europæiske produktregisteringsdatabase for energimærkning (EPREL). Køretøjer er i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 540/2014 ([*3]).

([*1]) Kommissionens forordning (EU) 2018/1832 af 5. november 2018 om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF, Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008 og Kommissionens forordning (EU) 2017/1151 med henblik på at forbedre typegodkendelsesprøvning og -procedurer for lette personbiler og lette erhvervskøretøjer med hensyn til emission, herunder vedrørende overensstemmelse efter ibrugtagning og emission ved faktisk kørsel og indførelse af anordninger til overvågning af forbruget af brændstof og elektrisk energi (EUT L 301 af 27.11.2018, s. 1).

([*2]) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/33/EF af 23. april 2009 om fremme af renere og mere energieffektive køretøjer til vejtransport (EUT L 120 af 15.5.2009, s. 5).

([*3]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 540/2014 af 16. april 2014 om motorkøretøjers og udskiftningslyddæmpningssystemers støjniveau og om ændring af direktiv 2007/46/EF og om ophævelse af direktiv 70/157/EØF (EUT L 158 af 27.5.2014, s. 131).«

10) I afsnit 6.6, underafsnittet »Tekniske screeningskriterier«, underafsnittet »Princippet om ikke at gøre væsentlig skade (»DNSH«)« affattes punkt 5) således:

»5)	Forebyggelse og bekæmpelse af forurening	For vejkøretøjer i klasse M og N opfylder dæk kravene til rullestøj afgivet til omgivelserne i den bedste ibrugtagne klasse og med en rullemodstandskoefficient (der påvirker køretøjets energieffektivitet) i de to bedste ibrugtagne klasser, jf. forordning (EU) 2020/740, og som det kan verificeres ud fra den europæiske produktregisteringsdatabase for energimærkning (EPREL). Køretøjer opfylder kravene på det seneste gældende trin i EURO VI-typegodkendelsen af tunge køretøjer med hensyn til emissioner ([*1]), der er fastsat i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 595/2009. Køretøjerne er i overensstemmelse med forordning (EU) nr. 540/2014.

([*1]) Kommissionens forordning (EU) nr. 582/2011 af 25. maj 2011 om gennemførelse og ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 595/2009 med hensyn til emissioner fra tunge erhvervskøretøjer (Euro VI) og om ændring af bilag I og III til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF (EUT L 167 af 25.6.2011, s. 1).«

11) I afsnit 6.7 foretages følgende ændringer:

a) I underafsnittet »Tekniske screeningskriterier«, underafsnittet »Væsentligt bidrag til modvirkning af klimaændringer«, tilføjes følgende som litra c):

»c) hvis det ikke er teknologisk og økonomisk muligt at overholde litra a), overstiger den årlige gennemsnitlige drivhusgasintensitet af den energi, der bruges om bord på et skib i en indberetningsperiode (*1), fra den 1. januar 2026 ikke følgende grænser:

a) 76,4 g CO_2e/MJ fra den 1. januar 2026 til den 31. december 2029

b) 61,1 g CO_2e/MJ fra den 1. januar 2030 til den 31. december 2034

c) 45,8 g CO_2e/MJ fra den 1. januar 2035 til den 31. december 2039

d) 30,6 g CO_2e/MJ fra den 1. januar 2040 til den 31. december 2044

e) 15,3 g CO_2e/MJ fra den 1. januar 2045 til den 31. december 2049

f) 0 g CO_2e/MJ fra den 1. januar 2050.«

b) I underafsnittet »Tekniske screeningskriterier«, underafsnittet »Princippet om ikke at gøre væsentlig skade (»DNSH«)« affattes punkt 4) således:

»4) Omstilling til en cirkulær økonomi	Der er indført foranstaltninger til håndtering og genanvendelse af affald, når flåden er udtjent, herunder gennem kontraktlige aftaler om skrotning med leverandører af flygenanvendelsestjenester, afspejling i finansielle prognoser eller officiel projektdokumentation. Disse foranstaltninger sikrer, at komponenter og materialer sorteres og behandles for at maksimere genanvendelse og genbrug i overensstemmelse med affaldshierarkiet, EU's principper for affaldsregulering og gældende forordninger, navnlig gennem genbrug og genanvendelse af batterier og elektronik og de kritiske råstoffer heri. Disse foranstaltninger omfatter også kontrol med og håndtering af farlige materialer. Der er truffet foranstaltninger til at forebygge affaldsproduktion i brugsfasen (vedligeholdelse, drift af transporttjenester med hensyn til køkken- og madaffald) og til at håndtere eventuelt resterende affald i overensstemmelse med affaldshierarkiet.

(*1) Drivhusgasintensiteten af den energi, der bruges om bord af et skib, verificeres af en uafhængig tredjepart og beregnes som mængden af drivhusgasemissioner pr. energienhed i henhold til den metode og standardværdier, der er fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets forordning om anvendelsen af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer i søtransport og om ændring af direktiv 2009/16/EF.«

12) Afsnit 6.8 ændres således:

a) I underafsnittet »Tekniske screeningskriterier«, underafsnittet »Væsentligt bidrag til modvirkning af klimaændringer«, punkt 1, tilføjes følgende som litra c):

»c) hvis det ikke er teknologisk og økonomisk muligt at overholde litra a), overstiger den årlige gennemsnitlige drivhusgasintensitet af den energi, der bruges om bord på et skib eller et selskabs flåde i en indberetningsperiode (*1), fra den 1. januar 2026 ikke følgende grænser:

a) 76,4 g CO_2e/MJ fra den 1. januar 2026 til den 31. december 2029

b) 61,1 g CO_2e/MJ fra den 1. januar 2030 til den 31. december 2034

c) 45,8 g CO_2e/MJ fra den 1. januar 2035 til den 31. december 2039

d) 30,6 g CO_2e/MJ fra den 1. januar 2040 til den 31. december 2044

e) 15,3 g CO_2e/MJ fra den 1. januar 2045 til den 31. december 2049

f) 0 g CO_2e/MJ fra den 1. januar 2050.«

b) I underafsnittet »Tekniske screeningskriterier«, underafsnittet »Princippet om ikke at gøre væsentlig skade (»DNSH«)« affattes punkt 4) og 5) således:

»4) Omstilling til en cirkulær økonomi	Der er indført foranstaltninger til håndtering og genanvendelse af affald, når flåden er udtjent, herunder gennem kontraktlige aftaler om skrotning med leverandører af flygenanvendelsestjenester, afspejling i finansielle prognoser eller officiel projektdokumentation. Disse foranstaltninger sikrer, at komponenter og materialer sorteres og behandles for at maksimere genanvendelse og genbrug i overensstemmelse med affaldshierarkiet, EU's principper for affaldsregulering og gældende forordninger, navnlig gennem genbrug og genanvendelse af batterier og elektronik og de kritiske råstoffer heri. Disse foranstaltninger omfatter også kontrol med og håndtering af farlige materialer.
5) Forebyggelse og bekæmpelse af forurening	Motorer i fartøjerne overholder de emissionsgrænser, der er fastsat i bilag II til forordning (EU) 2016/1628 (herunder fartøjer, der opfylder disse grænser uden typegodkendte løsninger, f.eks. gennem efterbehandling).

([1]) Drivhusgasintensiteten af den energi, der bruges om bord af et skib, verificeres af en uafhængig tredjepart og beregnes som mængden af drivhusgasemissioner pr. energienhed i henhold til den metode og standardværdier, der er fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets forordning om anvendelsen af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer i søtransport og om ændring af direktiv 2009/16/EF.«

13) Afsnit 6.9 ændres således:

a) I underafsnittet »Tekniske screeningskriterier«, underafsnittet »Væsentligt bidrag til modvirkning af klimaændringer«, affattes punkt 1 således:

»1. Ved ombygningsaktiviteten opnås et eller flere af følgende:

a) reduktion af brændstofforbruget for fartøjet til personbefordring ad indre vandveje med mindst 15 % udtrykt pr. energienhed pr. komplet rejse (helt krydstogt), hvilket fremgår af en sammenlignende beregning for de repræsentative navigationsområder (herunder repræsentative belastningsprofiler og dokning), som fartøjet skal operere i, eller af resultaterne af modelprøvninger eller simuleringer

b) reduktion af brændstofforbruget for fartøjet til godsbefordring ad indre vandveje med mindst 15 % udtrykt pr. energienhed pr. tonkilometer, hvilket fremgår af en sammenlignende beregning for de repræsentative navigationsområder (herunder repræsentative belastningsprofiler), som fartøjet skal operere i, eller af resultaterne af modelprøvninger eller simuleringer.«

b) I underafsnittet »Tekniske screeningskriterier«, underafsnittet »Princippet om ikke at gøre væsentlig skade (»DNSH«)« affattes punkt 4) og 5) således:

»4) Omstilling til en cirkulær økonomi	Der er indført foranstaltninger til håndtering og genanvendelse af affald, når flåden er udtjent, herunder gennem kontraktlige aftaler om skrotning med leverandører af flygenanvendelsestjenester, afspejling i finansielle prognoser eller officiel projektdokumentation. Disse foranstaltninger sikrer, at komponenter og materialer sorteres og behandles for at maksimere genanvendelse og genbrug i overensstemmelse med affaldshierarkiet, EU's principper for affaldsregulering og gældende forordninger, navnlig gennem genbrug og genanvendelse af batterier og elektronik og de kritiske råstoffer heri. Disse foranstaltninger omfatter også kontrol med og håndtering af farlige materialer.

5) Forebyggelse og bekæmpelse af forurening	Aktiviteten er i overensstemmelse med de kriterier, der er fastsat i tillæg C til dette bilag. Motorer i fartøjerne overholder de emissionsgrænser, der er fastsat i bilag II til forordning (EU) 2016/1628 (herunder fartøjer, der opfylder disse grænser uden typegodkendte løsninger, f.eks. gennem efterbehandling).«

14) Afsnit 6.10 ændres således:

a) I underafsnittet »Tekniske screeningskriterier«, underafsnittet »Væsentligt bidrag til modvirkning af klimaændringer«, punkt 1, tilføjes følgende som litra e) og f):

»e) hvis det ikke er teknologisk og økonomisk muligt at overholde litra a), fra den 1. januar 2026, er fartøjer, der er i stand til at køre på brændstoffer uden direkte CO_2-emissioner (fra udstødning) eller på brændstoffer fra vedvarende energikilder (*1), der har en EEDI-værdi svarende til en reduktion af EEDI-referencelinjen til mindst 20 procentpoint under de EEDI-krav, der er gældende den 1. april 2022 (*2), og:

a) som er i stand til at benytte plug-in på kajplads

b) for gasdrevne skibe demonstrere anvendelse af de nyeste foranstaltninger og teknologier til at afbøde metanudslippet

f) hvis det ikke er teknologisk og økonomisk muligt at opfylde kriteriet i litra a), fra den 1. januar 2026, overstiger den årlige gennemsnitlige drivhusgasintensitet af den energi, der bruges om bord på et skib i en indberetningsperiode (*3), ikke følgende grænser, ud over et opnået energieffektivitetsindekset for eksisterende skibe (EEXI) svarende til en reduktion af EEDI-referencelinjen med mindst 10 procentpoint under de EEXI-krav, der var gældende den 1. januar 2023 (*4):

a) 76,4 g CO_2e/MJ fra den 1. januar 2026 til den 31. december 2029

b) 61,1 g CO_2e/MJ fra den 1. januar 2030 til den 31. december 2034

c) 45,8 g CO_2e/MJ fra den 1. januar 2035 til den 31. december 2039

d) 30,6 g CO_2e/MJ fra den 1. januar 2040 til den 31. december 2044

e) 15,3 g CO_2e/MJ fra den 1. januar 2045.«

b) I underafsnittet »Tekniske screeningskriterier«, underafsnittet »Princippet om ikke at gøre væsentlig skade (»DNSH«)« affattes punkt 4) og 5) således:

»4) Omstilling til en cirkulær økonomi	Der er indført foranstaltninger til håndtering og genanvendelse af affald, når flåden er udtjent, herunder gennem kontraktlige aftaler om skrotning med leverandører af flygenanvendelsestjenester, afspejling i finansielle prognoser eller officiel projektdokumentation. Disse foranstaltninger sikrer, at komponenter og materialer sorteres og behandles for at maksimere genanvendelse og genbrug i overensstemmelse med affaldshierarkiet, EU's principper for affaldsregulering og gældende forordninger, navnlig gennem genbrug og genanvendelse af batterier og elektronik og de kritiske råstoffer heri. Disse foranstaltninger omfatter også kontrol med og håndtering af farlige materialer.

		For eksisterende skibe med en bruttotonnage på over 500 og nybyggede skibe, der erstatter dem, opfylder aktiviteten kravene i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1257/2013 (*5). Skibe til ophugning ophugges på anlæg, der er opført på den europæiske liste over skibsophugningsanlæg som fastsat i Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2016/2323 (*6). Aktiviteten er i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2019/883 (*7) for så vidt angår beskyttelse af havmiljøet mod de negative virkninger af udtømning af affald fra skibe. Skibet drives i overensstemmelse med bilag V til den internationale konvention af 2. november 1973 om forebyggelse af forurening fra skibe (IMO's MARPOL-konvention), navnlig med henblik på at producere mindre mængder affald og reducere lovlig udtømning ved at håndtere dets affald på en bæredygtig og miljømæssigt forsvarlig måde.
5)	Forebyggelse og bekæmpelse af forurening	Med hensyn til reduktion af emissioner af svovloxider og partikler overholder fartøjerne Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/802 (*8) og regel 14 (*9) i bilag VI til IMO's MARPOL-konvention. Svovlindholdet i brændstof overstiger ikke 0,5 % i masse (den globale svovlgrænse) og 0,1 % i masse i emissionskontrolområdet for svovloxider, som IMO har udpeget i Nordsøen og Østersøen samt (fra 2025) i Middelhavet (*10). Hvad angår emissioner af nitrogenoxider (NO_x), er fartøjerne i overensstemmelse med regel 13 (*11) i bilag VI til IMO's MARPOL-konvention. Klasse II-NOx-kravet gælder for skibe, der er bygget efter 2011. Kun under drift i NO_x-emissionskontrolområder, der er oprettet i henhold til IMO-reglerne, opfylder skibe, der er bygget efter den 1. januar 2016, strengere krav til motorer (klasse III), hvorved NOx-emissioner reduceres (*12). Udtømning af sort og gråt vand er i overensstemmelse med bilag IV til IMO's MARPOL-konvention. Der er truffet foranstaltninger til at minimere toksiciteten af antifoulingmaling og biocider som fastsat i forordning (EU) nr. 528/2012.

(*1) Brændstoffer, der opfylder de tekniske screeningskriterier i dette bilags afsnit 3.10 og 4.13.

(*2) EEDI-krav fastlagt som en procentvis reduktionsfaktor, der skal anvendes på EEDI-referenceværdien, som vedtaget af Den Internationale Søfartsorganisations Komité til Beskyttelse af Havmiljøet på dens 75. møde. De fastlagte procentpoint i de tekniske screeningskriterier for EEDI lægges til den procentvise reduktionsfaktor for EEDI.

(*3) Drivhusgasintensiteten af den energi, der bruges om bord af et skib, verificeres af en uafhængig tredjepart og beregnes som mængden af drivhusgasemissioner pr. energienhed i henhold til den metode og standardværdier, der er fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets forordning om anvendelsen af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer i søtransport og om ændring af direktiv 2009/16/EF.

(*4) EEXI-krav fastlagt som en procentvis reduktionsfaktor, der skal anvendes på EEDI-referenceværdien, som vedtaget af Den Internationale Søfartsorganisations Komité til Beskyttelse af Havmiljøet på dens 76. møde. De fastlagte procentpoint i klassificeringssystemets tekniske screeningskriterier for EEXI lægges til den procentvise reduktionsfaktor for EEXI. (Det opnåede energieffektivitetsindeks for eksisterende skibe (EEXI) er obligatorisk fra den 1. januar 2023 for alle skibe inden for søtransport af gods/passagerer, for at måle deres energieffektivitet og for at indlede indsamlingen af data med henblik på indberetning af deres årlige indikator for operationel kulstofintensitet (CII) og CII-klasse. (Udgave af 27.6.2023: https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/EEXI-CII-FAQ.aspx).

(*5) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1257/2013 af 20. november 2013 om ophugning af skibe og ændring af forordning (EF) nr. 1013/2006 og direktiv 2009/16/EF (EUT L 330 af 10.12.2013, s. 1).

(*6) Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2016/2323 af 19. december 2016 om den europæiske liste over skibsophugningsanlæg i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1257/2013 om ophugning af skibe (EUT L 345 af 20.12.2016, s. 119).

(*7) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2019/883 af 17. april 2019 om modtagefaciliteter i havne til aflevering af affald fra skibe, om ændring af direktiv 2010/65/EU og om ophævelse af direktiv 2000/59/EF (EUT L 151 af 7.6.2019, s. 116).

(*8) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/802 af 11. maj 2016 om begrænsning af svovlindholdet i visse flydende brændstoffer (EUT L 132 af 21.5.2016, s. 58).

(*9) (Udgave af 27.6.2023: http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Pages/Sulphur-oxides- (SOx)-%E2 %80 %93-Regulation-14.aspx).

(*10) For så vidt angår udvidelsen af de krav, der gælder for emissionskontrolområdet, til at omfatte andre EU-farvande, drøfter lande, der grænser op til Middelhavet, oprettelsen af relevante emissionskontrolområder inden for rammerne af Barcelona-konventionen.

(*11) (Udgave af 27.6.2023: http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Pages/Nitrogenoxides-(NOx)-–-Regulation-13.aspx).

(*12) I EU-farvande gælder kravet fra 2021 i Østersøen og Nordsøen.«

15) Afsnit 6.11 ændres således:

a) I underafsnittet »Tekniske screeningskriterier«, underafsnittet »Væsentligt bidrag til modvirkning af klimaændringer«, tilføjes følgende som litra d) og e):

»d) hvis det ikke er teknologisk og økonomisk muligt at overholde litra a), fra den 1. januar 2026, er fartøjer, der er i stand til at køre på brændstoffer uden direkte CO_2-emissioner (fra udstødning) eller på brændstoffer fra vedvarende energikilder (*1), der har en EEDI-værdi svarende til en reduktion af EEDI-referencelinjen til mindst 20 procentpoint under de EEDI-krav, der er gældende den 1. april 2022 (*2), og:

a) som er i stand til at benytte plug-in på kajplads

b) for gasdrevne skibe demonstrere anvendelse af de nyeste foranstaltninger og teknologier til at afbøde metanudslippet.

e) hvis det ikke er teknologisk og økonomisk muligt at opfylde litra a), fra den 1. januar 2026, overstiger den årlige gennemsnitlige drivhusgasintensitet af den energi, der bruges om bord på et skib i en indberetningsperiode (*3), ikke følgende grænser, ud over et opnået energieffektivitetsindekset for eksisterende skibe (EEXI) svarende til en reduktion af EEDI-referencelinjen med mindst 10 procentpoint under de EEXI-krav, der var gældende den 1. januar 2023 (*4):

a) 76,4 g CO_2e/MJ fra den 1. januar 2026 til den 31. december 2029

b) 61,1 g CO_2e/MJ fra den 1. januar 2030 til den 31. december 2034

c) 45,8 g CO_2e/MJ fra den 1. januar 2035 til den 31. december 2039

d) 30,6 g CO_2e/MJ fra den 1. januar 2040 til den 31. december 2044

e) 15,3 g CO_2e/MJ fra den 1. januar 2045.«

b) I underafsnittet »Tekniske screeningskriterier«, underafsnittet »Princippet om ikke at gøre væsentlig skade (»DNSH«)« affattes punkt 4) og 5) således:

»4) Omstilling til en cirkulær økonomi	Der er indført foranstaltninger til håndtering og genanvendelse af affald, når flåden er udtjent, herunder gennem kontraktlige aftaler om skrotning med leverandører af flygenanvendelsestjenester, afspejling i finansielle prognoser eller officiel projektdokumentation. Disse foranstaltninger sikrer, at komponenter og materialer sorteres og behandles for at maksimere genanvendelse og genbrug i overensstemmelse med affaldshierarkiet, EU's principper for affaldsregulering og gældende forordninger, navnlig gennem genbrug og genanvendelse af batterier og elektronik og de kritiske råstoffer heri. Disse foranstaltninger omfatter også kontrol med og håndtering af farlige materialer. Der er truffet foranstaltninger til at forebygge affaldsproduktion i brugsfasen (vedligeholdelse, drift af transporttjenester med hensyn til køkken- og madaffald) og til at håndtere eventuelt resterende affald i overensstemmelse med affaldshierarkiet. For eksisterende skibe med en bruttotonnage på over 500 og nybyggede skibe, der erstatter dem, opfylder aktiviteten kravene i forordning (EU) nr. 1257/2013. Skibe til ophugning ophugges på anlæg, der er opført på den europæiske liste over skibsophugningsanlæg som fastsat i Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2016/2323. Aktiviteten er i overensstemmelse med direktiv (EU) 2019/883 for så vidt angår beskyttelse af havmiljøet mod de negative virkninger af udtømning af affald fra skibe. Skibet drives i overensstemmelse med bilag V til den internationale konvention af 2. november 1973 om forebyggelse af forurening fra skibe (IMO's MARPOL-konvention), navnlig med henblik på at producere mindre mængder affald og reducere lovlig udtømning ved at håndtere dets affald på en bæredygtig og miljømæssigt forsvarlig måde.
5) Forebyggelse og bekæmpelse af forurening	Med hensyn til reduktion af emissioner af svovloxider og partikler overholder fartøjer direktiv (EU) 2016/802 og regel 14 i bilag VI til IMO's MARPOL-konvention. Svovlindholdet i brændstof overstiger ikke 0,50 % i masse (den globale svovlgrænse) og 0,10 % i masse i emissionskontrolområdet for svovloxider, som IMO har udpeget i Nordsøen og Østersøen samt (fra 2025) i Middelhavet (*5). Hvad angår emissioner af nitrogenoxider (NO_x), er fartøjerne i overensstemmelse med regel 13 i bilag VI til IMO's MARPOL-konvention. Klasse II-NOx-kravet gælder for skibe, der er bygget efter 2011. Kun under drift i NO_x-emissionskontrolområder, der er oprettet i henhold til IMO-reglerne, opfylder skibe, der er bygget efter den 1. januar 2016, strengere krav til motorer (klasse III), hvorved NO_x-emissioner reduceres (*6). Udtømning af sort og gråt vand er i overensstemmelse med bilag IV til IMO's MARPOL-konvention. Der er truffet foranstaltninger til at minimere toksiciteten af antifoulingmaling og biocider som fastsat i forordning (EU) nr. 528/2012.

([*1]) Brændstoffer, der opfylder de tekniske screeningskriterier i dette bilags afsnit 3.10 og 4.13.

([*2]) EEDI-krav fastlagt som en procentvis reduktionsfaktor, der skal anvendes på EEDI-referenceværdien, som vedtaget af Den Internationale Søfartsorganisations Komité til Beskyttelse af Havmiljøet på dens 75. møde. De fastlagte procentpoint i de tekniske screeningskriterier for EEDI lægges til den procentvise reduktionsfaktor for EEDI.

([*3]) Drivhusgasintensiteten af den energi, der bruges om bord af et skib, verificeres af en uafhængig tredjepart og beregnes som mængden af drivhusgasemissioner pr. energienhed i henhold til den metode og standardværdier, der er fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets forordning om anvendelsen af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer i søtransport og om ændring af direktiv 2009/16/EF.

([*4]) EEXI-krav fastlagt som en procentvis reduktionsfaktor, der skal anvendes på EEDI-referenceværdien, som vedtaget af Den Internationale Søfartsorganisations Komité til Beskyttelse af Havmiljøet på dens 76. møde. De fastlagte procentpoint i klassificeringssystemets tekniske screeningskriterier for EEXI lægges til den procentvise reduktionsfaktor for EEXI. (Det opnåede energieffektivitetsindeks for eksisterende skibe (EEXI) er obligatorisk fra den 1. januar 2023 for alle skibe inden for søtransport af gods/passagerer, for at måle deres energieffektivitet og for at indlede indsamlingen af data med henblik på indberetning af deres årlige indikator for operationel kulstofintensitet (CII) og CII-klasse. (Udgave af 27.6.2023: https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/EEXI-CII-FAQ.aspx).

([*5]) For så vidt angår udvidelsen af de krav, der gælder for emissionskontrolområdet, til at omfatte andre EU-farvande, drøfter lande, der grænser op til Middelhavet, oprettelsen af relevante emissionskontrolområder inden for rammerne af Barcelona-konventionen.

([*6]) I EU-farvande gælder kravet fra 2021 i Østersøen og Nordsøen.«

16) Afsnit 6.12 ændres således:

a) I underafsnittet »Tekniske screeningskriterier«, underafsnittet »Væsentligt bidrag til modvirkning af klimaændringer«, affattes punkt 1 således:

»1. Aktiviteten efterlever et eller flere af følgende kriterier:

a) Ombygningen reducerer fartøjets brændstofforbrug med mindst 15 % udtrykt i gram brændstof pr. dødvægt ton pr. sømil for fartøjer til godsbefordring eller pr. bruttotonnage pr. sømil for fartøjer til personbefordring, som påvist ved beregning af væskedynamik (CFD), tankprøvning eller lignende tekniske beregninger

b) gør det muligt for fartøjerne at opnå energieffektivitetsindeks for eksisterende skibe (EEXI), der ligger mindst 10 % under de EEXI-krav, der var gældende den 1. januar 2023, og hvis fartøjerne er i stand til at køre på brændstoffer med ingen direkte emissioner (udstødningsemissioner) eller på brændstoffer fra vedvarende energikilder ([*1]), og er i stand til at benytte plug-in på kajplads og er udstyret med plug-in-elteknologi.«

b) I underafsnittet »Tekniske screeningskriterier«, underafsnittet »Princippet om ikke at gøre væsentlig skade (»DNSH«)« affattes punkt 4) og 5) således:

»4) Omstilling til en cirkulær økonomi	Der er indført foranstaltninger til håndtering og genanvendelse af affald, når flåden er udtjent, herunder gennem kontraktlige aftaler om skrotning med leverandører af flygenanvendelsestjenester, afspejling i finansielle prognoser eller officiel projektdokumentation. Disse foranstaltninger sikrer, at komponenter og materialer sorteres og behandles for at maksimere genanvendelse og genbrug i overensstemmelse med affaldshierarkiet, EU's principper for affaldsregulering og gældende forordninger, navnlig gennem genbrug og genanvendelse af batterier og elektronik og de kritiske råstoffer heri. Disse foranstaltninger omfatter også kontrol med og håndtering af farlige materialer.

	For eksisterende skibe med en bruttotonnage på over 500 og nybyggede skibe, der erstatter dem, opfylder aktiviteten kravene i forordning (EU) nr. 1257/2013. Skibe til ophugning ophugges på anlæg, der er opført på den europæiske liste over skibsophugningsanlæg som fastsat i Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2016/2323. Aktiviteten er i overensstemmelse med direktiv (EU) 2019/883 for så vidt angår beskyttelse af havmiljøet mod de negative virkninger af udtømning af affald fra skibe. Skibet drives i overensstemmelse med bilag V til den internationale konvention af 2. november 1973 om forebyggelse af forurening fra skibe (IMO's MARPOL-konvention), navnlig med henblik på at producere mindre mængder affald og reducere lovlig udtømning ved at håndtere dets affald på en bæredygtig og miljømæssigt forsvarlig måde.
5) Forebyggelse og bekæmpelse af forurening	Aktiviteten er i overensstemmelse med de kriterier, der er fastsat i tillæg C til dette bilag. Med hensyn til reduktion af emissioner af svovloxider og partikler overholder fartøjer direktiv (EU) 2016/802 og regel 14 i bilag VI til IMO's MARPOL-konvention. Svovlindholdet i brændstof overstiger ikke 0,50 % i masse (den globale svovlgrænse) og 0,10 % i masse i emissionskontrolområdet for svovloxider, som IMO har udpeget i Nordsøen og Østersøen samt (fra 2025) i Middelhavet (*2). Hvad angår emissioner af nitrogenoxider (NO_x), er fartøjerne i overensstemmelse med regel 13 i bilag VI til IMO's MARPOL-konvention. Klasse II-NO_x-kravet gælder for skibe, der er bygget efter 2011. Kun under drift i NO_x-emissionskontrolområder, der er oprettet i henhold til IMO-reglerne, opfylder skibe, der er bygget efter den 1. januar 2016, strengere krav til motorer (klasse III), hvorved NO_x-emissioner reduceres (*3). Udtømning af sort og gråt vand er i overensstemmelse med bilag IV til IMO's MARPOL-konvention. Der er truffet foranstaltninger til at minimere toksiciteten af antifoulingmaling og biocider som fastsat i forordning (EU) nr. 528/2012.

(*1) Brændstoffer, der opfylder de tekniske screeningskriterier i dette bilags afsnit 3.10 og 4.13.

(*2) For så vidt angår udvidelsen af de krav, der gælder for emissionskontrolområdet, til at omfatte andre EU-farvande, drøfter lande, der grænser op til Middelhavet, oprettelsen af relevante emissionskontrolområder inden for rammerne af Barcelona-konventionen.

(*3) I EU-farvande gælder kravet fra 2021 i Østersøen og Nordsøen.«

17) I afsnit 6.13, underafsnittet »Beskrivelse af aktiviteten«, affattes andet tekstafsnit således:

»De økonomiske aktiviteter i denne kategori kan knyttes til flere NACE-koder, navnlig F42.11, F42.12, F42.13, F43.21, M71.12 og M71.20, i overensstemmelse med den statistiske nomenklatur for økonomiske aktiviteter, der er fastsat ved forordning (EF) nr. 1893/2006.«

18) Afsnit 6.14 ændres således:

a) I underafsnittet »Beskrivelse af aktiviteten« affattes andet tekstafsnit således:

»Fremstilling, montering, teknisk rådgivning, retrofitting, opgradering, reparation, vedligeholdelse, anvendelse til nye formål af produkter, udstyr, systemer og software i forbindelse med et af følgende elementer:

a) samlet jernbanemateriel

b) jernbanekomponenter som angivet punkt 2.2-2.6 i bilag II til forordning (EU) 2016/797.

De økonomiske aktiviteter i denne kategori kan knyttes til flere NACE-koder, navnlig C25.99, C27.9, C30.20, F42.12, F42.13, M71.12, M71.20, F43.21 og H52.21, i overensstemmelse med den statistiske nomenklatur for økonomiske aktiviteter, der er fastsat ved forordning (EF) nr. 1893/2006.«

b) I underafsnittet »Tekniske screeningskriterier«, underafsnittet »Væsentligt bidrag til modvirkning af klimaændringer«, punkt 1, tilføjes følgende som litra d):

»d) digitale værktøjer gør det muligt at øge effektivitet, kapacitet eller energibesparelse.«

c) I underafsnittet »Tekniske screeningskriterier«, underafsnittet »Princippet om ikke at gøre væsentlig skade (»DNSH«)« affattes punkt 4), 5) og 6) således:

»4) Omstilling til en cirkulær økonomi	Operatørerne begrænser affaldsproduktionen i forbindelse med bygge- og nedrivningsprocesser og tager hensyn til den bedste tilgængelige teknik. Mindst 70 % (i vægtprocent) af det ikkefarlige bygge- og nedrivningsaffald (undtagen naturligt forekommende materiale som omhandlet i kategori 17 05 04 på den europæiske liste over affald, der er opstillet ved afgørelse 2000/532/EF), der genereres på byggepladsen, forberedes med henblik på genbrug, genanvendelse og anden materialenyttiggørelse, herunder opfyldning, hvor der anvendes affald til at erstatte andre materialer, i overensstemmelse med affaldshierarkiet og EU's protokol om håndtering af bygge- og nedrivningsaffald (*1). Operatørerne anvender selektiv nedrivning for at muliggøre fjernelse og sikker håndtering af farlige stoffer og fremme genbrug og genanvendelse af høj kvalitet. For fremstilling af komponenter foretages der i forbindelse med aktiviteten en vurdering af tilgængeligheden af — og, hvor det er muligt, anvendes der — teknikker, der understøtter: a) genbrug og anvendelse af sekundære råstoffer og genbrugte komponenter i fremstillingen af produkter b) produkter, der fremstilles med henblik på høj holdbarhed, genanvendelighed, nem demontering og tilpasningsevne c) affaldshåndtering, hvor genanvendelse prioriteres frem for bortskaffelse i fremstillingsprocessen d) oplysninger om og sporbarhed af problematiske stoffer i hele de fremstillede produkters livscyklus.
5) Forebyggelse og bekæmpelse af forurening	Hvor det er relevant i betragtning af det berørte områdes følsomhed, navnlig med hensyn til størrelsen af den berørte befolkning, mindskes støj og vibrationer fra brug af infrastruktur ved at indføre åbne grøfter, vægspærringer eller andre foranstaltninger, og dette sker i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/49/EF (*2).

	Der træffes foranstaltninger til at reducere emissioner af støj, støv og forurenende stoffer under bygge- og vedligeholdelsesarbejder. For fremstilling af komponenter er aktiviteten i overensstemmelse med de kriterier, der er fastsat i tillæg C til dette bilag.
6) Beskyttelse og genopretning af biodiversitet og økosystemer	Aktiviteten er i overensstemmelse med de kriterier, der er fastsat i tillæg D til dette bilag. Følgende skal desuden sikres: a) i Unionen i forbindelse med Natura 2000-områder: aktiviteten har ikke væsentlig indvirkning på Natura 2000-områder i lyset af deres bevaringsmålsætninger på grundlag af en passende vurdering, der er foretaget i overensstemmelse med artikel 6, stk. 3, i Rådets direktiv 92/43/EØF (*3) b) i Unionen i ethvert område: aktiviteten er ikke til skade for genopretning eller opretholdelse af en gunstig bevaringsstatus for de bestande af arter, der er beskyttet i henhold til direktiv 92/43/EØF og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/147/EF (*4). Aktiviteten er heller ikke til skade for genopretningen eller opretholdelsen af de pågældende levestedstyper og er beskyttet i henhold til direktiv 92/43/EØF med en gunstig bevaringsstatus. c) uden for Unionen udføres aktiviteterne i overensstemmelse med gældende lovgivning vedrørende bevaring af levesteder og arter.

(*1) EU's protokol om håndtering af bygge- og nedrivningsaffald (EU Construction & Demolition Waste Management Protocol), september 2016: https://ec.europa.eu/docsroom/documents/20509/.

(*2) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/49/EF af 25. juni 2002 om vurdering og styring af ekstern støj — Kommissionens erklæring i Forligsudvalget vedrørende direktivet om vurdering og styring af ekstern støj (EFT L 189 af 18.7.2002, s. 12).

(*3) Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter (EFT L 206 af 22.7.1992, s. 7).

(*4) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/147/EF af 30. november 2009 om beskyttelse af vilde fugle (EUT L 20 af 26.1.2010, s. 7).«

19) I afsnit 6.15, underafsnittet »Beskrivelse af aktiviteten«, affattes andet tekstafsnit således:

»De økonomiske aktiviteter i denne kategori kan knyttes til NACE-koder, navnlig F42.11, F42.13, M71.12 og M71.20, i overensstemmelse med den statistiske nomenklatur for økonomiske aktiviteter, der er fastsat ved forordning (EF) nr. 1893/2006.«

20) Afsnit 6.16 ændres således:

a) Underafsnittet »Beskrivelse af aktiviteten« affattes således:

»*Beskrivelse af aktiviteten*

Anlæggelse, modernisering, drift og vedligeholdelse af infrastruktur, der er nødvendig for drift af fartøjer uden CO_2-emissioner fra udstødning eller havnens egen drift, samt infrastruktur til omladning og modalskift og servicefaciliteter, sikkerheds- og trafikstyringssystemer.

De økonomiske aktiviteter i denne kategori omfatter ikke opmudring af vandveje.

De økonomiske aktiviteter i denne kategori kan knyttes til flere NACE-koder, navnlig F42.91, M71.12 og M71.20, i overensstemmelse med den statistiske nomenklatur for økonomiske aktiviteter, der er fastsat ved forordning (EF) nr. 1893/2006. En økonomisk aktivitet i denne kategori er en mulighedsskabende aktivitet, jf. artikel 10, stk. 1, litra i), i forordning (EU) 2020/852, når den efterlever de i dette afsnit fastsatte tekniske screeningskriterier.«

b) I underafsnittet »Tekniske screeningskriterier«, underafsnittet »Væsentligt bidrag til modvirkning af klimaændringer«, punkt 1, tilføjes følgende som litra e):

»e) modernisering af den eksisterende infrastruktur, der er nødvendig for at muliggøre modalskift, og som er egnet til brug for fartøjer med ingen direkte CO_2-emissioner (fra udstødning), og som har været genstand for en verificeret vurdering af klimasikringen i overensstemmelse med Kommissionens meddelelse — Teknisk vejledning om klimasikring af infrastruktur i perioden 2021-2027 (2021/C 373/01).«

c) I underafsnittet »Tekniske screeningskriterier«, underafsnittet »Princippet om ikke at gøre væsentlig skade (»DNSH«)« affattes punkt 3), 4), 5) og 6) således:

»3) Bæredygtig udnyttelse og beskyttelse af vand- og havressourcerne	Aktiviteten er i overensstemmelse med kravene i direktiv 2000/60/EF. I overensstemmelse med artikel 4 i direktiv 2000/60/EF, særlig denne artikels stk. 7, skal der gennemføres en konsekvensanalyse af projektet for at vurdere alle dets potentielle virkninger på tilstanden for vandområder inden for samme vandløbsopland og på beskyttede levesteder og arter, der er direkte afhængige af vand, idet der navnlig tages hensyn til vandringskorridorer, frit flydende floder eller økosystemer tæt på uforstyrrede forhold. Analysen er baseret på nye, omfattende og nøjagtige data, herunder overvågningsdata om biologiske kvalitetselementer, der er særligt følsomme over for hydromorfologiske forandringer, og på vandområdets forventede tilstand som følge af de nye aktiviteter sammenlignet med dets nuværende tilstand. Den indeholder navnlig en vurdering af de kumulerede virkninger af det nye projekt med anden eksisterende eller planlagt infrastruktur i vandløbsoplandet. På grundlag af denne konsekvensanalyse er det blevet fastslået, at projektet som følge af dets udformning og placering samt afbødende foranstaltninger er indrettet således, at det opfylder et af følgende krav: a) projektet medfører ikke nogen forringelse af og hindrer heller ikke opnåelsen af god tilstand eller godt potentiale i det specifikke vandområde, det vedrører b) hvis projektet risikerer at forringe eller hindre opnåelsen af god tilstand/godt potentiale for det specifikke vandområde, det vedrører, er en sådan forringelse ikke betydelig, og den er begrundet i en detaljeret cost-benefit-analyse, der viser begge af følgende: i) hensynet til væsentlige samfundsinteresser eller det forhold, at de forventede fordele ved det planlagte sejladsinfrastrukturprojekt med hensyn til modvirkning af klimaændringer eller tilpasning til klimaændringer opvejer omkostningerne ved at forringe vandets tilstand for miljøet og samfundet

	ii) det forhold, at de væsentlige samfundsinteresser eller de forventede fordele ved aktiviteten på grund af tekniske muligheder eller uforholdsmæssigt store omkostninger ikke kan opnås med alternative midler, der ville føre til et bedre miljøresultat (f.eks. naturbaserede løsninger, alternative placeringer, istandsættelse/renovering af eksisterende infrastruktur eller anvendelse af teknologier, der ikke forstyrrer vandløbs kontinuitet). Alle teknisk gennemførlige og økologisk relevante afbødende foranstaltninger gennemføres for at mindske de skadelige virkninger på vand samt på beskyttede levesteder og arter, der er direkte afhængige af vand. Afbødende foranstaltningerne omfatter, hvor det er relevant og afhængigt af de økosystemer, der forekommer naturligt i de berørte vandområder: a) foranstaltninger til at sikre forhold, der ligger så tæt som muligt på uforstyrret kontinuitet, herunder foranstaltninger til sikring af langs- og tværgående kontinuitet, et minimum af økologisk vandføring og sedimenttransport b) foranstaltninger til beskyttelse eller forbedring af morfologiske forhold og habitater for akvatiske arter c) foranstaltninger til reduktion af eutrofieringens skadelige virkninger. Effektiviteten af disse foranstaltninger overvåges i forbindelse med den godkendelse eller tilladelse, hvori der fastsættes betingelserne for at opnå god tilstand eller godt potentiale for det berørte vandområde. Projektet hindrer ikke permanent opnåelsen af god tilstand/godt potentiale i nogen af vandområderne i det samme vandområdedistrikt. Ud over de afbødende foranstaltninger gennemføres der, hvor det er relevant, kompensationsforanstaltninger for at sikre, at projektet ikke fører til en generel forringelse af vandområders tilstand i samme vandområdedistrikt. Dette resultat opnås ved at genoprette (langs- og tværgående) kontinuitet i det samme vandområdedistrikt i et omfang, hvorved der kompenseres for den afbrydelse af kontinuiteten, som det planlagte sejladsinfrastrukturprojekt kan forårsage. Kompensationen begynder, inden projektet gennemføres.
4) Omstilling til en cirkulær økonomi	Operatørerne begrænser affaldsproduktionen i forbindelse med bygge- og nedrivningsprocesser og tager hensyn til den bedste tilgængelige teknik. Mindst 70 % (i vægtprocent) af det ikkefarlige bygge- og nedrivningsaffald (undtagen naturligt forekommende materiale som omhandlet i kategori 17 05 04 på den europæiske liste over affald, der er opstillet ved afgørelse 2000/532/EF), der genereres på byggepladsen, forberedes med henblik på genbrug, genanvendelse og anden materialenyttiggørelse, herunder opfyldning, hvor der anvendes affald til at erstatte andre materialer, i overensstemmelse med affaldshierarkiet og EU's protokol om håndtering af bygge- og nedrivningsaffald. Operatørerne anvender selektiv nedrivning for at muliggøre fjernelse og sikker håndtering af farlige stoffer og fremme genbrug og genanvendelse af høj kvalitet. Der foretages i forbindelse med aktiviteten en vurdering af tilgængeligheden af — og, hvor det er muligt, anvendes der — teknikker, der understøtter: a) genbrug og anvendelse af sekundære råstoffer og genbrugte komponenter i fremstillingen af produkter

		b) produkter, der fremstilles med henblik på høj holdbarhed, genanvendelighed, nem demontering og tilpasningsevne c) affaldshåndtering, hvor genanvendelse prioriteres frem for bortskaffelse i fremstillingsprocessen d) oplysninger om og sporbarhed af problematiske stoffer i hele de fremstillede produkters livscyklus.
5)	Forebyggelse og bekæmpelse af forurening	Aktiviteten er i overensstemmelse med de kriterier, der er fastsat i tillæg C til dette bilag. Der træffes foranstaltninger til at reducere emissioner af støj, vibration, støv og forurenende stoffer under bygge- og vedligeholdelsesarbejder.
6)	Beskyttelse og genopretning af biodiversitet og økosystemer	Der er gennemført en miljøkonsekvensvurdering (VVM) eller screening ([*1]) i overensstemmelse med direktiv 2011/92/EU ([*2]). Når der er foretaget en VVM, gennemføres de nødvendige afbødnings- og kompensationsforanstaltninger til beskyttelse af miljøet. Aktiviteten har ingen væsentlig indvirkning på beskyttede områder (UNESCO-verdensarvssteder, vigtige biodiversitetsområder samt andre beskyttede områder end Natura 2000-områder) og beskyttede arter baseret på en vurdering af dens indvirkning, der tager hensyn til den bedste tilgængelige viden ([*3]). Følgende skal desuden sikres: a) i Unionen i forbindelse med Natura 2000-områder: aktiviteten har ikke væsentlig indvirkning på Natura 2000-områder i lyset af deres bevaringsmålsætninger på grundlag af en passende vurdering, der er foretaget i overensstemmelse med artikel 6, stk. 3, i direktiv 92/43/EØF b) i Unionen i ethvert område: aktiviteten er ikke til skade for genopretning eller opretholdelse af en gunstig bevaringsstatus for de bestande af arter, der er beskyttet i henhold til direktiv 92/43/EØF og direktiv 2009/147/EF. Aktiviteten er heller ikke til skade for genopretningen eller opretholdelsen af de pågældende levestedstyper og er beskyttet i henhold til direktiv 92/43/EØF med en gunstig bevaringsstatus c) i Unionen forhindres introduktion af invasive ikkehjemmehørende arter, eller deres spredning håndteres i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1143/2014 ([*4]). d) uden for Unionen udføres aktiviteterne i overensstemmelse med gældende lovgivning vedrørende bevaring af levesteder, arter og forvaltning af invasive ikkehjemmehørende arter.

([*1]) Den procedure, hvorefter den kompetente myndighed afgør, om projekter, der er opført i bilag II til direktiv 2011/92/EU, skal underkastes en miljøkonsekvensvurdering (jf. artikel 4, stk. 2, i nævnte direktiv).

([*2]) For aktiviteter i tredjelande i overensstemmelse med tilsvarende gældende national lovgivning eller internationale standarder, der kræver gennemførelse af en VVM eller screening, f.eks. IFC's Performance Standard 1: *Assessment and Management of Environmental and Social Risks*«.

([3]) For aktiviteter i tredjelande i overensstemmelse med tilsvarende gældende national lovgivning eller internationale standarder, der tager sigte på bevaring af naturlige levesteder, vilde dyr og planter, og som kræver 1) en screeningprocedure for at fastslå, om der for en given aktivitet er behov for en passende vurdering af de mulige indvirkninger på beskyttede levesteder og arter; 2) en sådan passende vurdering, hvor screeningen viser, at den er nødvendig, f.eks. »*IFC Performance Standard 6: Biodiversity Conservation and Sustainable Management of Living Natural Resources*«.

([4]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1143/2014 af 22. oktober 2014 om forebyggelse og håndtering af introduktion og spredning af invasive ikke-hjemmehørende arter (EUT L 317 af 4.11.2014, s. 35).«

21) Afsnit 6.17 ændres således:

a) I underafsnittet »Beskrivelse af aktiviteten« affattes første tekstafsnit således:

»*Beskrivelse af aktiviteten*

Anlæggelse, modernisering, vedligeholdelse og drift af infrastruktur, der er nødvendig for drift af luftfartøjer uden CO_2-emissioner fra udstødning eller lufthavnens egen drift, samt levering af fast strømforbindelse på jorden og forbehandlet luft til stationære luftfartøjer samt infrastruktur til omladning med jernbanetransport eller transport ad vandvejen.«

b) I underafsnittet »Tekniske screeningskriterier«, underafsnittet »Væsentligt bidrag til modvirkning af klimaændringer«, punkt 1, tilføjes følgende som litra d):

»d) infrastrukturen og anlæggene er beregnet til omladning af gods mellem transportformerne: terminalinfrastruktur og overbygninger til lastning, losning og omladning af gods med jernbanetransport eller transport ad vandvejen.«

22) Følgende indsættes som afsnit 6.18, 6.19 og 6.20:

»6.18. **Leasing af luftfartøjer**

Beskrivelse af aktiviteten

Leje og leasing af luftfartøjer og dele og udstyr til luftfartøjer ([1]).

De økonomiske aktiviteter i denne kategori kan knyttes til en NACE-koder, navnlig N77.35, i overensstemmelse med den statistiske nomenklatur for økonomiske aktiviteter, der er fastsat ved forordning (EF) nr. 1893/2006.

Hvis en økonomisk aktivitet i denne kategori ikke opfylder kriteriet i dette afsnits litra a) om at yde et væsentligt bidrag, er aktiviteten en omstillingsaktivitet som omhandlet i artikel 10, stk. 2, i forordning (EU) 2020/852, såfremt den efterlever de resterende tekniske screeningskriterier i dette afsnit.

Tekniske screeningskriterier

Væsentligt bidrag til modvirkning af klimaændringer
Aktiviteten består af leje eller leasing af en af følgende: a) luftfartøjer uden direkte CO_2-emissioner (fra udstødning) b) luftfartøjer, der er leveret inden den 11. december 2023, og som opfylder de tekniske screeningskriterier, der er omhandlet i afsnit 3.21, underafsnittet »Væsentligt bidrag til modvirkning af klimaændringer«, litra b) eller c) c) luftfartøj, der er leveret efter den 11. december 2023, og som opfylder de tekniske screeningskriterier, der er omhandlet i afsnit 3.21, underafsnittet »Væsentligt bidrag til modvirkning af klimaændringer«, litra b) eller c), og med tilsagn om, at et andet ikke-overensstemmende luftfartøj i flåden enten i) tages permanent ud af brug inden for 6 måneder efter leveringen af det luftfartøj, der opfylder kravene, i hvilket tilfælde kompensationsgraden ikke finder anvendelse, eller

ii) permanent taget ud af flåden senest seks måneder efter leveringen af det luftfartøj, der opfylder kravene, og i så fald begrænses andelen af relevante luftfartøjers overensstemmelse med klassificeringssystemet med kompensationsgraden som fastsat i afsnit 3.21

hvorved luftfartøjet permanent tages ud af brug eller af flåden:

i) overholder ikke de margener, der er fastsat i afsnit 3.21. »Væsentligt bidrag til modvirkning af klimaændringer«, litra b)

ii) har mindst 80 % af den højeste tilladte startvægt for det luftfartøj, der opfylder kravene

iii) har været i flåden i mindst 12 måneder før dets udtagning

iv) har et luftdygtighedsbevis, der er dateret til mindre end 6 måneder før leveringen af det luftfartøj, der opfylder kravene.

Leasinggiveren sikrer, at luftfartøjet i litra b) eller c) opereres med bæredygtige flybrændstoffer i overensstemmelse med kriterierne i dette bilags afsnit 6.19, litra d), og punkt 2.

Princippet om ikke at gøre væsentlig skade (»DNSH«)

2)	Tilpasning til klimaændringer	Aktiviteten er i overensstemmelse med de kriterier, der er fastsat i tillæg A til dette bilag.
3)	Bæredygtig udnyttelse og beskyttelse af vand- og havressourcerne	Ikke relevant
4)	Omstilling til en cirkulær økonomi	Der er truffet foranstaltninger til at forebygge affaldsproduktion i brugsfasen (vedligeholdelse) og til at håndtere eventuelt resterende affald i overensstemmelse med affaldshierarkiet. Der foretages i forbindelse med aktiviteten en vurdering af tilgængeligheden af — og, hvor det er muligt, anvendes der — teknikker, der understøtter: a) genbrug og anvendelse af sekundære råstoffer og genbrugte komponenter i fremstillingen af produkter b) produkter, der fremstilles med henblik på høj holdbarhed, genanvendelighed, nem demontering og tilpasningsevne c) affaldshåndtering, hvor genanvendelse prioriteres frem for bortskaffelse i fremstillingsprocessen d) oplysninger om og sporbarhed af problematiske stoffer i hele de fremstillede produkters livscyklus. Der er indført foranstaltninger til håndtering og genanvendelse af affald, når flåden er udtjent, herunder gennem kontraktlige aftaler om skrotning med leverandører af flygenanvendelsestjenester, afspejling i finansielle prognoser eller officiel projektdokumentation. Disse foranstaltninger sikrer, at komponenter og materialer sorteres og behandles for at maksimere genanvendelse og genbrug i overensstemmelse med affaldshierarkiet, EU's principper for affaldsregulering og gældende forordninger, navnlig gennem genbrug og genanvendelse af batterier og elektronik og de kritiske råstoffer heri. Disse foranstaltninger omfatter også kontrol med og håndtering af farlige materialer.

5)	Forebyggelse og bekæmpelse af forurening	Aktiviteten er i overensstemmelse med de kriterier, der er fastsat i tillæg C til dette bilag. Luftfartøjet opfylder de relevante krav, der er omhandlet i artikel 9, stk. 2, i forordning (EU) 2018/1139. Luftfartøjet omhandlet i underafsnittet »Væsentigt bidrag til modvirkning af klimaændringer«, litra b)-c), overholder følgende standarder: a) for andre luftfartøjer end fragtfly: ændring 13 af bind I (støj), kapitel 14, i bilag 16 til Chicagokonventionen, hvor summen af forskellene på alle tre målepunkter mellem de maksimale støjniveauer og de maksimalt tilladte støjniveauer i 14.4.1.1, 14.4.1.2 og 14.4.1.3 ikke må være mindre end 22 EPNdB for fragtfly: ændring 13 af Volume I (støj), kapitel 14 i bilag 16 til Chicagokonventionen b) ændring 10 af Volume II (motoremissioner), kapitel 2 og 4, i bilag 16 til Chicagokonventionen.
6)	Beskyttelse og genopretning af biodiversitet og økosystemer	Ikke relevant

6.19. **Lufttransport af passagerer og gods**

Beskrivelse af aktiviteten

Køb, finansiering og drift af luftfartøjer, herunder transport af passagerer og gods.

Den økonomiske aktivitet omfatter ikke leasing af de i afsnit 6.18 omhandlede luftfartøjer.

De økonomiske aktiviteter i denne kategori kan knyttes til flere NACE-koder, navnlig H51.1 og H51.21, i overensstemmelse med den statistiske nomenklatur for økonomiske aktiviteter, der er fastsat ved forordning (EF) nr. 1893/2006.

Hvis en økonomisk aktivitet i denne kategori ikke opfylder kriteriet i dette afsnits litra a) om at yde et væsentligt bidrag, er aktiviteten en omstillingsaktivitet som omhandlet i artikel 10, stk. 2, i forordning (EU) 2020/852, såfremt den efterlever de resterende tekniske screeningskriterier i dette afsnit.

Tekniske screeningskriterier

Væsentligt bidrag til modvirkning af klimaændringer
Aktiviteten efterlever et af følgende: a) luftfartøjer uden direkte CO_2-emissioner (fra udstødning) b) indtil den 31. december 2029: luftfartøjer, der er erhvervet inden den 11. december 2023, og som opfylder de tekniske screeningskriterier, der er angivet i afsnit 3.21, underafsnittet »Væsentligt bidrag til modvirkning af klimaændringer«, litra b) eller c) c) indtil den 31. december 2029: luftfartøjer, der er leveret efter den 11. december 2023, og som opfylder de tekniske screeningskriterier, der er angivet i afsnit 3.21, underafsnittet »Væsentligt bidrag til modvirkning af klimaændringer«, litra b) eller c), og med tilsagn om, at et andet ikke-overensstemmende luftfartøj i flåden enten i) tages permanent ud af brug inden for 6 måneder efter leveringen af det luftfartøj, der opfylder kravene, i hvilket tilfælde kompensationsgraden ikke finder anvendelse, eller

ii) permanent taget ud af flåden senest seks måneder efter leveringen af det luftfartøj, der opfylder kravene, og i så fald begrænses andelen af relevante luftfartøjers overensstemmelse med klassificeringssystemet med kompensationsgraden som fastsat i afsnit 3.21

hvorved luftfartøjet permanent tages ud af brug eller af flåden:

i) overholder ikke de margener, der er fastsat i afsnit 3.21. »Væsentligt bidrag til modvirkning af klimaændringer«, litra b)

ii) har mindst 80 % af den højeste tilladte startvægt for det luftfartøj, der opfylder kravene

iii) har været i flåden i mindst 12 måneder før dets udtagning

iv) har et luftdygtighedsbevis, der er dateret til mindre end 6 måneder før leveringen af det luftfartøj, der opfylder kravene.

d) fra den 1. januar 2030: luftfartøjet, der opfylder de tekniske screeningskriterier, der er anført i litra b) eller c) ovenfor, og som drives med en minimumsandel af bæredygtige flybrændstoffer, svarende til 15 % i 2030 og derefter forhøjet med 2 procentpoint årligt

e) luftfartøjet, der drives med en minimumsandel af bæredygtige flybrændstoffer svarende til 5 % bæredygtige flybrændstoffer i 2022, og procentdelen af bæredygtige flybrændstoffer derefter forhøjet med 2 procentpoint årligt.

Det krav til anvendelse af bæredygtige flybrændstoffer, der er omhandlet i litra d) og e), beregnes i forhold til den samlede mængde flybrændstof, der anvendes af de luftfartøjer, der opfylder kravene, og bæredygtige flybrændstoffer, der anvendes på flådeniveau. Operatørerne beregner overholdelsen som forholdet mellem mængden (udtrykt i ton) af bæredygtige flybrændstoffer indkøbt på flådeniveau divideret med det samlede flybrændstof, der anvendes af de luftfartøjer, der opfylder kravene, ganget med 100. Bæredygtige flybrændstoffer er defineret i en forordning om sikring af lige vilkår for bæredygtig lufttransport.

Princippet om ikke at gøre væsentlig skade (»DNSH«)

2)	Tilpasning til klimaændringer	Aktiviteten er i overensstemmelse med de kriterier, der er fastsat i tillæg A til dette bilag.
3)	Bæredygtig udnyttelse og beskyttelse af vand- og havressourcerne	Ikke relevant
4)	Omstilling til en cirkulær økonomi	Der er truffet foranstaltninger til at forebygge affaldsproduktion i brugsfasen (vedligeholdelse, drift af transporttjenester med hensyn til køkken- og madaffald) og til at håndtere eventuelt resterende affald i overensstemmelse med affaldshierarkiet. Der er indført foranstaltninger til håndtering og genanvendelse af affald, når flåden er udtjent, herunder gennem kontraktlige aftaler om skrotning med leverandører af flygenanvendelsestjenester, afspejling i finansielle prognoser eller officiel projektdokumentation. Disse foranstaltninger sikrer, at komponenter og materialer sorteres og behandles for at maksimere genanvendelse og genbrug i overensstemmelse med affaldshierarkiet, EU's principper for affaldsregulering og gældende forordninger, navnlig gennem genbrug og genanvendelse af batterier og elektronik og de kritiske råstoffer heri. Disse foranstaltninger omfatter også kontrol med og håndtering af farlige materialer.

5)	Forebyggelse og bekæmpelse af forurening	Aktiviteten er i overensstemmelse med de kriterier, der er fastsat i tillæg C til dette bilag. Luftfartøjet opfylder de relevante krav, der er omhandlet i artikel 9, stk. 2, i forordning (EU) 2018/1139. Luftfartøjet, der opfylder de tekniske screeningskriterier i litra b)-e), overholder følgende standarder: a) for andre luftfartøjer end fragtfly: ændring 13 af bind I (støj), kapitel 14, i bilag 16 til Chicagokonventionen, hvor summen af forskellene på alle tre målepunkter mellem de maksimale støjniveauer og de maksimalt tilladte støjniveauer i 14.4.1.1, 14.4.1.2 og 14.4.1.3 ikke må være mindre end 22 EPNdB for fragtfly: ændring 13 af Volume I (støj), kapitel 14 i bilag 16 til Chicagokonventionen b) ændring 10 af Volume II (motoremissioner), kapitel 2 og 4, i bilag 16 til Chicagokonventionen.
6)	Beskyttelse og genopretning af biodiversitet og økosystemer	Ikke relevant

6.20. **Groundhandling-operationer inden for lufttransport**

Beskrivelse af aktiviteten

Fremstilling, reparation, vedligeholdelse, eftersyn, retrofitting, design, anvendelse til nye formål og opgradering, køb, finansiering, leje, leasing og drift af udstyr og serviceaktiviteter i forbindelse med lufttransport (groundhandling), herunder aktiviteter på jorden i lufthavne og håndtering af gods, herunder lastning og losning af gods fra luftfartøjer.

Den økonomiske aktivitet omfatter:

a) køretøjer til rangering af luftfartøjer og andre tjenester inden for forpladsen

b) udstyr til passagerers ombordstigning, herunder passagershuttletransport, mobile trapper

c) udstyr til bagage- og godshåndtering, herunder selelæssere, bagagetraktorer, lufthavnspalletrucks, læssemaskiner til lavere dæk, læssemaskiner til hoveddæk

d) cateringudstyr, herunder kølecontainerullevogne, undtagen udstyr med køleenheder, der drives af en forbrændingsmotor

e) vedligeholdelsesudstyr, herunder vedligeholdelsesstande og -platforme

f) skubbekøretøjer

g) afisningsudstyr til luftfartøjer og afisning af motorer

h) sneplove og andet udstyr til at fjerne sne og afise udstyr

i) ikke-autonom taxiing.

Den økonomiske aktivitet omfatter ikke køretøjer til transport af passagerer og besætning og til optankning af luftfartøjer, der anvendes i den lufthavn, der er omfattet af afsnit 3.3, 6.3 og 6.6 i dette bilag.

De økonomiske aktiviteter i denne kategori kan knyttes til flere NACE-koder, navnlig H52.23, H52.24 og H52.29, i overensstemmelse med den statistiske nomenklatur for økonomiske aktiviteter, der er fastsat ved forordning (EF) nr. 1893/2006.

Tekniske screeningskriterier

Væsentligt bidrag til modvirkning af klimaændringer
Groundhandlingkøretøjers direkte CO_2-emissioner (fra udstødning) er nul. Fremdriften af alle groundhandlinganordninger og alt udstyr kommer fra en nulemissionsmotor.

Princippet om ikke at gøre væsentlig skade (»DNSH«)

2)	Tilpasning til klimaændringer	Aktiviteten er i overensstemmelse med de kriterier, der er fastsat i tillæg A til dette bilag.
3)	Bæredygtig udnyttelse og beskyttelse af vand- og havressourcerne	Aktiviteten er i overensstemmelse med de kriterier, der er fastsat i tillæg B til dette bilag. Med hensyn til afisningsaktiviteter er der truffet foranstaltninger til at sikre den nødvendige udledningskontrol på lufthavnsniveau for at mindske miljøpåvirkningen på vandløb, herunder gennem anvendelse af mere miljømæssigt bæredygtige kemikalier, glycolgenvinding og behandling af overfladevand.
4)	Omstilling til en cirkulær økonomi	Der er truffet foranstaltninger til at forebygge affaldsproduktion i brugsfasen (vedligeholdelse, drift af transporttjenester med hensyn til køkken- og madaffald) og til at håndtere eventuelt resterende affald i overensstemmelse med affaldshierarkiet. Der er indført foranstaltninger til håndtering og genanvendelse af affald, når flåden er udtjent, herunder gennem kontraktlige aftaler om skrotning med leverandører af flygenanvendelsestjenester, afspejling i finansielle prognoser eller officiel projektdokumentation. Disse foranstaltninger sikrer, at komponenter og materialer sorteres og behandles for at maksimere genanvendelse og genbrug i overensstemmelse med affaldshierarkiet, EU's principper for affaldsregulering og gældende forordninger, navnlig gennem genbrug og genanvendelse af batterier og elektronik og de kritiske råstoffer heri. Disse foranstaltninger omfatter også kontrol med og håndtering af farlige materialer.
5)	Forebyggelse og bekæmpelse af forurening	Aktiviteten er i overensstemmelse med de kriterier, der er fastsat i tillæg C til dette bilag.
6)	Beskyttelse og genopretning af biodiversitet og økosystemer	Ikke relevant

([*1]) Aktiviteten omfatter leasing af dele og udstyr i det omfang, de kan knyttes til en relevant luftfartøjstype og forbedrer eller opretholder luftfartøjets effektivitetsniveau.«

23) I afsnit 7.1, underafsnittet »Tekniske screeningskriterier«, underafsnittet »Princippet om ikke at gøre væsentlig skade (»DNSH«)« affattes punkt 5) således:

«5) Forebyggelse og bekæmpelse af forurening	Bygningskomponenter og -materialer, der anvendes til opførelsen, er i overensstemmelse med de kriterier, der er fastsat i tillæg C til dette bilag. Bygningskomponenter og -materialer, der anvendes under opførelsen, og som kan komme i kontakt med beboere (*1), udleder mindre end 0,06 mg formaldehyd pr. m^3 materiale eller komponent efter testning i overensstemmelse med betingelserne i bilag XVII til forordning (EF) nr. 1907/2006 og mindre end 0,001 mg andre kræftfremkaldende flygtige organiske forbindelser i kategori 1A og 1B pr. m^3 materiale eller komponent efter testning i overensstemmelse med CEN/EN 16516 (*2) eller ISO 16000-3:2011 (*3) eller andre tilsvarende standardiserede testbetingelser og bestemmelsesmetoder (*4). Hvis nybyggeriet er beliggende på et potentielt forurenet område (brownfieldområde), har området været genstand for en undersøgelse for potentielle forurenende stoffer, f.eks. ved hjælp af ISO-standard 18400 (*5). Der træffes foranstaltninger til at reducere emissioner af støj, støv og forurenende stoffer under bygge- og vedligeholdelsesarbejder.

(*1) Finder anvendelse på maling og lakker, loftsplader, gulvbelægninger, herunder tilknyttede klæbemidler og fugemasser, indvendig isolering og overfladebehandling, f.eks. til behandling af fugt og mug.

(*2) CEN/TS 16516: 2013 (Construction products — Assessment of release of dangerous substances — Determination of emissions into indoor air.)

(*3) ISO 16000-3:2011 (Indendørsluft — Del 3: Determination of formaldehyde and other carbonyl compounds in indoor air and test chamber air — Active sampling method) (udgave af [4.6.2021: https://www.iso.org/standard/51812.html).

(*4) Emissionstærsklerne for kræftfremkaldende flygtige organiske forbindelser vedrører en testperiode på 28 dage.

(*5) ISO 18400-serien om jordbundskvalitet — Prøveudtagning.»

24) I afsnit 7.2, underafsnittet »Tekniske screeningskriterier«, underafsnittet »Princippet om ikke at gøre væsentlig skade (»DNSH«)« affattes punkt 5) således:

»5) Forebyggelse og bekæmpelse af forurening	Bygningskomponenter og -materialer, der anvendes til opførelsen, er i overensstemmelse med de kriterier, der er fastsat i tillæg C til dette bilag. Bygningskomponenter og -materialer, der anvendes under bygningsrenoveringen, og som kan komme i kontakt med beboere (*1), udleder mindre end 0,06 mg formaldehyd pr. m^3 materiale eller komponent efter testning i overensstemmelse med betingelserne i bilag XVII til forordning (EF) nr. 1907/2006 og mindre end 0,001 mg andre kræftfremkaldende flygtige organiske forbindelser i kategori 1A og 1B pr. m^3 materiale eller komponent efter testning i overensstemmelse med CEN/EN 16516 eller ISO 16000-3:2011 (*2) eller andre tilsvarende standardiserede testbetingelser og bestemmelsesmetoder (*3). Der træffes foranstaltninger til at reducere emissioner af støj, støv og forurenende stoffer under bygge- og vedligeholdelsesarbejder.

(*1) Finder anvendelse på maling og lakker, loftsplader, gulvbelægninger, herunder tilknyttede klæbemidler og fugemasser, indvendig isolering og overfladebehandling, f.eks. til behandling af fugt og mug.

(*2) ISO 16000-3:2011 (Indendørsluft — Del 3: Determination of formaldehyde and other carbonyl compounds in indoor air and test chamber air — Active sampling method) (udgave af [4.6.2021: https://www.iso.org/standard/51812.html).

(*3) Emissionstærsklerne for kræftfremkaldende flygtige organiske forbindelser vedrører en testperiode på 28 dage.«

25) I tillæg B tilføjes følgende tekstafsnit:

»Aktiviteten hindrer ikke opnåelsen af en god miljøtilstand i havområder eller forringer ikke havområder, der allerede er i god miljøtilstand som defineret i artikel 3, nr. 5), Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/56/EF (*1), (*2), idet der tages hensyn til Kommissionens afgørelse (EU) 2017/848 (*3) for så vidt angår de relevante kriterier og metodiske standarder for disse deskriptorer.

(*1) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/56/EF af 17. juni 2008 om fastlæggelse af en ramme for Fællesskabets havmiljøpolitiske foranstaltninger (havstrategirammedirektivet) (EUT L 164 af 25.6.2008, s. 19).

(*2) Definitionen i artikel 3, nr. 5), i direktiv 2008/56/EF fastsætter navnlig, at en god miljøtilstand skal fastlægges på grundlag af de kvalitative deskriptorer, der er fastlagt i bilag I til nævnte direktiv.

(*3) Kommissionens afgørelse (EU) 2017/848 af 17. maj 2017 om fastlæggelse af kriterier og metodiske standarder for god miljøtilstand i havområder samt specifikationer og standardmetoder for overvågning og vurdering og om ophævelse af afgørelse 2010/477/EU (EUT L 125 af 18.5.2017, s. 43).«

26) Tillæg C, litra f), affattes således:

»f) stoffer, enten som sådan eller i blandinger eller i en artikel — i en koncentration på over 0,1 vægtprocent — der opfylder kriterierne i artikel 57 i forordning (EF) nr. 1907/2006, og som blev identificeret i overensstemmelse med nævnte forordnings artikel 59, stk. 1, i en periode på mindst 18 måneder, medmindre det vurderes og dokumenteres af driftslederne, at der ikke findes andre egnede alternative stoffer eller teknologier på markedet, og at de anvendes under kontrollerede forhold (*1).

(*1) Kommissionen vil gennemgå undtagelserne fra forbuddet mod fremstilling, markedsføring eller anvendelse af de stoffer, der er omhandlet i litra f), når den har offentliggjort horisontale principper for nødvendig anvendelse af kemikalier.«

27) Tillæg C, litra g), udgår.

28) I tillæg C tilføjes følgende afsnit efter litra f):

»Desuden fører aktiviteten ikke til fremstilling, forekomst i det endelige produkter eller output eller markedsføring af andre stoffer, enten som sådan, i blandinger eller i en artikel — i en koncentration på over 0,1 vægtprocent — der opfylder kriterierne i forordning (EF) nr. 1272/2008 for en af de fareklasser eller farekategorier, der er nævnt i artikel 57 i forordning (EF) nr. 1907/2006, medmindre det vurderes og dokumenteres af driftslederne, at der ikke findes andre egnede alternative stoffer eller teknologier på markedet, og at de anvendes under kontrollerede forhold (*1).

(*1) Kommissionen vil gennemgå undtagelserne fra forbuddet mod fremstilling, forekomst i det endelige produkter eller output eller markedsføring af de stoffer, der er omhandlet i dette afsnit, når den har offentliggjort horisontale principper for nødvendig anvendelse af kemikalier.«

BILAG II

ÆNDRINGER AF BILAG II TIL DELEGERET FORORDNING (EU) 2021/2139

I bilag II til delegeret forordning (EU) 2021/2139 foretages følgende ændringer:

1) I afsnit 3.13, underafsnittet »Tekniske screeningskriterier«, underafsnittet »Princippet om ikke at gøre væsentlig skade (»DNSH«)« affattes punkt 6) således:

»6)	Beskyttelse og genopretning af biodiversitet og økosystemer	Aktiviteten er i overensstemmelse med de kriterier, der er fastsat i tillæg D til dette bilag.«

2) I afsnit 4.14, underafsnittet »Beskrivelse af aktiviteten«, affattes tredje tekstafsnit således:

»De økonomiske aktiviteter i denne kategori kan knyttes til NACE-koder, navnlig D35.22, F42.21 og H49.50, i overensstemmelse med den statistiske nomenklatur for økonomiske aktiviteter, der er fastsat ved forordning (EF) nr. 1893/2006.«

3) I afsnit 4.14, underafsnittet »Tekniske screeningskriterier«, underafsnittet »Princippet om ikke at gøre væsentlig skade (»DNSH«)« affattes punkt 1) således:

»1)	Modvirkning af klimaændringer	Omdannelsen, anvendelsen til nye formål eller retrofittingen øger ikke gastransmissions- og -distributionskapaciteten. Omdannelsen, anvendelsen til nye formål eller retrofittingen forlænger ikke nettenes levetid ud over deres projekterede levetid før omdannelsen, anvendelsen til nye formål eller retrofittingen, medmindre nettet anvendes til brint eller andre kulstoffattige gasser.«

4) I afsnit 5.6, underafsnittet »Beskrivelse af aktiviteten«, affattes andet tekstafsnit således:

»De økonomiske aktiviteter i denne kategori kan knyttes til flere NACE-koder, navnlig E37.00 og F42.99, i overensstemmelse med den statistiske nomenklatur for økonomiske aktiviteter, der er fastsat ved forordning (EF) nr. 1893/2006.«

5) Følgende indsættes som afsnit 5.13:

»5.13. **Afsaltning**

Beskrivelse af aktiviteten

Opførelse, drift, opgradering, udvidelse og fornyelse af afsaltningsanlæg til produktion af vand, der skal distribueres i drikkevandsforsyningssystemer.

Den økonomiske aktivitet omfatter indvinding af hav- eller brakvand, forbehandling (f.eks. rensning med henblik på at fjerne forurenende stoffer, dannelse af belægning eller membran), behandling (f.eks. omvendt osmose ved hjælp af membranteknologi), efterbehandling (desinficering og konditionering) og opbevaring af behandlet vand. Den økonomiske aktivitet omfatter også bortskaffelse af saltvand (udledningsvand), der sker ved hjælp af dybhavsrør eller udledninger med fortynding eller ved hjælp af andre teknikker til udledning af saltvand for anlæg beliggende på flere indlandssteder (f.eks. afsaltning af brakvand).

Den økonomiske aktivitet kan anvendes til vandområder med varierende saltindhold, så længe disse vandområder ikke kan betragtes som ferskvand som defineret i bilag II til direktiv 2000/60/EF.

De økonomiske aktiviteter i denne kategori kan knyttes til flere NACE-koder, navnlig E36.00 og F42.9, i overensstemmelse med den statistiske nomenklatur for økonomiske aktiviteter, der er fastsat ved forordning (EF) nr. 1893/2006.

Hvis en økonomisk aktivitet i denne kategori opfylder kriteriet om væsentligt bidrag i punkt 5, er aktiviteten en mulighedsskabende aktivitet som omhandlet i artikel 11, stk. 1, litra b), i forordning (EU) 2020/852, forudsat at den opfylder de tekniske screeningskriterier i dette afsnit.

Tekniske screeningskriterier

Væsentligt bidrag til tilpasning til klimaændringer
1. Den økonomiske aktivitet har gennemført fysiske og ikkefysiske løsninger (»tilpasningsløsninger«), som i væsentlig grad reducerer de vigtigste fysiske klimarisici, der er væsentlige for denne aktivitet.
2. De fysiske klimarisici, der er væsentlige for aktiviteten, er blevet fastlagt ud fra dem, der er opført i tillæg A til dette bilag, ved at foretage en robust klimarisiko- og sårbarhedsvurdering i overensstemmelse med følgende trin: a) screening af aktiviteten med henblik på at fastlægge, hvilke fysiske klimarisici fra listen i tillæg A til dette bilag der kan påvirke den økonomiske aktivitets præstationer i dens forventede levetid b) hvis aktiviteten vurderes at være udsat for en eller flere af de fysiske klimarisici, der er opført i tillæg A til dette bilag, en klimarisiko- og sårbarhedsvurdering for at vurdere væsentligheden af de fysiske klimarisici for den økonomiske aktivitet c) en vurdering af tilpasningsløsninger, der kan reducere den identificerede fysiske klimarisiko. Vurderingen af klimarisici og sårbarhed står i et rimeligt forhold til aktivitetens omfang og forventede levetid, således at: a) vurderingen for aktiviteter med en forventet levetid på under 10 år som minimum foretages ved hjælp af klimaprognoser på den mindste passende skala b) for alle andre aktiviteter foretages vurderingen ved hjælp af de mest avancerede klimaprognoser med den højest mulige opløsning på tværs af de eksisterende fremtidige scenarier ([*1]), der er i overensstemmelse med aktivitetens forventede levetid, herunder mindst 10-30 års klimaprognosescenarier for større investeringer.
3. Klimaprognoserne og vurderingen af konsekvenser er baseret på bedste praksis og tilgængelig vejledning og tager hensyn til den nyeste videnskab for sårbarheds- og risikoanalyse og dertil knyttede metoder i overensstemmelse med de seneste rapporter fra Det Mellemstatslige Panel om Klimaændringer ([*2]), videnskabelige fagfællebedømte publikationer og open source ([*3])- eller betalingsmodeller.
4. De gennemførte tilpasningsløsninger: a) har ikke en negativ indvirkning på tilpasningsindsatsen eller andre menneskers, naturens, kulturarvens, aktivers og andre økonomiske aktiviteters grad af modstandsdygtighed over for fysiske klimarisici b) begunstiger naturbaserede løsninger ([*4]) eller er afhængige af blå eller grøn infrastruktur ([*5]) i det omfang, det er muligt c) er i overensstemmelse med lokale, sektorspecifikke, regionale eller nationale tilpasningsplaner og -strategier d) overvåges og måles i forhold til foruddefinerede indikatorer, og der overvejes afhjælpende foranstaltninger, hvis disse indikatorer ikke opfyldes e) hvis den gennemførte løsning er fysisk og består af en aktivitet, for hvilken der er fastsat tekniske screeningskriterier i dette bilag, opfylder løsningen det tekniske screeningskriterie om ikke at gøre væsentlig skade for den pågældende aktivitet.

5. For at en aktivitet kan betragtes som en mulighedsskabende aktivitet som omhandlet i artikel 11, stk. 1, litra b), i forordning (EU) 2020/852, påviser den økonomiske aktør ved hjælp af en vurdering af nuværende og fremtidige klimarisici, herunder usikkerhed og baseret på solide data, at aktiviteten leverer en teknologi, et produkt, en tjenesteydelse, en information eller en praksis eller fremmer anvendelsen heraf med et af følgende primære mål:

   a) at øge andre menneskers, naturens, kulturarvens, aktivers og andre økonomiske aktiviteters grad af modstandsdygtighed over for fysiske klimarisici

   b) at bidrage til andre menneskers, naturens, kulturarvens, aktivers og andre økonomiske aktiviteters tilpasningsindsats.

Princippet om ikke at gøre væsentlig skade (»DNSH«)

1)	Modvirkning af klimaændringer	Drivhusgasemissionerne fra afsaltningsanlægget overstiger ikke 1 080 g CO_2e/m^3 produceret ferskvand (herunder behandling, pumpning og bortskaffelse af saltvand og det dermed forbundne energiforbrug).
3)	Bæredygtig udnyttelse og beskyttelse af vand- og havressourcerne	Risici for miljøforringelse i forbindelse med bevarelse af vandkvaliteten og undgåelse af vandstress konstateres og håndteres med henblik på at opnå god vandtilstand og et godt økologisk potentiale som defineret i artikel 2, nr. 22) og 23), i forordning (EU) 2020/852 i overensstemmelse med direktiv 2000/60/EF (*6) og en forvaltningsplan for vandanvendelse og -beskyttelse, der er udarbejdet i henhold hertil for det eller de potentielt berørte vandområder, i samråd med relevante interesserede parter. Projektet er blevet godkendt af den kompetente myndighed inden for rammerne af integreret vandforvaltning, idet der i samråd med vandforvaltningsmyndighederne først og fremmest er taget hensyn til alle andre levedygtige vandforsyningsmuligheder, styring af vandefterspørgslen og effektivitetsforanstaltninger. Der foretages en miljøkonsekvensvurdering eller -screening i overensstemmelse med national lovgivning, som omfatter en vurdering af indvirkningen på ferskvand og havområder i overensstemmelse med direktiv 2000/60/EF og 2008/56/EF. Aktiviteten hindrer ikke opnåelsen af en god miljøtilstand i havområder eller forringer ikke havområder, der allerede er i god miljøtilstand som defineret i artikel 2, nr. 21), i forordning (EU) 2020/852 og i overensstemmelse med direktiv 2008/56/EF, som navnlig kræver, at der træffes passende foranstaltninger til at forebygge eller afbøde virkninger i forbindelse med deskriptorerne i bilag I til nævnte direktiv, idet der tages hensyn til afgørelse (EU) 2017/848 for så vidt angår de relevante kriterier og metodiske standarder for disse deskriptorer. Aktiviteten overholder Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/89/EU (*7). For at begrænse de termiske anomalier, der er forbundet med udledning af spildvarme, kontrollerer operatøren af afsaltningsanlæggene: a) den maksimale temperatur i det modtagende havvandsområde efter blanding b) den maksimale temperaturforskel mellem det udledte saltvand og det modtagende havvandsområde.

		Temperaturstyringen gennemføres i overensstemmelse med de tærskelværdier, der er fastsat i EU-retten og national ret.
4)	Omstilling til en cirkulær økonomi	Ikke relevant
5)	Forebyggelse og bekæmpelse af forurening	Bortskaffelsen af saltvand er baseret på en miljøkonsekvensundersøgelse, der omfatter en lokalitetsspecifik vurdering af virkningerne i forbindelse med bortskaffelse af saltvand i havet under hensyntagen til følgende elementer: a) beskrivelse og forståelse af den lokale hidtidige tilstand, såsom havvandskvalitet, topografi, hydrodynamiske karakteristika og marine økosystemer baseret på feltmålinger og -undersøgelser b) analyse af virkningerne af udledningerne fra saltvand baseret på spredningsmodellering af udladningen fra saltvand og laboratorietoksicitetstest med henblik på at fastlægge sikre udledningsbetingelser under hensyntagen til saltkoncentration, total alkalinitet, temperatur og giftige metaller. Den detaljeringsgrad, der kræves i vurderingen, er passende i forhold til afsaltningsanlæggets størrelse, proces og genvindingsgrad samt dets beliggenhed. Miljøkonsekvensanalysen viser, at virkningen af saltvandsudledningen ikke forringer økosystemets integritet. På grundlag af miljøkonsekvensanalysen anvender aktiviteten kriterier for sikker saltvandsudledning, herunder lokalitetsspecifikke minimumsmål for saltvandsfortynding, baseret på en passende karakterisering af lokale vandforhold, økosystemer, arter og habitater med henblik på at afbøde de mulige negative virkninger af bortskaffelse af saltvand.
6)	Beskyttelse og genopretning af biodiversitet og økosystemer	Der er gennemført en miljøkonsekvensvurdering (VVM) eller screening ([*8]) i overensstemmelse med relevant national lovgivning om miljøkonsekvensvurdering ([*9]). Når der er foretaget en VVM, gennemføres de nødvendige afbødnings-, genopretnings- og kompensationsforanstaltninger til beskyttelse af miljøet. Aktiviteten har ingen væsentlig indvirkning på beskyttede områder (UNESCO-verdensarvssteder, vigtige biodiversitetsområder samt andre beskyttede områder end Natura 2000-områder) og beskyttede arter baseret på en vurdering af dens indvirkning, der tager hensyn til den bedste tilgængelige viden ([*10]).

([*1]) Fremtidige scenarier omfatter IPCC's repræsentative koncentrationsscenarier RCP2.6, RCP4.5, RCP6.0 og RCP8.5.

([*2]) Vurderingsrapporter om klimaændringer: »Impacts, Adaptation and Vulnerability«, som regelmæssigt offentliggøres af Det Mellemstatslige Panel om Klimaændringer (IPCC), FN's organ for vurdering af videnskaben vedrørende klimaændringer, https://www.ipcc.ch/reports/.

([*3]) Som f.eks. Copernicustjenester, der forvaltes af Europa-Kommissionen.

([4]) Naturbaserede løsninger defineres som »løsninger, der er inspireret og understøttet af naturen, som er omkostningseffektive, som på én gang giver miljømæssige, sociale og økonomiske fordele, og som bidrager til at opbygge resiliens. Sådanne løsninger bringer mere natur og flere naturlige funktioner og processer med større forskelligartethed ind i byer, landskaber og havområder gennem lokalt tilpassede, ressourceeffektive og systemiske indgreb«. Derfor er naturbaserede løsninger til gavn for biodiversiteten og støtter leveringen af en vifte af økosystemtjenester (udgave af 27.6.2023: https://ec.europa.eu/info/research-and-innovation/research-area/environment/nature-based-solutions_en/).

([5]) Jf. meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget: Grøn infrastruktur — Styrkelse af Europas naturkapital (COM(2013) 249 final).

([6]) For aktiviteter i tredjelande i overensstemmelse med gældende national lovgivning eller internationale standarder, der forfølger tilsvarende mål for god vandtilstand og godt økologisk potentiale, ved hjælp af tilsvarende proceduremæssige og materielle regler, dvs. en forvaltningsplan for vandanvendelse og -beskyttelse, der er udarbejdet i samråd med relevante interessenter, og som sikrer, at: 1) aktiviteternes indvirkning på den eller de potentielt berørte vandområders eller vandområders identificerede tilstand eller økologiske potentiale vurderes, og 2) forringelse eller forebyggelse af god tilstand/økologisk potentiale undgås eller, hvis dette ikke er muligt, 3) begrundes med manglen på bedre miljøalternativer, som ikke er uforholdsmæssigt dyre/teknisk umulige, og der træffes alle praktiske foranstaltninger for at afbøde den negative indvirkning på vandområdets tilstand.

([7]) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/89/EU af 23. juli 2014 om fastlæggelse af en ramme for maritim fysisk planlægning (EUT L 257 af 28.8.2014, s. 135).

([8]) Den procedure, hvorefter den kompetente myndighed afgør, om projekter, der er opført i bilag II til direktiv 2011/92/EU, skal underkastes en miljøkonsekvensvurdering (jf. artikel 4, stk. 2, i nævnte direktiv).

([9]) For aktiviteter i tredjelande i overensstemmelse med tilsvarende gældende national lovgivning eller internationale standarder, der kræver gennemførelse af en VVM eller screening, f.eks. IFC's Performance Standard 1: *Assessment and Management of Environmental and Social Risks*.

([10]) For aktiviteter i tredjelande i overensstemmelse med tilsvarende gældende national lovgivning eller internationale standarder, der tager sigte på bevaring af naturlige levesteder, vilde dyr og planter, og som kræver 1) en screeningprocedure for at fastslå, om der for en given aktivitet er behov for en passende vurdering af de mulige indvirkninger på beskyttede levesteder og arter; 2) en sådan passende vurdering, hvor screeningen viser, at den er nødvendig, f.eks. *»IFC Performance Standard 6: Biodiversity Conservation and Sustainable Management of Living Natural Resources«*«.

6) I afsnit 6.3, underafsnittet »Tekniske screeningskriterier«, underafsnittet »Princippet om ikke at gøre væsentlig skade (»DNSH«)« affattes punkt 5) således:

»5)	Forebyggelse og bekæmpelse af forurening	For vejkøretøjer i klasse M opfylder dæk kravene til rullestøj afgivet til omgivelserne i den bedste ibrugtagne klasse og med en rullemodstandskoefficient (der påvirker køretøjets energieffektivitet) i de to bedste ibrugtagne klasser, jf. forordning (EU) 2020/740, og som det kan verificeres ud fra den europæiske produktregisteringsdatabase for energimærkning (EPREL). Hvor det er relevant, opfylder køretøjer kravene i det seneste relevante trin i EURO VI-typegodkendelsen med hensyn til emissioner fra tunge køretøjer, der er fastsat i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 595/2009.«

7) Overskriften til afsnit 6.5 affattes således:

»6.5. Transport med motorcykler, personbiler og lette erhvervskøretøjer«.

8) Afsnit 6.5 ændres således:

a) I underafsnittet »Beskrivelse af aktiviteten« affattes første tekstafsnit således:

»Køb, finansiering, leje, leasing og drift af køretøjer i klasse M1 ([*1]) og N1 ([*2]), der begge er omfattet af forordning (EF) nr. 715/2007, eller L (2- og 3-hjulede køretøjer og quadricykler) ([*3]).«

b) I underafsnittet »Tekniske screeningskriterier«, underafsnittet »Princippet om ikke at gøre væsentlig skade (»DNSH«)« affattes punkt 5) således:

»5) Forebyggelse og bekæmpelse af forurening	Køretøjerne opfylder kravene på det seneste gældende trin i Euro VI-typegodkendelsen af lette køretøjer med hensyn til emissioner ([*4]), der er fastsat i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 715/2007. Køretøjerne overholder de emissionstærskler for renere lette køretøjer, der er fastsat i tabel 2 i bilaget til direktiv 2009/33/EF. For vejkøretøjer i klasse M og N opfylder dæk kravene til rullestøj afgivet til omgivelserne i den bedste ibrugtagne klasse og med en rullemodstandskoefficient (der påvirker køretøjets energieffektivitet) i de to bedste ibrugtagne klasser, jf. forordning (EU) 2020/740, og som det kan verificeres ud fra den europæiske produktregisteringsdatabase for energimærkning (EPREL). Køretøjerne er i overensstemmelse med forordning (EU) nr. 540/2014.

([*1]) Som nævnt i artikel 4, stk. 1, litra a), nr. i), i forordning (EU) 2018/858.

([*2]) Som nævnt i artikel 4, stk. 1, litra b), nr. i), i forordning (EU) 2018/858.

([*3]) Som nævnt i artikel 4, stk. 1, i forordning (EU) 2018/858.

([*4]) Kommissionens forordning (EU) 2018/1832.«

9) I afsnit 6.6, underafsnittet »Tekniske screeningskriterier«, underafsnittet »Princippet om ikke at gøre væsentlig skade (»DNSH«)« affattes punkt 5) således:

»5) Forebyggelse og bekæmpelse af forurening	For vejkøretøjer i klasse M og N opfylder dæk kravene til rullestøj afgivet til omgivelserne i den bedste ibrugtagne klasse og med en rullemodstandskoefficient (der påvirker køretøjets energieffektivitet) i de to bedste ibrugtagne klasser, jf. forordning (EU) 2020/740, og som det kan verificeres ud fra den europæiske produktregisteringsdatabase for energimærkning (EPREL). Køretøjer opfylder kravene på det seneste gældende trin i EURO VI-typegodkendelsen af tunge køretøjer med hensyn til emissioner ([*1]), der er fastsat i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 595/2009. Køretøjerne er i overensstemmelse med forordning (EU) nr. 540/2014.

([*1]) Kommissionens forordning (EU) nr. 582/2011 af 25. maj 2011 om gennemførelse og ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 595/2009 med hensyn til emissioner fra tunge erhvervskøretøjer (Euro VI) og om ændring af bilag I og III til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF (EUT L 167 af 25.6.2011, s. 1).«

10) Afsnit 6.12 ændres således:

a) I underafsnittet »Tekniske screeningskriterier« ændres overskriften »Væsentligt bidrag til modvirkning af klimaændringer« til overskriften »Væsentligt bidrag til tilpasning til klimaændringer«.

b) I underafsnittet »Tekniske screeningskriterier«, underafsnittet »Princippet om ikke at gøre væsentlig skade (»DNSH«)« affattes punkt 2) således:

»1)	Modvirkning af klimaændringer	Fartøjerne er ikke beregnet til transport af fossile brændstoffer.«

11) I afsnit 6.13, underafsnittet »Beskrivelse af aktiviteten«, affattes andet tekstafsnit således:

»De økonomiske aktiviteter i denne kategori kan knyttes til flere NACE-koder, navnlig F42.11, F42.12, F42.13, F43.21, M71.12 og M71.20, i overensstemmelse med den statistiske nomenklatur for økonomiske aktiviteter, der er fastsat ved forordning (EF) nr. 1893/2006.«

12) I afsnit 6.15, underafsnittet »Beskrivelse af aktiviteten«, affattes andet tekstafsnit således:

»De økonomiske aktiviteter i denne kategori kan klassificeres under flere NACE-koder, navnlig F42.11, F42.13, M71.12 og M71.20 i overensstemmelse med den statistiske nomenklatur for økonomiske aktiviteter, der er oprettet ved forordning (EF) nr. 1893/2006.«

13) I afsnit 6.16, underafsnittet »Beskrivelse af aktiviteten«, affattes tredje tekstafsnit således:

»De økonomiske aktiviteter i denne kategori kan knyttes til flere NACE-koder, navnlig F42.91, M71.12 og M71.20, i overensstemmelse med den statistiske nomenklatur for økonomiske aktiviteter, der er fastsat ved forordning (EF) nr. 1893/2006.«

14) I afsnit 7.1, underafsnittet »Tekniske screeningskriterier«, underafsnittet »Princippet om ikke at gøre væsentlig skade (»DNSH«)« affattes punkt 5) således:

»5)	Forebyggelse og bekæmpelse af forurening	Bygningskomponenter og -materialer, der anvendes til opførelsen, er i overensstemmelse med de kriterier, der er fastsat i tillæg C til dette bilag. Bygningskomponenter og -materialer, der anvendes under opførelsen, og som kan komme i kontakt med beboere (*1), udleder mindre end 0,06 mg formaldehyd pr. m^3 materiale eller komponent efter testning i overensstemmelse med betingelserne i bilag XVII til forordning (EF) nr. 1907/2006 og mindre end 0,001 mg andre kræftfremkaldende flygtige organiske forbindelser i kategori 1A og 1B pr. m^3 materiale eller komponent efter testning i overensstemmelse med CEN/EN 16516 (*2) eller ISO 16000-3 (*3) eller andre tilsvarende standardiserede testbetingelser og bestemmelsesmetoder (*4). Hvis nybyggeriet er beliggende på et potentielt forurenet område (brownfieldområde), har området været genstand for en undersøgelse for potentielle forurenende stoffer, f.eks. ved hjælp af ISO-standard 18400 (*5). Der træffes foranstaltninger til at reducere emissioner af støj, støv og forurenende stoffer under bygge- og vedligeholdelsesarbejder.

(*1) Finder anvendelse på maling og lakker, loftsplader, gulvbelægninger, herunder tilknyttede klæbemidler og fugemasser, indvendig isolering og overfladebehandling, f.eks. til behandling af fugt og mug.

(*2) CEN/TS 16516: 2013 (Construction products — Assessment of release of dangerous substances — Determination of emissions into indoor air.)

(*3) ISO 16000-3:2011, Indendørsluft — Del 3: Bestemmelse af formaldehyd og andre carbonylforbindelser i indendørs- og prøvekammerluft — Aktiv prøveudtagningsmetode.

(*4) Emissionstærsklerne for kræftfremkaldende flygtige organiske forbindelser vedrører en testperiode på 28 dage.

(*5) ISO 18400-serien om jordbundskvalitet — Prøveudtagning.«

15) I afsnit 7.2, underafsnittet »Tekniske screeningskriterier«, underafsnittet »Princippet om ikke at gøre væsentlig skade (»DNSH«)« affattes punkt 5) således:

»5)	Forebyggelse og bekæmpelse af forurening	Bygningskomponenter og -materialer, der anvendes til opførelsen, er i overensstemmelse med de kriterier, der er fastsat i tillæg C til dette bilag. Bygningskomponenter og -materialer, der anvendes under bygningsrenoveringen, og som kan komme i kontakt med beboere (*1), udleder mindre end 0,06 mg formaldehyd pr. m^3 materiale eller komponent efter testning i overensstemmelse med betingelserne i bilag XVII til forordning (EF) nr. 1907/2006 og mindre end 0,001 mg andre kræftfremkaldende flygtige organiske forbindelser i kategori 1A og 1B pr. m^3 materiale eller komponent efter testning i overensstemmelse med CEN/EN 16516 (*2) eller ISO 16000-3:2011 (*3) eller andre tilsvarende standardiserede testbetingelser og bestemmelsesmetoder (*4). Der træffes foranstaltninger til at reducere emissioner af støj, støv og forurenende stoffer under bygge- og vedligeholdelsesarbejder.

(*1) Finder anvendelse på maling og lakker, loftsplader, gulvbelægninger, herunder tilknyttede klæbemidler og fugemasser, indvendig isolering og overfladebehandling, f.eks. til behandling af fugt og mug.

(*2) CEN/TS 16516: 2013 (Construction products — Assessment of release of dangerous substances — Determination of emissions into indoor air.)

(*3) ISO 16000-3:2011, Indendørsluft — Del 3: Determination of formaldehyde and other carbonyl compounds in indoor air and test chamber air — Active sampling method) (udgave af 27.6.2023: https://www.iso.org/standard/51812.html).

(*4) Emissionstærsklerne for kræftfremkaldende flygtige organiske forbindelser vedrører en testperiode på 28 dage.«

16) I afsnit 7.3, underafsnittet »Tekniske screeningskriterier«, underafsnittet »Princippet om ikke at gøre væsentlig skade (»DNSH«)« affattes punkt 2) således:

»1)	Modvirkning af klimaændringer	Bygningen er ikke beregnet til udvinding, lagring, transport eller fremstilling af fossile brændstoffer.«

17) I afsnit 7.4, underafsnittet »Tekniske screeningskriterier«, underafsnittet »Princippet om ikke at gøre væsentlig skade (»DNSH«)« affattes punkt 2) således:

»1)	Modvirkning af klimaændringer	Bygningen er ikke beregnet til udvinding, lagring, transport eller fremstilling af fossile brændstoffer.«

18) I afsnit 7.5, underafsnittet »Tekniske screeningskriterier«, underafsnittet »Princippet om ikke at gøre væsentlig skade (»DNSH«)« affattes punkt 2) således:

»1)	Modvirkning af klimaændringer	Bygningen er ikke beregnet til udvinding, lagring, transport eller fremstilling af fossile brændstoffer.«

19) I afsnit 7.6, underafsnittet »Tekniske screeningskriterier«, underafsnittet »Princippet om ikke at gøre væsentlig skade (»DNSH«)« affattes punkt 2) således:

»1)	Modvirkning af klimaændringer	Bygningen er ikke beregnet til udvinding, lagring, transport eller fremstilling af fossile brændstoffer.«

20) Følgende indsættes som afsnit 8.4:

»8.4. **Software, der muliggør fysisk klimarisikostyring og -tilpasning**

Beskrivelse af aktiviteten

Softwareudviklings- eller programmeringsaktiviteter rettet mod levering af software til:

a) prognoser, fremskrivning og overvågning af klimarisici

b) systemer til tidlig varsling af klimarisici

c) klimarisikostyring.

Den økonomiske aktivitet omfatter ikke softwareudvikling og -programmering i forbindelse med ingeniørvirksomhed og dertil knyttet teknisk rådgivning vedrørende tilpasning til klimaændringer (se afsnit 9.1 i dette bilag) som led i forskning, udvikling og innovation tæt på markedet (se afsnit 9.2 i dette bilag) og som en del af konsulentbistand inden for fysisk klimarisikostyring og -tilpasning (se afsnit 9.3 i dette bilag).

De økonomiske aktiviteter i denne kategori kan knyttes til NACE-kode J62.01 i overensstemmelse med den statistiske nomenklatur for økonomiske aktiviteter, der er fastsat ved forordning (EF) nr. 1893/2006.

En økonomisk aktivitet i denne kategori er en mulighedsskabende aktivitet i overensstemmelse med artikel 11, stk. 1, litra b), i forordning (EU) 2020/852, når den efterlever de i dette afsnit fastsatte tekniske screeningskriterier.

Tekniske screeningskriterier

Væsentligt bidrag til tilpasning til klimaændringer
1. Aktiviteten fjerner informations-, teknologi- eller kapacitetsbarrierer for tilpasning.
2. Aktiviteten anvender en metode og data, der:
a) er baseret på bedste praksis og tilgængelig vejledning og tager hensyn til den nyeste videnskab for sårbarhed, risikoanalyse og dertil knyttede metoder i overensstemmelse med de seneste rapporter fra Det Mellemstatslige Panel om Klimaændringer (*1), videnskabelige fagfællebedømte publikationer og open source (*2)- eller betalingsmodeller.
b) er i overensstemmelse med standarder og retningslinjer for klimatilpasning og risikostyring og reduktion af katastroferisici, herunder f.eks. EN ISO 14090 (*3) til forståelse af klimapåvirkninger og usikkerheder og deres anvendelse i beslutningstagningen samt ISO 14091 (*4) om klimasårbarhed, konsekvenser og risikovurdering, Technical Guidance on Comprehensive Risk Assessment and Planning in the Context of Climate Change (*5) og Sendairammen for katastrofeforebyggelse (*6).
3. Den udviklede software:
a) er rettet mod at muliggøre styring af fysiske klimarisici i forbindelse med de farer, der er opført i tillæg A til dette bilag
b) har ikke en negativ indvirkning på tilpasningsindsatsen eller andre menneskers, naturens, kulturarvens, aktivers og andre økonomiske aktiviteters grad af modstandsdygtighed over for fysiske klimarisici
c) begunstiger naturbaserede løsninger (*7) i det omfang, det er muligt

d) er i overensstemmelse med lokale, sektorspecifikke, regionale eller nationale tilpasningsstrategier og -planer

e) overvåges og måles i forhold til foruddefinerede indikatorer, og der overvejes afhjælpende foranstaltninger, hvis disse indikatorer ikke opfyldes.

Princippet om ikke at gøre væsentlig skade (»DNSH«)

1)	Modvirkning af klimaændringer	Ikke relevant
3)	Bæredygtig udnyttelse og beskyttelse af vand- og havressourcerne	Ikke relevant
4)	Omstilling til en cirkulær økonomi	Ikke relevant
5)	Forebyggelse og bekæmpelse af forurening	Ikke relevant
6)	Beskyttelse og genopretning af biodiversitet og økosystemer	Ikke relevant

([*1]) Vurderingsrapporter om klimaændringer: »Impacts, Adaptation and Vulnerability«, som regelmæssigt offentliggøres af Det Mellemstatslige Panel om Klimaændringer (IPCC), FN's organ for vurdering af videnskaben vedrørende klimaændringer, https://www.ipcc.ch/reports/.

([*2]) Såsom Copernicustjenesterne og Galileos tidlige varslingstjeneste, der forvaltes af Europa-Kommissionen.

([*3]) ISO-standard 14090: 2019, Tilpasning til klimaændringer — Principper, krav og retningslinjer (udgave af 27.6.2023: https://www.iso.org/standard/68507.html).

([*4]) ISO 14091: 2021, Tilpasning til klimaændringer — Vejledning i forståelse af sårbarhed og konsekvenser samt udvikling af risikovurdering (udgave af 27.6.2023: https://www.iso.org/standard/68508.html).

([*5]) Technical Guidance on Comprehensive Risk Assessment and Planning in the Context of Climate Change, https://www.undrr.org/publication/technical-guidance-comprehensive-risk-assessment-and-planning-context-climate-change.

([*6]) Sendairammen for katastrofeforebyggelse 2015-2030, https://www.undrr.org/publication/sendai-framework-disaster-risk-reduction-2015-2030.

([*7]) Naturbaserede løsninger defineres som »løsninger, der er inspireret og understøttet af naturen, som er omkostningseffektive, som på én gang giver miljømæssige, sociale og økonomiske fordele, og som bidrager til at opbygge resiliens. Sådanne løsninger bringer mere natur og flere naturlige funktioner og processer med større forskelligartethed ind i byer, landskaber og havområder gennem lokalt tilpassede, ressourceeffektive og systemiske indgreb«. Derfor er naturbaserede løsninger til gavn for biodiversiteten og støtter leveringen af en vifte af økosystemtjenester (udgave af 27.6.2023: https://ec.europa.eu/info/research-and-innovation/research-area/environment/nature-based-solutions_en/).«

21) Følgende indsættes som afsnit 9.3:

»9.3. **Konsulentbistand vedrørende fysisk klimarisikostyring og -tilpasning**

Beskrivelse af aktiviteten

Levering af eller indgåelse af kontrakt om rådgivningsaktiviteter, der sætter virksomheder eller organisationer i stand til at styre fysiske klimarisici.

Den økonomiske aktivitet udøves med mindst et af følgende formål:

a) levering af eller støtte til gennemførelse af vurderinger af klimapåvirkninger, -sårbarhed eller -risici

b) udvikling, gennemførelse, overvågning eller evaluering af strategier, planer eller foranstaltninger til styring af fysiske klimarisici.

Den økonomiske aktivitet omfatter ikke teknisk rådgivning i forbindelse med ingeniørvirksomhed vedrørende tilpasning til klimaændringer (se afsnit 9.1 i dette bilag) som led forskning, -udvikling og -innovation tæt på markedet (se afsnit 9.2 i dette bilag) og konsulentbistand som led i udvikling eller programmering af software, der muliggør fysisk klimarisikostyring og -tilpasning (se afsnit 8.4 i dette bilag).

De økonomiske aktiviteter i denne kategori kan knyttes til NACE-kode M74.90 i overensstemmelse med den statistiske nomenklatur for økonomiske aktiviteter, der er fastsat ved forordning (EF) nr. 1893/2006.

En økonomisk aktivitet i denne kategori er en mulighedsskabende aktivitet i overensstemmelse med artikel 11, stk. 1, litra b), i forordning (EU) 2020/852, når den efterlever de i dette afsnit fastsatte tekniske screeningskriterier.

Tekniske screeningskriterier

Væsentligt bidrag til tilpasning til klimaændringer

1. Aktiviteten fjerner informations-,-teknologi- eller kapacitetsbarrierer for tilpasning.

2. Aktiviteten anvender en metode og data, der:

   a) er baseret på bedste praksis og tilgængelig vejledning og tager hensyn til den nyeste videnskab for sårbarheds- og risikoanalyse og dertil knyttede metoder i overensstemmelse med de seneste rapporter fra Det Mellemstatslige Panel om Klimaændringer (*1), videnskabelige fagfællebedømte publikationer og open source (*2)- eller betalingsmodeller.

   b) er i overensstemmelse med standarder og retningslinjer for klimatilpasning og risikostyring og reduktion af katastroferisici, herunder f.eks. EN ISO 14090:2019 (*3) til forståelse af klimapåvirkninger og usikkerheder og deres anvendelse i beslutningstagningen samt ISO 14091:2021 (*4) om klimasårbarhed, konsekvenser og risikovurdering, Technical Guidance on Comprehensive Risk Assessment and Planning in the Context of Climate Change (*5) og Sendairammen for katastrofeforebyggelse (*6).

3. De klimarisikostyringsstrategier, -planer og -foranstaltninger, der udvikles:

   a) har ikke en negativ indvirkning på tilpasningsindsatsen eller andre menneskers, naturens, kulturarvens, aktivers og andre økonomiske aktiviteters grad af modstandsdygtighed over for fysiske klimarisici

   b) begunstiger naturbaserede løsninger (*7) eller er afhængige af blå eller grøn infrastruktur (*8) i det omfang, det er muligt

   c) er i overensstemmelse med lokale, sektorspecifikke, regionale eller nationale tilpasningsstrategier og -planer

   d) overvåges og måles i forhold til foruddefinerede indikatorer, og der overvejes afhjælpende foranstaltninger, hvis disse indikatorer ikke opfyldes.

Princippet om ikke at gøre væsentlig skade (»DNSH«)

1)	Modvirkning af klimaændringer	Aktiviteten udføres ikke med henblik på faciliteter til udvinding, lagring, transport eller fremstilling af fossile brændstoffer.
3)	Bæredygtig udnyttelse og beskyttelse af vand- og havressourcerne	Ikke relevant
4)	Omstilling til en cirkulær økonomi	Ikke relevant
5)	Forebyggelse og bekæmpelse af forurening	Ikke relevant
6)	Beskyttelse og genopretning af biodiversitet og økosystemer	Ikke relevant

([*1]) Vurderingsrapporter om klimaændringer: »Impacts, Adaptation and Vulnerability«, som regelmæssigt offentliggøres af Det Mellemstatslige Panel om Klimaændringer (IPCC), FN's organ for vurdering af videnskaben vedrørende klimaændringer, https://www.ipcc.ch/reports/.

([*2]) Såsom Copernicustjenesterne og Galileos tidlige varslingstjeneste, der forvaltes af Europa-Kommissionen.

([*3]) ISO-standard 14090: 2019, Tilpasning til klimaændringer — Principper, krav og retningslinjer (udgave af 27.6.2023: https://www.iso.org/standard/68507.html).

([*4]) ISO 14091: 2021, Tilpasning til klimaændringer — Vejledning i forståelse af sårbarhed og konsekvenser samt udvikling af risikovurdering (udgave af 27.6.2023: https://www.iso.org/standard/68508.html).

([*5]) Technical Guidance on Comprehensive Risk Assessment and Planning in the Context of Climate Change, https://www.undrr.org/publication/technical-guidance-comprehensive-risk-assessment-and-planning-context-climate-change.

([*6]) Sendairammen for katastrofeforebyggelse 2015-2030, https://www.undrr.org/publication/sendai-framework-disaster-risk-reduction-2015-2030.

([*7]) Naturbaserede løsninger defineres som »løsninger, der er inspireret og understøttet af naturen, som er omkostningseffektive, som på én gang giver miljømæssige, sociale og økonomiske fordele, og som bidrager til at opbygge resiliens. Sådanne løsninger bringer mere natur og flere naturlige funktioner og processer med større forskelligartethed ind i byer, landskaber og havområder gennem lokalt tilpassede, ressourceeffektive og systemiske indgreb«. Derfor er naturbaserede løsninger til gavn for biodiversiteten og støtter leveringen af en vifte af økosystemtjenester (udgave af 27.6.2023: https://ec.europa.eu/info/research-and-innovation/research-area/environment/nature-based-solutions_en/).

([*8]) Jf. meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget: Grøn infrastruktur — Styrkelse af Europas naturkapital (COM(2013) 249 final).«

22) Følgende indsættes som overskrift til afsnit 14:

»14. **RISIKOSTYRING VED KATASTROFER**«.

23) Følgende indsættes som afsnit 14.1 og 14.2:

»14.1. **Beredskabstjenester**

Beskrivelse af aktiviteten

1. Beredskabstjenesteaktiviteter, herunder:

a) koordinering af katastrofeberedskabet i forbindelse med etablering og drift af vurderings-, koordinerings- eller beredskabsfaciliteter og -hold såsom permanente katastrofeberedskabskoordinationscentre eller koordinationscentre for operationer på stedet i en nødsituation. Beredskabsindsatsen omfatter kommando, vurdering eller analyse, planlægning, kontakt eller koordinering, kommunikation og medierapportering

b) sundhedstjenester i nødsituationer omfatter akut førstehjælp og lægebehandling af patienter på stedet, på midlertidige felthospitaler, herunder militærhospitaler eller medicinske faciliteter, der behandler indlagte og ambulante patienter, der er ramt af en faretruende nødsituation, under hensyntagen til anerkendte internationale retningslinjer for brug af felthospitaler (*[1]). Det omfatter:

i) patientmodtagelse, -screening og udredning (patientsortering) på katastrofestedet eller i en sundhedsfacilitet

ii) ydelse af førstehjælp

iii) stabilisering og visitering af alvorlige traumer og ikke-traumer, hvor det er relevant, forberedelse af patienten til transport til en sundhedsfacilitet med henblik på endelig behandling

iv) avanceret førstehjælp

v) anæstesi, billeddannelse, sterilisering, laboratorie- og blodtransfusionstjenester i forbindelse med sundhedsmæssige nødsituationer

vi) udførelse af skadebegrænsningskirurgi, almindelig akutkirurgi

vii) definitiv udredning og behandling af mindre alvorlige akuttilfælde med eller uden traumer

viii) medicinsk evakuering af katastrofeofre, herunder land- og vandtransport og evakuering ad luftvejen

c) katastrofebistand, dvs. ad hoc-aktiviteter på stedet efter katastrofen såsom oprettelse og forvaltning af evakueringscentre i samarbejde med eksisterende strukturer, lokale myndigheder og internationale organisationer indtil overdragelse til lokale myndigheder eller humanitære organisationer og forsyninger af førstehjælp (f.eks. medicin, mad, vand, varmt tøj, tæpper til dem, der er berørt af katastrofen) under og umiddelbart efter katastrofen. Det omfatter:

i) forberedende udpegelse og sikring af paratheden af interimistiske katastrofebistandscentre, såsom lokale evakueringscentre, vand-, fødevare- og hjælpeudbringningssteder og lignende

ii) uddannelse af katastrofebistandspersonale, hvor der sker en overdragelse

d) eftersøgning og redning, f.eks. søgning efter, lokalisering og redning af ofre, der er i nød eller overhængende fare, er fanget i en oversvømmelsessituation, befinder sig under affald, bortkommer, strander eller isoleres uden evne eller midler til evakuering, savnes og er forsvundet på land og i vand. Aktiviteterne udføres i overensstemmelse med internationale retningslinjer (*[2]). Det omfatter:

i) eftersøgning til lands, til vands og i luften, herunder med redningshunde eller teknisk søgeudstyr

ii) redning, herunder løftning og flytning

iii) livreddende hjælp og levering af de første fornødenheder

iv) adgang ved at gennembryde, knuse og skære

v) ophejsning og nedfiring

vi) afstivning

e) indsats mod farlige materialer, f.eks. detektion og isolering af farlige materialer, begrænset til, hvor de udføres under eller umiddelbart efter en hændelse med farligt materiale med henblik på øjeblikkelig risikoreduktion, herunder: dekontaminering af jordbund og grundvand på forureningsstedet, enten in situ eller ex situ, ved hjælp af mekaniske, kemiske eller biologiske metoder dekontaminering af industrianlæg eller -steder, herunder nukleare anlæg og steder dekontaminering og rensning af overfladevand efter utilsigtet forurening, f.eks. ved indsamling af forurenende stoffer eller ved anvendelse af kemikalier rensning af olieudslip og anden forurening på land, i overfladevand og i have, herunder kystområder reduktion af asbest, blymaling og andre giftige materialer. Det omfatter:

i) påvisning af kemikalier og detektion af strålingsfarer ved en kombination af håndholdt, mobilt og laboratoriebaseret udstyr

ii) samling, håndtering og forberedelse af biologiske, kemiske og radiologiske prøver med henblik på yderligere analyser andetsteds

iii) anvendelse af en passende videnskabelig model til fareforudsigelse

iv) øjeblikkelig risikoreduktion, herunder fareindeslutning, fareneutralisering og behandling på stedet eller dekontaminering af personer, dyr og udstyr, hvilket kan omfatte øjeblikkelige afhjælpende foranstaltninger i overensstemmelse med artikel 6, stk. 1, litra a), i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/35/EF (*3)

f) brandbekæmpelse og brandforebyggelse, f.eks. administration og drift af faste brandkorps og hjælpebrandkorps i forbindelse med brandforebyggelse og brandbekæmpelse samt brandslukning på jorden, i vand og fra luften.

g) teknisk beskyttelsesindsats og bistand vedrørende en klimafare, når dette gennemføres under og umiddelbart efter en nødsituation. Det omfatter:

i) højkapacitetspumpning, f.eks. med henblik på pumpning i oversvømmede områder og hjælp til brandbekæmpelse ved at pumpe vand

ii) vandrensning, -oplagring og -levering gennem mobile vandrensnings- og -lagringsenheder

iii) transport af beredskabspersonale og -forsyninger

iv) etablering, vedligeholdelse og drift af nødkommunikationssystemer for at sikre kommunikation under og efter nødsituationer

v) etablering, vedligeholdelse og drift af nødstrømsaggregater for at sikre kommunikation under og efter nødsituationer

vi) inddæmning af oversvømmelser med henblik på styrkelse af eksisterende strukturer og opbygning af nye barrierer for at forhindre yderligere oversvømmelser fra floder, bassiner og vandveje med stigende vandstand.

2. De økonomiske aktiviteter i denne kategori omfatter også beredskabsaktiviteter (*4) med direkte tilknytning til beredskabstjenester såsom:

a) udvikling og ajourføring af relevante planer for at sikre beredskabets parathed

b) uddannelse og kapacitetsopbygning af personale og eksperter og, hvor det er relevant, af frivillige og servicedyr

c) etablering af uddannelsesfaciliteter, der anvendes til uddannelse med henblik på at reagere på klimafarer

d) anskaffelse, opbevaring, opgradering og vedligeholdelse af de materielle ressourcer, herunder dele af moduler (*5) som en del af civilbeskyttelsesbistanden (*6), der er nødvendig for at afbøde de umiddelbare konsekvenser af en katastrofe

e) anskaffelse, installation, reparation, drift, vedligeholdelse og fjernovervågning af brandalarmer og systemer til tidlig varsling

f) uddannelses- og oplysningsaktiviteter om katastroferisici, der gennemføres af beredskabstjeneste-udbydere i lokalsamfundet eller er rettet mod udvalgte interessenter eller målgrupper.

3. De økonomiske aktiviteter, der er omhandlet i punkt 1 og 2, er omfattet, hvis de kan adressere katastrofer eller deres virkninger, der er forbundet med klimafarer

4. Aktiviteter og aktiver, hvis primære formål er andet end levering af civile beredskabstjenester, kan kun medregnes, når de yder støtte til civilt katastrofeberedskab i forbindelse med katastrofer, der kan tilskrives klimarelaterede katastrofer.

De økonomiske aktiviteter i denne kategori omfatter ikke aktiviteter, der udføres under aktiviteten »Infrastruktur til forebyggelse og beskyttelse mod oversvømmelsesrisici i forbindelse med oversvømmelser« (se afsnit 14.2 i dette bilag).

De økonomiske aktiviteter i denne kategori omfatter ikke aktiviteter, der udføres af en operatør, der er ansvarlig for miljøskader i henhold til direktiv 2004/35/EF.

De økonomiske aktiviteter i denne kategori kan knyttes til NACE-koder, navnlig A2.40, B9.10, E39.00, H52.23, N80.20, Q84, O84.25, Q86.10, Q86.90 og Q88.99, i overensstemmelse med den statistiske nomenklatur for økonomiske aktiviteter, der er fastsat ved forordning (EF) nr. 1893/2006.

Hvis en økonomisk aktivitet i denne kategori opfylder kriteriet om væsentligt bidrag i punkt 5, er aktiviteten en mulighedsskabende aktivitet som omhandlet i artikel 11, stk. 1, litra b), i forordning (EU) 2020/852, forudsat at den opfylder de tekniske screeningskriterier i dette afsnit.

Tekniske screeningskriterier

Væsentligt bidrag til tilpasning til klimaændringer
1. Den økonomiske aktivitet har gennemført fysiske og ikkefysiske løsninger (»tilpasningsløsninger«), som i væsentlig grad reducerer de vigtigste fysiske klimarisici, der er væsentlige for denne aktivitet. 2. De fysiske klimarisici, der er væsentlige for aktiviteten, er blevet fastlagt ud fra dem, der er opført i tillæg A til dette bilag, ved at foretage en robust klimarisiko- og sårbarhedsvurdering i overensstemmelse med følgende trin: a) screening af aktiviteten med henblik på at fastlægge, hvilke fysiske klimarisici fra listen i tillæg A til dette bilag der kan påvirke den økonomiske aktivitets præstationer i dens forventede levetid b) hvis aktiviteten vurderes at være udsat for en eller flere af de fysiske klimarisici, der er opført i tillæg A til dette bilag, en klimarisiko- og sårbarhedsvurdering for at vurdere væsentligheden af de fysiske klimarisici for den økonomiske aktivitet c) en vurdering af tilpasningsløsninger, der kan reducere den identificerede fysiske klimarisiko. Vurderingen af klimarisici og sårbarhed står i et rimeligt forhold til aktivitetens omfang og forventede levetid, således at: a) vurderingen for aktiviteter med en forventet levetid på under 10 år som minimum foretages ved hjælp af klimaprognoser på den mindste passende skala b) for alle andre aktiviteter foretages vurderingen ved hjælp af de mest avancerede klimaprognoser med den højest mulige opløsning på tværs af de eksisterende fremtidige scenarier ([*7]), der er i overensstemmelse med aktivitetens forventede levetid, herunder mindst 10-30 års klimaprognose-scenarier for større investeringer.

3. Klimaprognoserne og vurderingen af konsekvenser er baseret på bedste praksis og tilgængelig vejledning og tager hensyn til den nyeste videnskab for sårbarheds- og risikoanalyse og dertil knyttede metoder i overensstemmelse med de seneste rapporter fra Det Mellemstatslige Panel om Klimaændringer ([*8]), videnskabelige fagfællebedømte publikationer og open source ([*9])- eller betalingsmodeller.

4. De gennemførte tilpasningsløsninger:

a) har ikke en negativ indvirkning på tilpasningsindsatsen eller andre menneskers, naturens, kulturarvens, aktivers og andre økonomiske aktiviteters grad af modstandsdygtighed over for fysiske klimarisici

b) begunstiger naturbaserede løsninger ([*10]) eller er afhængige af blå eller grøn infrastruktur ([*11]) i det omfang, det er muligt

c) er i overensstemmelse med lokale, sektorspecifikke, regionale eller nationale tilpasningsplaner og -strategier

d) overvåges og måles i forhold til foruddefinerede indikatorer, og der overvejes afhjælpende foranstaltninger, hvis disse indikatorer ikke opfyldes

e) hvis den gennemførte løsning er fysisk og består af en aktivitet, for hvilken der er fastsat tekniske screeningskriterier i dette bilag, opfylder løsningen det tekniske screeningskriterie om ikke at gøre væsentlig skade for den pågældende aktivitet.

5. For at en aktivitet kan betragtes som en mulighedsskabende aktivitet som omhandlet i artikel 11, stk. 1, litra b), i forordning (EU) 2020/852, påviser den økonomiske aktør ved hjælp af en vurdering af nuværende og fremtidige klimarisici, herunder usikkerhed og baseret på solide data, at aktiviteten leverer en teknologi, et produkt, en tjenesteydelse, en information eller en praksis eller fremmer anvendelsen heraf med et af følgende primære mål:

a) at øge andre menneskers, naturens, kulturarvens, aktivers og andre økonomiske aktiviteters grad af modstandsdygtighed over for fysiske klimarisici

b) at bidrage til andre menneskers, naturens, kulturarvens, aktivers og andre økonomiske aktiviteters tilpasningsindsats.

Princippet om ikke at gøre væsentlig skade (»DNSH«)	
1) Modvirkning af klimaændringer	1. Operatøren af denne aktivitet har udviklet og gennemført en plan for modvirkning af klimaændringer og miljøbeskyttelse, som: a) identificerer de vigtigste skadelige klimavirkninger af deres aktiver og operationer, der er relevante for modvirkning af klimaændringer, herunder virkninger af: i) anvendelsesområde 1-drivhusgasemissioner ([*12]) ii) anvendelsesområde 2-drivhusgasemissioner ([*13]) iii) anvendelsesområde 3-drivhusgasemissioner ([*14]) b) fastlægger de nødvendige foranstaltninger til at minimere de identificerede skadelige virkninger af aktiviteten på klimaet, samtidig med at hovedformålet med beredskabstjenesten nås c) gør rede for det forbedringsniveau, der kan opnås med gennemførelsen af de foreslåede foranstaltninger, og omfatter en tidsplan for gennemførelsen af disse foranstaltninger d) overvåger og dokumenterer gennemførelsen af de identificerede foranstaltninger i overensstemmelse med tidsplanen og de opnåede forbedringer. 2. Planen for modvirkning af klimaændringer og miljøbeskyttelse: a) er baseret på den bedste tilgængelige videnskabelige dokumentation, som er offentliggjort b) er udviklet i samråd med relevante interessenter, herunder miljøbeskyttelsesmyndigheder

		c) ajourføres, hvis aktivitetens karakteristika og drift ændrer sig væsentligt på en måde, der ændrer arten eller omfanget af indvirkningerne på klimaet og miljøet d) for så vidt angår brandbekæmpelsesoperationer, overholder artikel 11 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 517/2014 (*15).
3)	Bæredygtig udnyttelse og beskyttelse af vand- og havressourcerne	1. Operatøren af denne aktivitet har udviklet og gennemført en plan for modvirkning af klimaændringer og miljøbeskyttelse, som: a) identificerer de vigtigste skadelige miljøvirkninger af deres aktiver og operationer, der er relevante for beskyttelsen af vand- og havressourcer, herunder virkninger på vand og marine ressourcer i de områder, der er opført i registrene over beskyttede områder, jf. artikel 6 i direktiv 2000/60/EF, eller andre tilsvarende nationale eller internationale klassificeringer eller definitioner, herunder de negative virkninger på vandressourcerne af skadelige stoffer i brandslukningsskum, herunder per- og polyfluoralkylstoffer (PFAS) i brandslukningsskum, brandslukningsmidler og brandhæmmende midler b) fastlægger de nødvendige foranstaltninger til at minimere de identificerede skadelige virkninger af aktiviteten på miljøet, samtidig med at beredskabstjenestens hovedformål nås, idet principperne om målrettet anvendelse (i tid og område, der behandles) og levering på passende niveauer (fortrinsvis fysiske eller andre ikke-kemiske metoder, hvor det er muligt) integreres i beredskabsplanlægningen c) gør rede for det forbedringsniveau, der kan opnås med gennemførelsen af de foreslåede foranstaltninger, og omfatter en tidsplan for gennemførelsen af disse foranstaltninger d) overvåger og dokumenterer gennemførelsen af de identificerede foranstaltninger i overensstemmelse med tidsplanen og de opnåede forbedringer. 2. Planen for modvirkning af klimaændringer og miljøbeskyttelse: a) er baseret på den bedste tilgængelige videnskabelige dokumentation, som er offentliggjort b) er udviklet i samråd med relevante interessenter, herunder miljøbeskyttelsesmyndigheder c) ajourføres, hvis aktivitetens karakteristika og drift ændrer sig væsentligt på en måde, der ændrer arten eller omfanget af indvirkningerne på klimaet og miljøet.

4)	Omstilling til en cirkulær økonomi	1. Operatøren af denne aktivitet har udviklet og gennemført en plan for modvirkning af klimaændringer og miljøbeskyttelse, som: a) identificerer de vigtigste skadelige miljøvirkninger af deres aktiver og operationer, der er relevante for omstillingen til en cirkulær økonomi, herunder indvirkning på produktion, håndtering og behandling af affald (*16), herunder de negative virkninger af høj eller hyppig anvendelse af ikkegenanvendelige engangsprodukter og ukorrekt affaldshåndtering (både farligt og ikkefarligt) og oplagring og bortskaffelse af kemiske agenser (*17) og medicinsk affald (*18) b) fastlægger de nødvendige foranstaltninger til at minimere de identificerede skadelige virkninger af aktiviteten på miljøet og samtidig nå hovedformålet med beredskabstjenesten i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/98/EF (*19), herunder foranstaltninger til minimering af destruktionen af ubrugte oplagrede varer og god industripraksis for fjernelse af midlertidig infrastruktur som defineret i EU's protokol om bygge- og nedrivningsaffald (*20) c) gør rede for det forbedringsniveau, der kan opnås med gennemførelsen af de foreslåede foranstaltninger, og omfatter en tidsplan for gennemførelsen af disse foranstaltninger d) overvåger og dokumenterer gennemførelsen af de identificerede foranstaltninger i overensstemmelse med tidsplanen og de opnåede forbedringer. 2. Planen for modvirkning af klimaændringer og miljøbeskyttelse: a) er baseret på den bedste tilgængelige videnskabelige dokumentation, som er offentliggjort b) er udviklet i samråd med relevante interessenter, herunder miljøbeskyttelsesmyndigheder c) ajourføres, hvis aktivitetens karakteristika og drift ændrer sig væsentligt på en måde, der ændrer arten eller omfanget af indvirkningerne på klimaet og miljøet.
5)	Forebyggelse og bekæmpelse af forurening	1. Operatøren af denne aktivitet har udviklet og gennemført en plan for modvirkning af klimaændringer og miljøbeskyttelse, som: a) identificerer de vigtigste skadelige miljøvirkninger af deres aktiver og operationer, der er relevante for forebyggelse og bekæmpelse af forurening, herunder virkningerne af forurenende emissioner til luft, vand eller jord som defineret i artikel 3, stk. 2, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/75/EU (*21), herunder de negative virkninger af skadelige stoffer i brandslukningsskum, brandslukningsmidler, brandhæmmende stoffer på miljøforureningsniveauet og de negative virkninger af anvendelsen af haloner på nedbrydningen af ozonlaget b) fastlægger de nødvendige foranstaltninger til at minimere de identificerede skadelige virkninger af aktiviteten på klimaet, samtidig med at hovedformålet med beredskabstjenesten nås

		c) gør rede for det forbedringsniveau, der kan opnås med gennemførelsen af de foreslåede foranstaltninger, og omfatter en tidsplan for gennemførelsen af disse foranstaltninger d) overvåger og dokumenterer gennemførelsen af de identificerede foranstaltninger i overensstemmelse med tidsplanen og de opnåede forbedringer. 2. Planen for modvirkning af klimaændringer og miljøbeskyttelse: a) er baseret på den bedste tilgængelige videnskabelige dokumentation, som er offentliggjort på en gennemsigtig måde b) er udviklet i samråd med relevante interessenter, herunder miljøbeskyttelsesmyndigheder c) ajourføres, hvis aktivitetens karakteristika og drift ændrer sig væsentligt på en måde, der kan ændre arten eller omfanget af indvirkningerne på klimaet og miljøet. d) for så vidt angår brandbekæmpelsesoperationer, overholder artikel 13 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1005/2009 (*[22]).
6)	Beskyttelse og genopretning af biodiversitet og økosystemer	1. Operatøren af denne aktivitet har udviklet og gennemført en plan for modvirkning af klimaændringer og miljøbeskyttelse, som: a) identificerer de vigtigste skadelige miljøvirkninger af deres aktiver og operationer, der er relevante for beskyttelse og genopretning af biodiversitet og økosystemer, herunder indvirkning på: i) biodiversitetsfølsomme områder såsom Natura 2000-områder (*[23]) i overensstemmelse med artikel 3 i direktiv 92/43/EØF, artikel 4 i direktiv 2009/147/EF og artikel 13, stk. 4, i direktiv 2008/56/EF eller andre tilsvarende nationale eller internationale klassificeringer/definitioner (*[24]) ii) arealanvendelse og anvendelse af »arealanvendelseshierarkiet« som beskrevet i EU's jordbundsstrategi for 2030, herunder som følge af oprettelsen og driften af katastrofebistandslejre på mellemlang til lang sigt b) definerer de nødvendige foranstaltninger til at minimere de identificerede skadelige virkninger af aktiviteten på miljøet og samtidig opfylde beredskabstjenestens hovedformål, herunder planlagte foranstaltninger til at minimere risiciene for biodiversitetsfølsomme områder, f.eks. ved at integrere geografisk information om biodiversitetsfølsomme områder og principper for pleje i beredskabsplanlægningen c) gør rede for det forbedringsniveau, der kan opnås med gennemførelsen af de foreslåede foranstaltninger, og omfatter en tidsplan for gennemførelsen af disse foranstaltninger d) overvåger og dokumenterer gennemførelsen af de identificerede foranstaltninger i overensstemmelse med tidsplanen og de opnåede forbedringer.

	2. Planen for modvirkning af klimaændringer og miljøbeskyttelse: a) er baseret på den bedste tilgængelige videnskabelige dokumentation, som er offentliggjort b) er udviklet i samråd med relevante interessenter, herunder miljøbeskyttelsesmyndigheder c) ajourføres, hvis aktivitetens karakteristika og drift ændrer sig væsentligt på en måde, der kan ændre arten eller omfanget af indvirkningerne på klimaet og miljøet.

14.2. **Infrastruktur til forebyggelse og beskyttelse mod oversvømmelsesrisici**

Beskrivelse af aktiviteten

Aktiviteten vedrører strukturelle ([*25]) og ikke-strukturelle ([*26]) foranstaltninger, der har til formål at forebygge og beskytte mennesker, økosystemer, kulturarv og infrastruktur mod oversvømmelser i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/60/EF ([*27]).

1. De strukturforanstaltninger, der iværksættes, omfatter:
   a) diger, floddæmninger
   b) havbeskyttelsesdiger, stormflodsbarrierer, havmure, høfder og bølgebrydere
   c) online- og offline-bufferbassiner til tilbageholdelse af og kontrol med oversvømmelser i naturlige og kunstige afløbsnet
   d) foranstaltninger til kontrol med oversvømmelser ved at øge opbevaringskapaciteten i afvandingsområder, f.eks. gennemførelse af distribuerede bufferbassiner eller strukturer til overløb fra kloakker
   e) hydrauliske strukturer til regulering af vandgennemstrømning, f.eks. pumpestationer, sluser og porte
   f) strukturer til kontrol med aflejringer.
2. De ikke-strukturelle foranstaltninger, der iværksættes, omfatter:
   a) bevidstgørelseskampagner vedrørende oversvømmelser
   b) modellering af og prognoser for oversvømmelser, kortlægning af faren for og risikoen for oversvømmelser
   c) fysisk planlægning i oversvømmelsestruede områder, der har til formål at mindske oversvømmelsesrisikoen, f.eks. ved at indføre restriktioner for arealanvendelse og håndhæve beskyttelseskriterier ved hjælp af bygningsreglementer
   d) systemer til tidlig varsling af oversvømmelser.

   Aktiviteten omfatter projektering, opførelse, udvidelse, rehabilitering, opgradering og drift af strukturelle eller ikke-strukturelle foranstaltninger.

   Aktiviteterne i denne kategori omfatter ikke planlægning, opførelse, udvidelse og drift af omfattende naturbaseret håndtering af oversvømmelser eller tørke og foranstaltninger til genopretning af vådområder, der er omfattet af aktiviteten »Naturbaserede løsninger til forebyggelse og beskyttelse mod oversvømmelses- og tørkerisici« (se afsnit 3.1 i bilag I til delegeret forordning XXXX/XXX). Aktiviteten omfatter heller ikke infrastruktur til vandtransport såsom vandveje, havne og lystbådehavne (se afsnit 6.16 i dette bilag), beredskab i tilfælde af oversvømmelse (se afsnit 14.1 i dette bilag), konsulentbistand vedrørende fysisk klimarisikostyring og -tilpasning (se afsnit 9.3) og software, der muliggør fysisk klimarisikostyring og -tilpasning (se afsnit 8.4).

   Aktiviteterne i denne kategori omfatter ikke opførelse, ændring eller fjernelse af online vandopsamlingsanlæg, der resulterer i opmagasinering primært med henblik på vandkraftanvendelse eller kunstvanding.

De økonomiske aktiviteter i denne kategori kan knyttes til NACE-kode F42.91 i overensstemmelse med den statistiske nomenklatur for økonomiske aktiviteter, der er fastsat ved forordning (EF) nr. 1893/2006.

Hvis en økonomisk aktivitet i denne kategori opfylder kriteriet om væsentligt bidrag i punkt 5, er aktiviteten en mulighedsskabende aktivitet som omhandlet i artikel 11, stk. 1, litra b), i forordning (EU) 2020/852, forudsat at den opfylder de tekniske screeningskriterier i dette afsnit.

Tekniske screeningskriterier

Væsentligt bidrag til tilpasning til klimaændringer

1. Den økonomiske aktivitet har gennemført fysiske og ikkefysiske løsninger (»tilpasningsløsninger«), som i væsentlig grad reducerer de vigtigste fysiske klimarisici, der er væsentlige for denne aktivitet.

2. De fysiske klimarisici, der er væsentlige for aktiviteten, er blevet fastlagt ud fra dem, der er opført i tillæg A til dette bilag, ved at foretage en robust klimarisiko- og sårbarhedsvurdering i overensstemmelse med følgende trin:

a) screening af aktiviteten med henblik på at fastlægge, hvilke fysiske klimarisici fra listen i tillæg A til dette bilag der kan påvirke den økonomiske aktivitets præstationer i dens forventede levetid

b) hvis aktiviteten vurderes at være udsat for en eller flere af de fysiske klimarisici, der er opført i tillæg A til dette bilag, en klimarisiko- og sårbarhedsvurdering for at vurdere væsentligheden af de fysiske klimarisici for den økonomiske aktivitet

c) en vurdering af tilpasningsløsninger, der kan reducere den identificerede fysiske klimarisiko.

Vurderingen af klimarisici og sårbarhed står i et rimeligt forhold til aktivitetens omfang og

forventede levetid, således at:

a) vurderingen for aktiviteter med en forventet levetid på under 10 år som minimum foretages ved hjælp af klimaprognoser på den mindste passende skala

b) for alle andre aktiviteter foretages vurderingen ved hjælp af de mest avancerede klimaprognoser med den højest mulige opløsning på tværs af de eksisterende fremtidige scenarier ([*28]), der er i overensstemmelse med aktivitetens forventede levetid, herunder mindst 10-30 års klimaprognosescenarier for større investeringer.

3. Klimaprognoserne og vurderingen af konsekvenser er baseret på bedste praksis og tilgængelig vejledning og tager hensyn til den nyeste videnskab for sårbarheds- og risikoanalyse og dertil knyttede metoder i overensstemmelse med de seneste rapporter fra Det Mellemstatslige Panel om Klimaændringer ([*29]), videnskabelige fagfællebedømte publikationer og open source ([*30])- eller betalingsmodeller.

4. De gennemførte tilpasningsløsninger:

a) har ikke en negativ indvirkning på tilpasningsindsatsen eller andre menneskers, naturens, kulturarvens, aktivers og andre økonomiske aktiviteters grad af modstandsdygtighed over for fysiske klimarisici

b) begunstiger naturbaserede løsninger ([*31]) eller er afhængige af blå eller grøn infrastruktur ([*32]) i det omfang, det er muligt

c) er i overensstemmelse med lokale, sektorspecifikke, regionale eller nationale tilpasningsplaner og -strategier

d) overvåges og måles i forhold til foruddefinerede indikatorer, og der overvejes afhjælpende foranstaltninger, hvis disse indikatorer ikke opfyldes

e) hvis den gennemførte løsning er fysisk og består af en aktivitet, for hvilken der er fastsat tekniske screeningskriterier i dette bilag, opfylder løsningen det tekniske screeningskriterie om ikke at gøre væsentlig skade for den pågældende aktivitet.

5. For at en aktivitet kan betragtes som en mulighedsskabende aktivitet som omhandlet i artikel 11, stk. 1, litra b), i forordning (EU) 2020/852, påviser den økonomiske aktør ved hjælp af en vurdering af nuværende og fremtidige klimarisici, herunder usikkerhed og baseret på solide data, at aktiviteten leverer en teknologi, et produkt, en tjenesteydelse, en information eller en praksis eller fremmer anvendelsen heraf med et af følgende primære mål:

a) at øge andre menneskers, naturens, kulturarvens, aktivers og andre økonomiske aktiviteters grad af modstandsdygtighed over for fysiske klimarisici

b) at bidrage til andre menneskers, naturens, kulturarvens, aktivers og andre økonomiske aktiviteters tilpasningsindsats.

Princippet om ikke at gøre væsentlig skade (»DNSH«)

1)	Modvirkning af klimaændringer	Ikke relevant
3)	Bæredygtig udnyttelse og beskyttelse af vand- og havressourcerne	Aktiviteten hindrer ikke opnåelsen af en god miljøtilstand i havområder eller forringer ikke havområder, der allerede er i god miljøtilstand som defineret i artikel 2, nr. 21), i forordning (EU) 2020/852 og i overensstemmelse med direktiv 2008/56/EF, som navnlig kræver, at der træffes passende foranstaltninger til at forebygge eller afbøde virkninger i forbindelse med deskriptorerne i bilag I til nævnte direktiv, idet der tages hensyn til Kommissionens afgørelse (EU) 2017/848 for så vidt angår de relevante kriterier og metodiske standarder for disse deskriptorer. Aktiviteten er i overensstemmelse med bestemmelserne i direktiv 2000/60/EF (*[33]), navnlig alle kravene i nævnte direktivs artikel 4. I overensstemmelse med artikel 4 i direktiv 2000/60/EF, særlig denne artikels stk. 7, gennemføres der en konsekvensanalyse af projektet for at vurdere alle dets potentielle virkninger på tilstanden for vandområder inden for samme vandløbsopland og på beskyttede levesteder og arter, der er direkte afhængige af vand, idet der navnlig tages hensyn til vandringskorridorer, frit flydende floder eller økosystemer tæt på uforstyrrede forhold. Analysen er baseret på nye, omfattende og nøjagtige data, herunder overvågningsdata om biologiske kvalitetselementer, der er særligt følsomme over for hydromorfologiske forandringer, og på vandområdets forventede tilstand som følge af de nye aktiviteter sammenlignet med dets nuværende tilstand. Vurderingen omhandler navnlig de kumulerede virkninger af projektet med anden eksisterende eller planlagt infrastruktur i vandløbsoplandet. På grundlag af denne konsekvensanalyse er det blevet fastslået, at projektet som følge af dets udformning og placering samt afbødende foranstaltninger er indrettet således, at det opfylder et af følgende krav: a) projektet medfører ikke nogen forringelse af og hindrer heller ikke opnåelsen af god tilstand eller godt potentiale i det specifikke vandområde, det vedrører b) hvis projektet risikerer at forringe eller hindre opnåelsen af god tilstand/godt potentiale for det specifikke vandområde, det vedrører, er en sådan forringelse ikke betydelig, og den er begrundet i en detaljeret cost-benefit-analyse, der viser begge af følgende:

		i) hensynet til væsentlige samfundsinteresser eller det forhold, at de forventede fordele ved det planlagte sejladsinfrastrukturprojekt med hensyn til modvirkning af klimaændringer/tilpasning til klimaændringer opvejer omkostningerne ved at forringe vandets tilstand for miljøet og samfundet ii) det forhold, at de væsentlige samfundsinteresser eller de forventede fordele ved aktiviteten på grund af tekniske muligheder eller uforholdsmæssigt store omkostninger ikke kan opnås med alternative midler, der ville føre til et bedre miljøresultat (f.eks. naturbaserede løsninger, alternative placeringer, istandsættelse/renovering af eksisterende infrastruktur eller anvendelse af teknologier, der ikke forstyrrer vandløbs kontinuitet). Alle teknisk gennemførlige og økologisk relevante afbødende foranstaltninger gennemføres for at mindske de skadelige virkninger på vand samt på beskyttede levesteder og arter, der er direkte afhængige af vand. Afbødende foranstaltningerne omfatter, hvor det er relevant og afhængigt af de økosystemer, der forekommer naturligt i de berørte vandområder: a) foranstaltninger til at sikre forhold, der ligger så tæt som muligt på uforstyrret kontinuitet, herunder foranstaltninger til sikring af langs- og tværgående kontinuitet, et minimum af økologisk vandføring og sedimenttransport b) foranstaltninger til beskyttelse eller forbedring af morfologiske forhold og habitater for akvatiske arter c) foranstaltninger til reduktion af eutrofieringens skadelige virkninger. Effektiviteten af disse foranstaltninger overvåges i forbindelse med den godkendelse eller tilladelse, hvori der fastsættes betingelserne for at opnå god tilstand eller godt potentiale for det berørte vandområde. Projektet hindrer ikke permanent opnåelsen af god tilstand/godt potentiale i nogen af vandområderne i det samme vandområdedistrikt. Ud over ovennævnte afbødende foranstaltninger gennemføres der, hvor det er relevant, kompensationsforanstaltninger for at sikre, at projektet ikke fører til en generel forringelse af vandområders tilstand i samme vandområdedistrikt. Dette opnås ved at genoprette (langs- og tværgående) kontinuitet i det samme vandområdedistrikt i et omfang, hvorved der kompenseres for den afbrydelse af kontinuiteten, som det planlagte sejladsinfrastrukturprojekt kan forårsage. Kompensationen begynder, inden projektet gennemføres.
4)	Omstilling til en cirkulær økonomi	Operatørerne begrænser affaldsproduktionen i forbindelse med bygge- og nedrivningsprocesser og tager hensyn til den bedste tilgængelige teknik. Mindst 70 % (i vægtprocent) af det ikkefarlige bygge- og nedrivningsaffald (undtagen naturligt forekommende materiale som omhandlet i kategori 17 05 04 på den europæiske liste over affald, der er opstillet ved afgørelse 2000/532/EF), der genereres på byggepladsen, forberedes med henblik på genbrug, genanvendelse og anden materialenyttiggørelse, herunder opfyldning, hvor der anvendes affald til at erstatte andre materialer, i overensstemmelse med affaldshierarkiet og EU's protokol om håndtering af bygge- og nedrivningsaffald ([*34]). Operatørerne anvender selektiv nedrivning for at muliggøre fjernelse og sikker håndtering af farlige stoffer og fremme genbrug og genanvendelse af høj kvalitet.

5)	Forebyggelse og bekæmpelse af forurening	Der indføres relevante foranstaltninger for at undgå og afbøde skadelige overløb efter voldsomt uvejr fra det kombinerede spildevandsopsamlingssystem, som kan omfatte bæredygtige afløbssystemer i bymæssig bebyggelse, særskilte systemer til opsamling af overløbsvand, bundfældningstanke og first flush-rensning.
6)	Beskyttelse og genopretning af biodiversitet og økosystemer	Aktiviteten er i overensstemmelse med de kriterier, der er fastsat i tillæg D til dette bilag. Følgende skal desuden sikres: a) i Unionen i forbindelse med Natura 2000-områder: aktiviteten har ikke væsentlig indvirkning på Natura 2000-områder i lyset af deres bevaringsmålsætninger på grundlag af en passende vurdering, der er foretaget i overensstemmelse med artikel 6, stk. 3, i Rådets direktiv 92/43/EØF b) i Unionen i ethvert område: aktiviteten er ikke til skade for genopretning eller opretholdelse af en gunstig bevaringsstatus for de bestande af arter, der er beskyttet i henhold til direktiv 92/43/EØF og direktiv 2009/147/EF. Aktiviteten er heller ikke til skade for genopretningen eller opretholdelsen af de pågældende levestedstyper og er beskyttet i henhold til direktiv 92/43/EØF med en gunstig bevaringsstatus c) introduktion af invasive ikkehjemmehørende arter forhindres, eller deres spredning håndteres i Unionen i overensstemmelse med forordning (EU) nr. 1143/2014 d) uden for Unionen udføres aktiviteterne i overensstemmelse med gældende lovgivning vedrørende bevaring af levesteder, arter og forvaltning af invasive ikkehjemmehørende arter.

([*1]) F.eks. Verdenssundhedsorganisationens vejledning om klimaresistente og miljømæssigt bæredygtige sundhedsfaciliteter, 2020, tilgængelig på: https://www.who.int/publications/i/item/9789240012226 and World Health Organization; 2020. Licens: CC BY-NC-SA 3.0 IGO) World Health Organization, Smart Hospitals Toolkit, Pan-American Health Organisation, 2017, findes på: https://cdn.who.int/media/docs/default-source/climate-change/smart-hospital-toolkit-paho.pdf.

([*2]) F.eks. retningslinjerne fra International Search and Rescue Advisory Group (INSARAG) 2020, »Volume II: Preparedness and response« og »Volume III: Operational Field Guidance«, United Nations Office for the Coordination of Humanitarians Affairs (OCHA), findes på: www.insarag.org.

([*3]) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/35/EF af 21. april 2004 om miljøansvar for så vidt angår forebyggelse og afhjælpning af miljøskader (EUT L 143 af 30.4.2004, s. 56).

([*4]) Ved »beredskab« forstås en tilstand, hvor menneskelige og materielle ressourcer, strukturer, fællesskaber og organisationer som resultat af tiltag, der er iværksat i forvejen, står klar og er i stand til at sikre en effektiv og hurtig indsats i en katastrofesituation.

([*5]) Et modul i dette bilags forstand er afledt af den definition, der er baseret på artikel 4, nr. 6), i afgørelse nr. 1313/2013/EU om en EU-civilbeskyttelsesordning, dvs. »en selvforsynende og autonom konfiguration (…), der er baseret på forud definerede opgaver og behov, eller et mobilt og operationelt hold (…), der kombinerer menneskelige og materielle ressourcer, og som kan karakteriseres ud fra dens beredskabskapacitet eller de opgaver, den kan udføre«. De materielle ressourcer omfatter transport, der er nødvendig for at understøtte beredskabsindsatsen, alt efter hvad der er relevant. Eksempler på krævede materielle ressourcer til forskellige typer beredskabsmoduler er fastsat i gennemførelsesafgørelse 2014/762/EU og (EU) 2019/570 (EU-civilbeskyttelsesmekanismen), f.eks. materielle ressourcer i forbindelse med brandbekæmpelse fra luften eller på jorden, såsom helikoptere, luftfartøjer og køretøjer, både til redning og medicinsk evakuering fra luften.

([6]) Ved »civilbeskyttelsesbistand« forstås hold, eksperter eller moduler beregnet til civilbeskyttelse med deres udstyr samt hjælpeudstyr eller -forsyninger, der er nødvendige for at begrænse de umiddelbare følger af en katastrofe. Artikel 2, nr. 2), i Kommissionens gennemførelsesafgørelse af 16. oktober 2014 om gennemførelsesbestemmelser til Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse nr. 1313/2013/EU om en EU-civilbeskyttelsesmekanisme og om ophævelse af Kommissionens beslutning 2004/277/EF, Euratom og 2007/606/EF, Euratom (meddelt under nummer C(2014) 7489) (2014/762/EU).

([7]) Fremtidige scenarier omfatter IPCC's repræsentative koncentrationsscenarier RCP2.6, RCP4.5, RCP6.0 og RCP8.5.

([8]) Vurderingsrapporter om klimaændringer: »Impacts, Adaptation and Vulnerability«, som regelmæssigt offentliggøres af Det Mellemstatslige Panel om Klimaændringer (IPCC), FN's organ for vurdering af videnskaben vedrørende klimaændringer, https://www.ipcc.ch/reports/.

([9]) Som f.eks. Copernicustjenester, der forvaltes af Europa-Kommissionen.

([10]) Naturbaserede løsninger defineres som »løsninger, der er inspireret og understøttet af naturen, som er omkostningseffektive, som på én gang giver miljømæssige, sociale og økonomiske fordele, og som bidrager til at opbygge resiliens. Sådanne løsninger bringer mere natur og flere naturlige funktioner og processer med større forskelligartethed ind i byer, landskaber og havområder gennem lokalt tilpassede, ressourceeffektive og systemiske indgreb«. Derfor er naturbaserede løsninger til gavn for biodiversiteten og støtter leveringen af en vifte af økosystemtjenester (udgave af 27.6.2023: https://research-and-innovation.ec.europa.eu/research-area/environment/nature-based-solutions_en).

([11]) Jf. meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget: Grøn infrastruktur — Styrkelse af Europas naturkapital (COM (2013) 249 final).

([12]) Ved »anvendelsesområde 1-drivhusgasemissioner« forstås direkte drivhusgasemissioner fra kilder, der ejes eller kontrolleres af operatøren, herunder drivhusgasemissioner fra land-, vand- og luftudryknings-transport.

([13]) Ved »anvendelsesområde 2-drivhusgasemissioner« forstås indirekte drivhusgasemissioner fra produktion af den elektricitet, der forbruges af operatøren.

([14]) Ved »anvendelsesområde 3-drivhusgasemissioner« forstås alle indirekte drivhusgasemissioner, der ikke er omfattet af anvendelsesområde 2. Se klimachartret, Humanitarian Carbon Calculator, 2023, for vejledning i beregning af humanitære organisationers CO_2-fodaftryk, https://www.climate-charter.org/humanitarian-carbon-calculator/ .

([15]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 517/2014 af 16. april 2014 om fluorholdige drivhusgasser og om ophævelse af forordning (EF) nr. 842/2006 (EUT L 150 af 20.5.2014, s. 195).

([16]) Som defineret i listen over affald i Kommissionens beslutning 2000/532/EF.

([17]) F.eks. i brandslukningsskum, brandslukningsmidler og brandhæmmende midler.

([18]) Se Den Internationale Røde Kors Komité, Medical Waste Management, 2011, tilgængelig på: https://www.icrc.org/en/doc/assets/files/publications/icrc-002-4032.pdf.

([19]) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/98/EF af 19. november 2008 om affald og om ophævelse af visse direktiver (EUT L 312 af 22.11.2008, s. 3).

([20]) EU Construction and Demolition Waste Protocol and Guidelines, Internal Market, Industry, Entrepreneurship and SMEs, findes på: https://single-market-economy.ec.europa.eu/content/eu-construction-and-demolition-waste-protocol-0_en.

(*21) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/75/EU af 24. november 2010 om industrielle emissioner (integreret forebyggelse og bekæmpelse af forurening) (EUT L 334 af 17.12.2010, s. 17).

(*22) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1005/2009 af 16. september 2009 om stoffer, der nedbryder ozonlaget (omarbejdning) (EUT L 286 af 31.10.2009, s. 1).

(*23) Opført i Natura 2000 Viewer, se Det Europæiske Miljøagentur, Natura 2000 Network Viewer, https://natura2000.eea.europa.eu/.

(*24) Herunder de virkninger, der opstår som følge af oprettelsen og driften af katastrofebistandslejre, virkninger på områder med høj biodiversitetsværdi som følge af utilsigtet introduktion/udslip af farlige materialer eller manglende beskyttelse i forbindelse med reaktion på farlige materialer.

(*25) Omfatter bygge- og anlægsarbejder.

(*26) Omfatter ikke bygge- og anlægsarbejder.

(*27) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/60/EF af 23. oktober 2007 om vurdering og styring af risikoen for oversvømmelser (EUT L 288 af 6.11.2007, s. 27).

(*28) Fremtidige scenarier omfatter IPCC's repræsentative koncentrationsscenarier RCP2.6, RCP4.5, RCP6.0 og RCP8.5.

(*29) Vurderingsrapporter om klimaændringer: »Impacts, Adaptation and Vulnerability«, som regelmæssigt offentliggøres af Det Mellemstatslige Panel om Klimaændringer (IPCC), FN's organ for vurdering af videnskaben vedrørende klimaændringer, https://www.ipcc.ch/reports/.

(*30) Som f.eks. Copernicustjenester, der forvaltes af Europa-Kommissionen.

(*31) Naturbaserede løsninger defineres som »løsninger, der er inspireret og understøttet af naturen, som er omkostningseffektive, som på én gang giver miljømæssige, sociale og økonomiske fordele, og som bidrager til at opbygge resiliens. Sådanne løsninger bringer mere natur og flere naturlige funktioner og processer med større forskelligartethed ind i byer, landskaber og havområder gennem lokalt tilpassede, ressourceeffektive og systemiske indgreb«. Derfor er naturbaserede løsninger til gavn for biodiversiteten og støtter leveringen af en vifte af økosystemtjenester (udgave af 27.6.2023: https://research-and-innovation.ec.europa.eu/research-area/environment/nature-based-solutions_en).

(*32) Jf. meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget: Grøn infrastruktur — Styrkelse af Europas naturkapital (COM (2013) 249 final).

(*33) For aktiviteter i tredjelande, i overensstemmelse med gældende national ret eller internationale standarder, der forfølger tilsvarende mål for god vandtilstand og et godt økologisk potentiale, gennem tilsvarende proceduremæssige og materielle regler, dvs. en forvaltningsplan for vandanvendelse og -beskyttelse, der er udarbejdet i samråd med relevante interesserede parter, som sikrer, at 1) aktiviteternes indvirkning på den konstaterede tilstand eller det økologiske potentiale for potentielt berørte vandområder vurderes, og 2) at forringelsen eller forebyggelsen af god tilstand/økologisk potentiale undgås eller, hvis dette ikke er muligt, 3) er begrundet af manglen på bedre miljøalternativer, som ikke er uforholdsmæssigt bekostelige/teknisk umulige, og der tages alle praktisk gennemførlige skridt for at mindske den skadelige indvirkning på vandområdets tilstand.

(*34) EU Construction and Demolition Waste Protocol and Guidelines, Internal Market, Industry, Entrepreneurship and SMEs (europa.eu) https://single-market-economy.ec.europa.eu/content/eu-construction-and-demolition-waste-protocol-0_en.«

24) I tillæg B tilføjes følgende tekstafsnit:

»Aktiviteten hindrer ikke opnåelsen af en god miljøtilstand i havområder eller forringer ikke havområder, der allerede er i god miljøtilstand som defineret i artikel 3, nr. 5), i direktiv 2008/56/EF (*1), idet der tages hensyn til Kommissionens afgørelse (EU) 2017/848 for så vidt angår de relevante kriterier og metodiske standarder for disse deskriptorer.

(*1) Definitionen i artikel 3, nr. 5), i direktiv 2008/56/EF fastsætter navnlig, at en god miljøtilstand skal fastlægges på grundlag af de kvalitative deskriptorer, der er fastlagt i bilag I til nævnte direktiv.«

25) Tillæg C, litra f), affattes således:

»f) stoffer, enten som sådan eller i blandinger eller i en artikel — i en koncentration på over 0,1 vægtprocent — der opfylder kriterierne i artikel 57 i forordning (EF) nr. 1907/2006, og som blev identificeret i overensstemmelse med nævnte forordnings artikel 59, stk. 1, i en periode på mindst 18 måneder, medmindre det vurderes og dokumenteres af driftslederne, at der ikke findes andre egnede alternative stoffer eller teknologier på markedet, og at de anvendes under kontrollerede forhold (*1).«

(*1) Kommissionen vil gennemgå undtagelserne fra forbuddet mod fremstilling, markedsføring eller anvendelse af de stoffer, der er omhandlet i litra f), når den har offentliggjort horisontale principper for nødvendig anvendelse af kemikalier.

26) Tillæg C, litra g), udgår.

27) I tillæg C tilføjes følgende tekstafsnit efter litra f):

»Desuden fører aktiviteten ikke til fremstilling, forekomst i det endelige produkter eller output eller markedsføring af andre stoffer, enten som sådan, i blandinger eller i en artikel — i en koncentration på over 0,1 vægtprocent — der opfylder kriterierne i forordning (EF) nr. 1272/2008 for en af de fareklasser eller farekategorier, der er nævnt i artikel 57 i forordning (EF) nr. 1907/2006, medmindre det vurderes og dokumenteres af driftslederne, at der ikke findes andre egnede alternative stoffer eller teknologier på markedet, og at de anvendes under kontrollerede forhold (*1).

(*1) Kommissionen vil gennemgå undtagelserne fra forbuddet mod fremstilling, forekomst i det endelige produkter eller output eller markedsføring af de stoffer, der er omhandlet i dette afsnit, når den har offentliggjort horisontale principper for nødvendig anvendelse af kemikalier.«