Amtsblatt
der Europäischen Union

DE
Reihe L

2023/2485

21.11.2023

DELEGIERTE VERORDNUNG (EU) 2023/2485 DER KOMMISSION

vom 27. Juni 2023

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

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EU) 2020/852 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Juni 2020 über die Einrichtung eines Rahmens zur Erleichterung nachhaltiger Investitionen und zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/2088 ([1]), insbesondere auf Artikel 10 Absatz 3 und Artikel 11 Absatz 3,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Die Verordnung (EU) 2020/852 enthält den allgemeinen Rahmen, anhand dessen bestimmt wird, ob eine Wirtschaftstätigkeit als ökologisch nachhaltig einzustufen ist, damit festgelegt werden kann, in welchem Maße eine Investition ökologisch nachhaltig ist. Die genannte Verordnung gilt für von der Union oder den Mitgliedstaaten verabschiedete Maßnahmen zur Festlegung von Anforderungen an Finanzmarktteilnehmer oder Emittenten im Zusammenhang mit Finanzprodukten oder Unternehmensanleihen, die als ökologisch nachhaltig bereitgestellt werden, für Finanzmarktteilnehmer, die Finanzprodukte bereitstellen, und für Unternehmen, für die die Verpflichtung gilt, eine nichtfinanzielle Erklärung nach Artikel 19a der Richtlinie 2013/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates ([2]) oder eine konsolidierte nichtfinanzielle Erklärung nach Artikel 29a jener Richtlinie zu veröffentlichen. Wirtschaftsakteure oder öffentliche Behörden, die nicht unter die Verordnung (EU) 2020/852 fallen, können diese Verordnung auf freiwilliger Basis anwenden.

(2) In der Delegierten Verordnung (EU) 2021/2139 der Kommission ([3]) sind die technischen Bewertungskriterien festgelegt, anhand deren bestimmt wird, unter welchen Bedingungen davon auszugehen ist, dass eine bestimmte Wirtschaftstätigkeit einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz oder zur Anpassung an den Klimawandel leistet. Die technischen Bewertungskriterien beziehen sich auf Wirtschaftstätigkeiten aus neun Wirtschaftssektoren, die aufgrund ihres Anteils an den Gesamttreibhausgasemissionen und ihres nachgewiesenen Potenzials, zur Vermeidung oder Verringerung von Treibhausgasemissionen oder zum Abbau von Treibhausgasen beizutragen, ausgewählt wurden. Zudem können diese Wirtschaftstätigkeiten eine solche Vermeidung oder Verringerung, einen solchen Abbau oder eine langfristige Speicherung bei anderen Sektoren und Tätigkeiten nachweislich ermöglichen.

(3) Die Delegierte Verordnung (EU) 2021/2139 deckt nicht alle Wirtschaftstätigkeiten ab, die einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz oder zur Anpassung an den Klimawandel leisten können. Zur weiteren Erleichterung ökologisch nachhaltiger Investitionen ist es erforderlich, zusätzliche technische Bewertungskriterien für diejenigen Wirtschaftstätigkeiten festzulegen, die einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz oder zur Anpassung an den Klimawandel leisten können, ohne die übrigen Umweltziele erheblich zu beeinträchtigen, derzeit aber nicht unter die Delegierte Verordnung (EU) 2021/2139 fallen. Die zusätzlichen Wirtschaftstätigkeiten, die wesentlich zum Klimaschutz beitragen, erstrecken sich weitgehend auf den Verkehrssektor und seine Wertschöpfungskette. Die zusätzlichen

([1]) ABl. L 198 vom 22.6.2020, S. 13.

([2]) Richtlinie 2013/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Juni 2013 über den Jahresabschluss, den konsolidierten Abschluss und damit verbundene Berichte von Unternehmen bestimmter Rechtsformen und zur Änderung der Richtlinie 2006/43/EG des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Richtlinien 78/660/EWG und 83/349/EWG des Rates (ABl. L 182 vom 29.6.2013, S. 19).

([3]) Delegierte Verordnung (EU) 2021/2139 der Kommission vom 4. Juni 2021 zur Ergänzung der Verordnung (EU) 2020/852 des Europäischen Parlaments und des Rates durch Festlegung der technischen Bewertungskriterien, anhand deren bestimmt wird, unter welchen Bedingungen davon auszugehen ist, dass eine Wirtschaftstätigkeit einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz oder zur Anpassung an den Klimawandel leistet, und anhand deren bestimmt wird, ob diese Wirtschaftstätigkeit erhebliche Beeinträchtigungen eines der übrigen Umweltziele vermeidet (ABl. L 442 vom 9.12.2021, S. 1).

Wirtschaftstätigkeiten, die wesentlich zur Anpassung an den Klimawandel beitragen, umfassen weitgehend Tätigkeiten, die die Anpassung an die unvermeidbaren Auswirkungen des Klimawandels ermöglichen, einschließlich Entsalzung und Diensten zur Verhütung und Bewältigung klimabedingter Katastrophen und Notfälle.

(4) Die technischen Bewertungskriterien für diese zusätzlichen Wirtschaftstätigkeiten sollten sich so weit wie möglich an der statistischen Systematik der Wirtschaftszweige NACE Revision 2 gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1893/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates ([4]) orientieren. Damit Unternehmen und Finanzmarktteilnehmer die Wirtschaftstätigkeiten, für die technische Bewertungskriterien festgelegt werden sollen, leichter ermitteln können, sollten in der jeweiligen Beschreibung einer Wirtschaftstätigkeit auch die mit der betreffenden Tätigkeit verbundenen NACE-Codes angegeben werden. Diese Angaben haben lediglich Hinweischarakter und sollten keinen Vorrang vor der Definition der Wirtschaftstätigkeit in ihrer Beschreibung haben.

(5) Durch die technischen Bewertungskriterien für Wirtschaftstätigkeiten, die einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz oder zur Anpassung an den Klimawandel leisten, sollte sichergestellt werden, dass sich die betreffende Wirtschaftstätigkeit positiv auf den Klimaschutz oder die Anpassung an den Klimawandel auswirkt bzw. dass sie negative Auswirkungen auf den Klimaschutz oder die Anpassung an den Klimawandel mindert. Diese technischen Bewertungskriterien sollten sich deswegen auf Schwellenwerte oder Leistungsniveaus beziehen, die die Wirtschaftstätigkeit erreichen sollte, damit davon ausgegangen werden kann, dass sie einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz oder zur Anpassung an den Klimawandel leistet. Durch die technischen Bewertungskriterien für die „Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen" sollte sichergestellt werden, dass von der Wirtschaftstätigkeit keine erheblichen negativen Umweltauswirkungen, einschließlich klimabedingter Auswirkungen, ausgehen. Infolgedessen sollte in diesen technischen Bewertungskriterien spezifiziert werden, welche Mindestanforderungen die Wirtschaftstätigkeit erfüllen muss, um als ökologisch nachhaltig eingestuft werden zu können.

(6) Die technischen Bewertungskriterien, anhand deren bestimmt wird, ob eine Wirtschaftstätigkeit wesentlich zum Klimaschutz oder zur Anpassung an den Klimawandel gemäß Artikel 9 der Verordnung (EU) 2020/852 beiträgt und ob sie erhebliche Beeinträchtigungen eines der übrigen Umweltziele vermeidet, sollten gegebenenfalls auf geltenden Rechtsvorschriften, bewährten Verfahren, Normen und Methoden der Union sowie auf anerkannten, von international renommierten öffentlichen Gremien entwickelten Normen, Verfahren und Methoden aufbauen. Sofern solche Normen, Verfahren und Methoden in einem bestimmten Politikbereich nicht bestehen, sollten die technischen Bewertungskriterien auf anerkannten, von international renommierten privaten Gremien entwickelten Standards aufbauen.

(7) Gemäß Artikel 19 Absatz 1 Buchstabe h der Verordnung (EU) 2020/852 haben die technischen Bewertungskriterien Art und Umfang der Wirtschaftstätigkeit und des entsprechenden Sektors zu berücksichtigen sowie die Frage, ob es sich bei der Wirtschaftstätigkeit um eine ermöglichende Tätigkeit im Sinne von Artikel 16 jener Verordnung oder eine Übergangstätigkeit im Sinne von Artikel 10 Absatz 2 jener Verordnung handelt. Damit die technischen Bewertungskriterien die Anforderung des Artikels 19 der Verordnung (EU) 2020/852 wirksam und ausgewogen erfüllen, sollten sie als quantitativer Schwellenwert oder als Mindestanforderung, als relative Verbesserung, als eine Reihe qualitativer Leistungsanforderungen, als verfahrens- oder praxisbezogene Anforderungen oder als präzise Beschreibung der Art der Wirtschaftstätigkeit als solcher festgelegt werden, wenn die Tätigkeit aufgrund ihrer Art wesentlich zum Klimaschutz oder zur Anpassung an den Klimawandel beitragen kann. Durch technische Bewertungskriterien für ermöglichende Tätigkeiten sollte ferner sichergestellt werden, dass die Tätigkeiten, durch die unmittelbar ermöglicht wird, dass sich die Umweltleistung bei anderen Tätigkeiten verbessert, eine erhebliche positive Auswirkung auf die Umwelt haben und nicht zu Lock-in-Effekten bei umweltschädlichen Vermögenswerten führen. Um dafür zu sorgen, dass Übergangstätigkeiten auf einem glaubwürdigen Pfad bleiben, der mit einer klimaneutralen Wirtschaft vereinbar ist, sollten die technischen Bewertungskriterien für Übergangstätigkeiten gemäß Artikel 19 Absatz 5 der Verordnung (EU) 2020/852 alle drei Jahre überprüft werden, wobei Änderungen des Unionsrechts gebührend zu berücksichtigen sind.

([4]) Verordnung (EG) Nr. 1893/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Dezember 2006 zur Aufstellung der statistischen Systematik der Wirtschaftszweige NACE Revision 2 und zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3037/90 des Rates sowie einiger Verordnungen der EG über bestimmte Bereiche der Statistik (ABl. L 393 vom 30.12.2006, S. 1).

(8) Die Herstellung elektrischer Betriebsmittel spielt eine wichtige Rolle, wenn es darum geht, einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten, indem sie insbesondere die Nutzung erneuerbarer Energiequellen in den Stromnetzen der Union fördert und Ladeanlagen für emissionsfreie Fahrzeuge und intelligente Energienutzungsinstrumente für Haushalte entwickelt. Um das Potenzial der Elektrifizierung in der Union weiter zu erschließen und Investitionen in die Herstellung elektrischer Betriebsmittel weiter zu beschleunigen, ist es erforderlich, technische Bewertungskriterien für die Herstellung elektrischer Betriebsmittel festzulegen.

(9) Die Fertigung von CO_2-armen Fahrzeugen, Vorrichtungen zur persönlichen Mobilität sowie Schienenfahrzeugen und -infrastrukturen hängt von Komponenten ab, die eine Schlüsselrolle bei der Verringerung der Treibhausgasemissionen spielen oder, im Falle des Schienenverkehrs, für die Umweltleistung, den Betrieb und das Funktionieren über die Lebensdauer taxonomiekonformer Züge und Schieneninfrastruktur wesentlich sind, aber häufig von Unternehmen gefertigt werden, die diese Fahrzeuge oder andere Verkehrsmittel nicht zusammenbauen. Um sicherzustellen, dass die Rolle dieser Unternehmen und der von ihnen gefertigten Komponenten beim Klimaschutz gebührende Anerkennung erfährt, sollte die Fertigung von Komponenten, die für die Erreichung und Verbesserung der Umweltleistung eines CO_2-armen Fahrzeugs oder anderen Verkehrsmittels wesentlich sind, als eigenständige Wirtschaftstätigkeit in die Delegierte Verordnung (EU) 2021/2139 aufgenommen werden. Es sollten technische Bewertungskriterien für Komponenten aufgenommen werden, die für die Umweltleistung entscheidend sind. Bei Fahrzeugen zählen dazu insbesondere Steuereinheiten, Transformatoren, Elektromotoren, Ladeanschlüsse und Ladegeräte, Gleichspannungswandler, Wechselrichter, Generatoren, Bedienteile, regenerative Bremssysteme, Bremsen mit Technologien zur Verringerung des Widerstands, Wärmemanagementsysteme, Übertragungssysteme, Wasserstoffspeicher- und -betankungssysteme, für den Betrieb von Antriebssträngen erforderliche Elektronik, Antriebe, „klassenbeste“ Aufhängungssysteme, die zu einer Verbesserung der Energieeffizienz führen, Hilfseinrichtungen, wenn sie für CO_2-arme Fahrzeuge notwendig und wesentlich energieeffizienter als Alternativen sind, aktive Aerodynamikmerkmale von CO_2-armen Fahrzeugen, die den Luftwiderstand verringern, und Anhänger, die energiesparende Technologien wie eine Kombination aus regenerativen Bremsen oder aerodynamischen Verbesserungen enthalten. Für den Schienenverkehr gehören dazu insbesondere Schienenverkehrskomponenten gemäß Anhang I der Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates ([5]).

(10) Auf die Reifen entfallen 20 % des Energieverbrauchs eines Fahrzeugs, und somit birgt die Reifenherstellung das Potenzial für eine Verringerung der Treibhausgasemissionen, die der gesamte Verkehrssektor durch Innovationen anstrebt. Reifen können zudem einen Beitrag zu einer stärker kreislauforientierten Wirtschaft leisten. Auch wenn die Herstellung von Reifen nicht unter die Tätigkeit der Fertigung von Komponenten fällt, die für die Erreichung und Verbesserung der Umweltleistung CO_2-armer Fahrzeuge wesentlich sind, wird es dementsprechend notwendig sein, die Reifenherstellung weiter zu bewerten, um spezifische technische Bewertungskriterien für diese Tätigkeit festzulegen, wobei die rechtlichen Anforderungen im Rahmen der jüngsten Vorschläge für Rechtsvorschriften der Union sowie bewährte Verfahren, insbesondere in Bezug auf Freisetzung von Mikroplastik, Luftverschmutzung, Lärm, direkte Treibhausgasemissionen und das Ende der Lebensdauer, gebührend zu berücksichtigen sind. In der Zwischenzeit ist die Reifenherstellung weiterhin eine taxonomiefähige Tätigkeit nach Abschnitt 3.6 des Anhangs I der Delegierten Verordnung (EU) 2021/2139 über andere CO_2-arme Technologien. Insbesondere bei Straßenfahrzeugen der Klassen M und N sollten die Reifen die Anforderungen an das externe Rollgeräusch für die höchste Produkte enthaltende Klasse und die Anforderungen an den Rollwiderstandskoeffizienten (der Einfluss auf die Energieeffizienz des Fahrzeugs hat) für die beiden höchsten Produkte enthaltenden Klassen, die in der Verordnung (EU) 2020/740 des Europäischen Parlaments und des Rates ([6]) festgelegt sind und anhand der Europäischen Produktdatenbank für die Energieverbrauchskennzeichnung (EPREL) überprüft werden können, erfüllen. Darüber hinaus sollten die Reifen dem Euro-7-Vorschlag für Anforderungen an den Reifenabrieb entsprechen.

(11) In ihrer Mitteilung vom 9. Dezember 2020 mit dem Titel „Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität: Den Verkehr in Europa auf Zukunftskurs bringen“ ([7]) weist die Kommission darauf hin, dass alle Verkehrsträger für die Mobilität unverzichtbar sind und dass der Luftverkehr eine entscheidende Rolle bei der Stärkung des Zusammenhalts, der Konnektivität und des Binnenmarktzugangs für alle Regionen spielt. Der Luftverkehr verfügt über ein erhebliches Potenzial zur Verringerung seiner Treibhausgasemissionen und zur Dekarbonisierung des Verkehrs und kann somit wesentlich zum Klimaschutz beitragen. Es ist daher notwendig, technische Bewertungskriterien für die Fertigung von Luftfahrzeugen, das Leasing, die Beförderung von Personen und Fracht und die

([5]) Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (Neufassung) (ABl. L 138 vom 26.5.2016, S. 44).

([6]) Verordnung (EU) 2020/740 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Mai 2020 über die Kennzeichnung von Reifen in Bezug auf die Kraftstoffeffizienz und andere Parameter, zur Änderung der Verordnung (EU) 2017/1369 und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 1222/2009 (ABl. L 177 vom 5.6.2020, S. 1).

([7]) Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen: „Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität: Den Verkehr in Europa auf Zukunftskurs bringen“ (COM (2020) 789 final).

Bodenabfertigungsdienste im Luftverkehr festzulegen. Ein emissionsfreier gewerblicher Luftverkehr, bei dem keine direkten CO_2-Emissionen anfallen oder ausschließlich nachhaltige Flugkraftstoffe eingesetzt werden, ist technologisch noch nicht möglich. Bis ein solcher emissionsfreier gewerblicher Luftverkehr technologisch möglich ist, sollte der Luftverkehr als Übergangstätigkeit betrachtet werden, wobei die technischen Bewertungskriterien auf den besten verfügbaren Technologien für die Kraftstoffeffizienz von Luftfahrzeugzellen und Triebwerken sowie auf dem Potenzial beruhen, die Treibhausgasemissionen über den Lebenszyklus von Luftfahrzeugen durch die schrittweise Einführung nachhaltiger Flugkraftstoffe erheblich zu verringern. Um die Finanzierung von effizienteren und umweltfreundlichen klassenbesten Luftfahrzeugen zu erleichtern, gleichzeitig aber Lock-in-Effekte bei CO_2-intensiveren Vermögenswerten zu vermeiden und die Entwicklung des emissionsfreien gewerblichen Luftverkehrs nicht zu behindern, sollte die Ersatzrate, die den Anteil der dauerhaft aus dem Verkehr gezogenen Luftfahrzeuge an weltweit ausgelieferten Luftfahrzeugen erfasst, nur für die Einnahmen aus Tätigkeiten gelten, die den technischen Bewertungskriterien entsprechen. Die Kommission kann mit Unterstützung der durch die Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates ([8]) errichteten Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit die Ersatzrate veröffentlichen, um die Wirtschaftsakteure bei der Offenlegung zu unterstützen. Im Einklang mit dem Übergangscharakter der Tätigkeiten und zur Berücksichtigung der Marktentwicklung von Luftfahrzeugtechnologien sollten die technischen Bewertungskriterien für die Fertigung von Luftfahrzeugen bis 2032 gelten und bis dahin überprüft werden, um die Einhaltung von Artikel 10 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2020/852 entsprechend den technologischen Entwicklungen sicherzustellen. Darüber hinaus sollte der in den technischen Bewertungskriterien angegebene Umfang der Verwendung oder Beimischung nachhaltiger Flugkraftstoffe alle drei Jahre überprüft werden, um den neuen Technologien für nachhaltige Flugkraftstoffe und der derzeitigen und erwarteten künftigen Verfügbarkeit nachhaltiger Flugkraftstoffe auf dem Markt Rechnung zu tragen. Jedoch können im Bereich der Anpassung an den Klimawandel bestimmte Tätigkeiten im Zusammenhang mit dem Katastrophenrisikomanagement nur durch speziell konstruierte und ausgerüstete Luftfahrzeuge unterstützt werden. Daher könnte es erforderlich sein, für die Fertigung dieser Luftfahrzeuge in einem späteren Schritt gesonderte technische Bewertungskriterien festzulegen.

(12) In der Delegierten Verordnung (EU) 2021/2139 sind technische Bewertungskriterien für wichtige Tätigkeiten im Bereich Schifffahrt festgelegt. Die nach 2025 geltenden technischen Bewertungskriterien für Binnenschiffe spiegeln beruhend auf der Bewertung der Treibhausgasintensität der von Binnenschiffen verbrauchten Energie auf der Grundlage der Well-to-Wake-Emissionen eine schrittweise Verringerung der Emissionen bis 2050 wider. Um die Anwendbarkeit der geltenden technischen Bewertungskriterien für die Beförderung von Fracht und Personen im Seeverkehr zu gewährleisten und diese technischen Bewertungskriterien an die kürzlich angenommenen internationalen und EU-Referenzwerte anzupassen, sollten die technischen Bewertungskriterien aktualisiert werden. Zu diesen Referenzwerten gehören die ab dem 1. Januar 2025 geltende Phase 3 des Energieeffizienz-Kennwerts der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation ([9]) (International Maritime Organisation, IMO), der IMO-Energieeffizienz-Kennwert für Bestandsschiffe ([10]), der am 1. Januar 2023 in Kraft trat, und die Grenzwerte für die Treibhausgasintensität der an Bord verbrauchten Energie gemäß einer Verordnung (EU) 2023/1805 ([11]) des Europäischen Parlaments und des Rates über die Nutzung erneuerbarer und kohlenstoffarmer Kraftstoffe im Seeverkehr und zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG, die ab dem 1. Januar 2025 gilt. Um gleiche Wettbewerbsbedingungen mit dem Schienenverkehr sicherzustellen, sollten die technischen Bewertungskriterien für Binnenschifffahrtsinfrastrukturen überarbeitet werden und deren Modernisierung einschließen, da diese Infrastrukturen für die Gewährleistung der Schifffahrt mit emissionsfreien Schiffen auf den Wasserstraßen unerlässlich sind. Um gleiche Wettbewerbsbedingungen mit den Schienen-, Straßen- und Wasserverkehrsinfrastrukturen sicherzustellen, sollten die technischen Bewertungskriterien für CO_2-arme Flughafeninfrastrukturen dahin gehend überarbeitet werden, dass der Umschlag zwischen den Verkehrsträgern einbezogen wird.

([8]) Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Juli 2018 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit sowie zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 2111/2005, (EG) Nr. 1008/2008, (EU) Nr. 996/2010, (EU) Nr. 376/2014 und der Richtlinien 2014/30/EU und 2014/53/EU des Europäischen Parlaments und des Rates, und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 552/2004 und (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates (ABl. L 212 vom 22.8.2018, S. 1).

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

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

([11]) Verordnung (EU) 2023/1805 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. September 2023 über die Nutzung erneuerbarer und kohlenstoffarmer Kraftstoffe im Seeverkehr und zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG (ABl. L 234 vom 22.9.2023, S. 48).

(13) In der Mitteilung der Kommission vom 24. Februar 2021 über die EU-Strategie für die Anpassung an den Klimawandel ([12]) wird darauf hingewiesen, dass die Häufigkeit und Schwere von Klima- und Wetterextremen zunehmen, was wiederum die Zahl der klimabedingten Katastrophen und die daraus resultierenden Schäden in den letzten zwanzig Jahren massiv hat ansteigen lassen.

(14) Notfalldienste retten Leben, schützen Eigentum und Umwelt, unterstützen von Katastrophen betroffene Gemeinschaften und helfen beim Wiederaufbau in Notfällen. Durch die zunehmende Häufigkeit von Naturkatastrophen infolge des Klimawandels gewinnen die Notfalldienste einmal mehr an Bedeutung. Notfalldienste sind jedoch nicht unbedingt auf das Ausmaß, die Art und die Häufigkeit von Notfällen unter den veränderten klimatischen Bedingungen vorbereitet. Notfalldienste müssen daher über Anpassungslösungen verfügen, um sich selbst an die Auswirkungen des Klimawandels anzupassen, und nach ihrer Anpassung Anpassungslösungen bereitzustellen, um die allgemeine Widerstandsfähigkeit eines Gebiets und einer Gesellschaft zu verbessern. Um Investitionen in diese Notfalldienste, die die allgemeine Widerstandsfähigkeit erhöhen, weiter zu beschleunigen, ist es erforderlich, technische Bewertungskriterien für die entsprechenden Wirtschaftstätigkeiten festzulegen.

(15) Die Erderwärmung wird voraussichtlich zu einer höheren Niederschlagsintensität und längeren Trockenperioden in Europa führen. ([13]) Starke Regenfälle führen in der gesamten Union regelmäßig zu Hochwasser. Um Anreize für weitere Investitionen in Anpassungslösungen zum Schutz vor Hochwasser zu schaffen, ist es erforderlich, technische Bewertungskriterien für die Vermeidung von Hochwasserrisiken und den Schutz von Gemeinschaften vor den Folgen von Hochwasser festzulegen.

(16) Die Auswirkungen des Klimawandels, einschließlich erhöhter Evapotranspiration und häufigerer Dürreperioden, können die Wasserknappheit verstärken, was die Wasserversorgung gefährden kann, was wiederum zu einer Übernutzung der Grundwasser- und Oberflächenwasserressourcen und einem verstärkten Wettbewerb um diese Ressourcen führen kann. Im Einklang mit den Abhilfemaßnahmen gemäß der Hierarchie der Lösungsansätze für das Wasserproblem müssen vor Maßnahmen zur Wasserentsalzung durchführbare Maßnahmen für eine effiziente Wassernutzung und anschließend durchführbare Wasserwiederverwendungsmaßnahmen in Betracht gezogen werden. Gleichzeitig müssen Anreize für Investitionen in die Entsalzung von Meer- oder Brackwasser geschaffen werden, die die Übernutzung vorhandener Wasserressourcen verringern und zudem einen stabilisierenden Puffer für die Verknappung der Süßwasserversorgung bieten kann. Es ist daher erforderlich, technische Bewertungskriterien für die Entsalzung von Meer- oder Brackwasser festzulegen.

(17) Beratung und Software für das Klimarisikomanagement haben das Potenzial, Anpassungslösungen zu liefern, die Unternehmen bei der Vorhersage, Projektion, Bewältigung und Überwachung aktueller oder erwarteter künftiger Klimarisiken unterstützen. Daher ist es erforderlich, für diese Tätigkeiten die technischen Bewertungskriterien festzulegen, anhand deren bestimmt wird, ob eine Wirtschaftstätigkeit einen wesentlichen Beitrag zur Anpassung an den Klimawandel leistet, weil sie Anpassungslösungen im Sinne von Artikel 11 Absatz 1 Buchstabe b der Verordnung (EU) 2020/852 umfasst.

(18) In Anlage C zu den Anhängen I und II der Delegierten Verordnung (EU) 2021/2139 (im Folgenden „Anlage C“) sind auf die Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen ausgerichtete allgemeine technische Bewertungskriterien für die Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung festgelegt, die für verschiedene Tätigkeiten gelten. Diese Anlage enthält Kriterien für die Verwendung und das Vorhandensein von Chemikalien. Bislang sind gemäß dieser Anlage Ausnahmen in bestimmten Fällen vorgesehen, in denen die Verwendung dieser Chemikalien nachweislich für die Gesellschaft von wesentlicher Bedeutung ist. Diese Ausnahmeregelung ist im Hinblick auf die Rechtssicherheit und die Überprüfung für Unternehmen und Finanzmarktteilnehmer bedenklich, da der Begriff „wesentliche Verwendung“ nicht klar definiert ist. In Erwartung zusätzlicher Leitlinien zur Klärung der Frage, wie von den Betreibern festgestellt und dokumentiert werden sollte, dass sie die künftigen bereichsübergreifenden Grundsätze der Kommission für die wesentliche Verwendung von Chemikalien einhalten, sollten daher gezielte Änderungen an dieser Anlage vorgenommen werden, und das Konzept der „für die Gesellschaft wesentlichen Verwendung“ sollte durch Kriterien ersetzt werden, die mehr Rechtssicherheit bieten und deren Einhaltung leichter überprüft werden kann. Bis diese zusätzlichen Leitlinien vorliegen, sollte das Konzept der „für die Gesellschaft wesentlichen Verwendung“ daher durch die Anforderung ersetzt werden, dass keine anderen geeigneten Alternativstoffe oder -technologien auf dem Markt verfügbar sind und dass die Stoffe unter kontrollierten Bedingungen verwendet werden.

([12]) Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen: „Ein klimaresilientes Europa aufbauen — Die neue EU-Strategie für die Anpassung an den Klimawandel“ (COM(2021) 82 final).

([13]) Sonderbericht des Weltklimarates — *Managing the Risks of Extreme Events and Disasters to Advance Climate Change Adaptation* (Bewältigung der Risiken von Extremereignissen und Katastrophen zur Förderung der Anpassung an den Klimawandel).

(19) Um die Anwendbarkeit von Anlage C weiter zu verbessern, sollten zusätzliche gezielte Änderungen an Buchstabe f dieser Anlage vorgenommen werden, um einen Konzentrationsgrenzwert für besonders besorgniserregende Stoffe in einem Produkt und einen Stichtag für die Bewertung der Einhaltung der in diesem Buchstaben genannten Anforderung festzulegen. Darüber hinaus sollte Buchstabe g der Anlage C gestrichen und durch einen neuen Absatz ersetzt werden, in dem ein Konzentrationsgrenzwert und der Anwendungsbereich der in jenem Absatz genannten Anforderung festgelegt sind.

(20) Da der Klimawandel voraussichtlich alle Wirtschaftssektoren trifft, müssen alle Sektoren an die nachteiligen Auswirkungen des derzeitigen und des erwarteten zukünftigen Klimas angepasst werden. Daher sind künftig für alle Sektoren und Wirtschaftstätigkeiten, die unter die technischen Bewertungskriterien für einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz gemäß dieser Verordnung fallen, technische Bewertungskriterien für einen wesentlichen Beitrag zur Anpassung an den Klimawandel festzulegen.

(21) Zur Beseitigung bestimmter technischer und rechtlicher Unstimmigkeiten, die seit der Anwendung der Delegierten Verordnung (EU) 2021/2139 festgestellt wurden, sollten gezielte Änderungen an der genannten Verordnung vorgenommen werden.

(22) Die Delegierte Verordnung (EU) 2021/2139 sollte daher entsprechend geändert werden.

(23) Diese Verordnung steht mit dem in Artikel 2 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2021/1119 des Europäischen Parlaments und des Rates ([14]) festgelegten Ziel der Klimaneutralität in Einklang und gewährleistet Fortschritte bei der Anpassung gemäß Artikel 5 der genannten Verordnung.

(24) Um den Geltungsbeginn dieser Verordnung mit der Berichterstattung gemäß der Delegierten Verordnung (EU) 2021/2178 der Kommission ([15]) zu synchronisieren, sollte die vorliegende Verordnung ab dem 1. Januar 2024 gelten, ausgenommen die Änderung von Anlage C Buchstabe g. Um den Unternehmen ausreichend Zeit zu geben, jener Änderung nachzukommen, sollte sie ab dem 1. Januar 2025 gelten —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Änderung der Delegierten Verordnung (EU) 2021/2139

Die Delegierte Verordnung (EU) 2021/2139 wird wie folgt geändert:

1. Anhang I wird gemäß Anhang I der vorliegenden Verordnung geändert.
2. Anhang II wird gemäß Anhang II der vorliegenden Verordnung geändert.

Artikel 2

Inkrafttreten und Geltungsbeginn

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Sie gilt ab dem 1. Januar 2024.

Anhang I Nummer 28 und Anhang II Nummer 26 gelten jedoch ab dem 1. Januar 2025.

([14]) Verordnung (EU) 2021/1119 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Juni 2021 zur Schaffung des Rahmens für die Verwirklichung der Klimaneutralität und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 401/2009 und (EU) 2018/1999 („Europäisches Klimagesetz“) (ABl. L 243 vom 9.7.2021, S. 1).

([15]) Delegierte Verordnung (EU) 2021/2178 der Kommission vom 6. Juli 2021 zur Ergänzung der Verordnung (EU) 2020/852 des Europäischen Parlaments und des Rates durch Festlegung des Inhalts und der Darstellung der Informationen, die von Unternehmen, die unter Artikel 19a oder Artikel 29a der Richtlinie 2013/34/EU fallen, in Bezug auf ökologisch nachhaltige Wirtschaftstätigkeiten offenzulegen sind, und durch Festlegung der Methode, anhand deren die Einhaltung dieser Offenlegungspflicht zu gewährleisten ist (ABl. L 443 vom 10.12.2021, S. 9).

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 27. Juni 2023

Für die Kommission
Die Präsidentin
Ursula VON DER LEYEN

ANHANG I

ÄNDERUNGEN DES ANHANGS I DER DELEGIERTEN VERORDNUNG (EU) 2021/2139

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

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

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

i) in Buchstabe l wird folgende Ziffer v angefügt:

„v) ab dem 1. Januar 2026: Schiffe, die mit Kraftstoffen, die keine direkten CO_2-Abgasemissionen verursachen, oder mit Kraftstoffen aus erneuerbaren Quellen[*1] betrieben werden können, haben einen Energieeffizienz-Kennwert (EEDI) erreicht, der einer Verringerung der EEDI-Bezugslinie um mindestens 20 Prozentpunkte unter den am 1. April 2022 geltenden EEDI-Anforderungen[*2] entspricht, und

a) können den Landstromanschluss am Liegeplatz nutzen;

b) für gasbetriebene Schiffe: weisen den Einsatz modernster Maßnahmen und Technologien zur Minderung von Methanemissionen nach.“

ii) in Buchstabe m wird folgende Ziffer iv angefügt:

„iv) ab dem 1. Januar 2026: Schiffe, die mit Kraftstoffen, die keine direkten CO_2-Abgasemissionen verursachen, oder mit Kraftstoffen aus erneuerbaren Quellen[*3] betrieben werden können, haben einen Energieeffizienz-Kennwert (EEDI) erreicht, der einer Verringerung der EEDI-Bezugslinie um mindestens 20 Prozentpunkte unter den am 1. April 2022 geltenden EEDI-Anforderungen[*4] entspricht, und

a) können den Landstromanschluss am Liegeplatz nutzen;

b) für gasbetriebene Schiffe: weisen den Einsatz modernster Maßnahmen und Technologien zur Minderung von Methanemissionen nach.“

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

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

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

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

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

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

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

„3.18. **Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten**

Beschreibung der Tätigkeit

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

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

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

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

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

Technische Bewertungskriterien

Wesentlicher Beitrag zum Klimaschutz
1. Im Rahmen der Wirtschaftstätigkeit werden Komponenten hergestellt, repariert, gewartet, nachgerüstet, umgenutzt oder aufgerüstet, die für die Bereitstellung und Verbesserung der Umweltleistung der folgenden Fahrzeuge von wesentlicher Bedeutung sind:
a) Vorrichtungen für die Personenbeförderung im Orts-, Nah- und Straßenverkehr, die keine direkten CO_2-Abgasemissionen verursachen;
b) Fahrzeuge der Klassen M2 und M3[*3], die keine direkten CO_2-Abgasemissionen verursachen;
c) als leichte Nutzfahrzeuge[*4] eingestufte Fahrzeuge der Klassen M1 und N1, die keine spezifischen CO_2-Abgasemissionen im Sinne des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe h der Verordnung (EU) 2019/631 des Europäischen Parlaments und des Rates[*5] verursachen;
d) Fahrzeuge der Klasse L[*6] mit CO_2-Abgasemissionen von 0 g CO_2-Äq/km entsprechend der Emissionsprüfung gemäß der Verordnung (EU) Nr. 168/2013;
e) Fahrzeuge der Klassen N2 und N3 sowie als schwere Nutzfahrzeuge eingestufte Fahrzeuge der Klasse N1, nicht für den Transport fossiler Brennstoffe bestimmt und mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse in beladenem Zustand von höchstens 7,5 Tonnen, bei denen es sich um ‚emissionsfreie schwere Nutzfahrzeuge' im Sinne von Artikel 3 Nummer 11 der Verordnung (EU) 2019/1242 des Europäischen Parlaments und des Rates[*7] handelt.
2. Im Rahmen der Wirtschaftstätigkeit werden Mobilitätskomponenten für Vorrichtungen zur persönlichen Mobilität, die durch die Muskelkraft des Nutzers, einen emissionsfreien Motor oder eine Kombination aus emissionsfreiem Motor und Muskelkraft angetrieben werden, hergestellt, repariert, gewartet, nachgerüstet, umgenutzt oder aufgerüstet.
Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen

2)	Anpassung an den Klimawandel	Die Tätigkeit erfüllt die Kriterien in Anlage A zu diesem Anhang.
3)	Nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen	Die Tätigkeit erfüllt die Kriterien in Anlage B zu diesem Anhang.
4)	Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft	Die Tätigkeit beinhaltet die Bewertung der Verfügbarkeit und falls möglich die Anwendung von Verfahren, die Folgendes unterstützen: a) Wiederverwendung und Verwendung von Sekundärrohstoffen und wiederverwendeten Komponenten in den hergestellten Produkten; b) Design für hohe Haltbarkeit, Recyclingfähigkeit, leichte Demontage und Anpassungsfähigkeit der hergestellten Produkte; c) Abfallbewirtschaftung, bei der im Herstellungsprozess dem Recycling Vorrang vor der Entsorgung eingeräumt wird; d) Informationen über bedenkliche Stoffe und Rückverfolgbarkeit dieser Stoffe während des gesamten Lebenszyklus der hergestellten Produkte.
5)	Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung	Die Tätigkeit erfüllt die Kriterien in Anlage C zu diesem Anhang. Falls anwendbar, enthalten die Komponenten und Teile kein Blei, Quecksilber, sechswertiges Chrom oder Cadmium.
6)	Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme	Die Tätigkeit erfüllt die Kriterien in Anlage D zu diesem Anhang.

3.19. **Herstellung von Schienenfahrzeugkomponenten**

Beschreibung der Tätigkeit

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

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

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

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

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

Technische Bewertungskriterien

Wesentlicher Beitrag zum Klimaschutz

Im Rahmen der Wirtschaftstätigkeit werden Produkte, Ausrüstungen, Systeme und Software im Zusammenhang mit den folgenden in Anhang II Nummer 2.7 der Richtlinie (EU) 2016/797 beschriebenen Schienenverkehrskomponenten hergestellt, installiert, nachgerüstet, repariert, gewartet, aufgerüstet oder umgenutzt oder entsprechende technische Beratungsdienstleistungen erbracht:

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

a) Züge, Reisezugwagen und Güterwagen, die keine direkten CO_2-Abgasemissionen verursachen und mit Anhang I Abschnitt 3.3 dieser Verordnung übereinstimmen;

b) Züge, Reisezugwagen und Güterwagen, die keine direkten CO_2-Abgasemissionen verursachen, wenn sie auf Schienen mit der erforderlichen Infrastruktur betrieben werden, und die einen herkömmlichen Motor einsetzen, wenn eine solche Infrastruktur nicht verfügbar ist (Zweikrafttriebwagen), und mit Anhang I Abschnitt 3.3 dieser Verordnung übereinstimmen.

Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen

2)	Anpassung an den Klimawandel	Die Tätigkeit erfüllt die Kriterien in Anlage A zu diesem Anhang.
3)	Nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen	Die Tätigkeit erfüllt die Kriterien in Anlage B zu diesem Anhang.
4)	Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft	Die Tätigkeit beinhaltet die Bewertung der Verfügbarkeit und falls möglich die Anwendung von Verfahren, die Folgendes unterstützen: a) Wiederverwendung und Verwendung von Sekundärrohstoffen und wiederverwendeten Komponenten in den hergestellten Produkten; b) Design für hohe Haltbarkeit, Recyclingfähigkeit, leichte Demontage und Anpassungsfähigkeit der hergestellten Produkte; c) Abfallbewirtschaftung, bei der im Herstellungsprozess dem Recycling Vorrang vor der Entsorgung eingeräumt wird; d) Informationen über bedenkliche Stoffe und Rückverfolgbarkeit dieser Stoffe während des gesamten Lebenszyklus der hergestellten Produkte.
5)	Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung	Die Tätigkeit erfüllt die Kriterien in Anlage C zu diesem Anhang. Falls anwendbar, enthalten die Fahrzeuge kein Blei, Quecksilber, sechswertiges Chrom oder Cadmium.
6)	Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme	Die Tätigkeit erfüllt die Kriterien in Anlage D zu diesem Anhang.

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

Beschreibung der Tätigkeit

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

Die Wirtschaftstätigkeit umfasst Systeme zur Integration erneuerbarer Energiequellen in das Stromnetz, zur Verbindung untereinander oder zur Verbesserung der Netzautomatisierung, -flexibilität und -stabilität, zur Laststeuerung, zur Entwicklung eines CO_2-armen Verkehrs oder von CO_2-armer Wärme oder zur Einführung intelligenter Messtechnologien zur wesentlichen Verbesserung der Energieeffizienz.

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

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

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

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

Technische Bewertungskriterien

Wesentlicher Beitrag zum Klimaschutz
1. Im Rahmen der Tätigkeit werden eines oder mehrere der folgenden Elemente hergestellt, installiert oder gewartet oder Wartungs-, Reparatur- und technische Beratungsdienstleistungen erbracht, die für deren Funktionieren über ihre Lebensdauer wesentlich sind:
a) Ladestationen für Elektrofahrzeuge und unterstützende elektrische Infrastruktur für die Elektrifizierung des Verkehrs, die in erster Linie installiert wird, um das Aufladen von Elektrofahrzeugen zu ermöglichen. Alle in Abschnitt 7.4 genannten Tätigkeiten sind von dieser Nummer ausgenommen;
b) stromführendes und nicht stromführendes elektrisches Installationsmaterial zur Übertragung und Verteilung für die Verkabelung von elektrischen Stromkreisen und Transformatoren, die die Anforderungen der Stufe 2 (1. Juli 2021) für Großleistungstransformatoren gemäß Anhang I der Verordnung (EU) Nr. 548/2014 der Kommission[*8] erfüllen, und von Mittelleistungstransformatoren mit einer höchsten Spannung für Betriebsmittel von nicht über 36 kV, die die Anforderungen der Stufe AA0 in Bezug auf Leerlaufverluste gemäß der Normenreihe EN 50708 erfüllen, sofern diese Geräte und Transformatoren zur Steigerung des Anteils erneuerbarer Energien beitragen oder die Energieeffizienz verbessern;
c) elektrische Niederspannungsprodukte, -ausrüstungen und -systeme, die die Steuerbarkeit des Stromsystems verbessern und zur Steigerung des Anteils erneuerbarer Energien beitragen oder die Energieeffizienz verbessern, d. h. i) Niederspannungsschalter, Schaltgeräte, Schalttafeln, Kontrollpanele oder Schaltanlagen, die anschlussfähig, automatisiert oder mit Strom- oder Energiezählern ausgerüstet sind und der Norm IEC TR 63196 ‚Niederspannungsschaltgeräte und deren Niederspannungs-Schaltgerätekombinationen — Energieeffizienz‘ entsprechen;

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

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

d) elektrische Hoch- und Mittelspannungsschaltgeräte und -schaltanlagen, die die Steuerbarkeit des Stromsystems verbessern, zur Steigerung des Anteils erneuerbarer Energien integriert sind oder die Energieeffizienz verbessern.
Die unter Buchstabe d genannte Ausrüstung entspricht der Norm EN 62271-1 ‚Hochspannungs-Schaltgeräte und -Schaltanlagen — Teil 1: Gemeinsame Bestimmungen für Wechselstrom-Schaltgeräte und -Schaltanlagen' und der Norm EN 62271-200 ‚Hochspannungs- Schaltgeräte und -Schaltanlagen — Teil 200: Metallgekapselte Wechselstrom-Schaltanlagen für Bemessungsspannungen über 1 kV bis einschließlich 52 kV' oder der Norm EN 62271-203 ‚Hochspannungs-Schaltgeräte und -Schaltanlagen — Teil 203: Gasisolierte metallgekapselte Schaltanlagen für Bemessungsspannungen über 52 kV';

e) Laststeuerungs- und Lastverlagerungsausrüstung, -systeme und -dienste, die die Flexibilität des Stromnetzes erhöhen und die Netzstabilität fördern, darunter

i) Lösungen für die Übermittlung von Informationen an die Nutzer, um in Bezug auf die Versorgung oder den Verbrauch aus der Ferne tätig zu werden, einschließlich Kundendaten-Hubs;

ii) automatische Laststeuerungsanlagen und deren Kernkomponenten (Schalttafeln, Stromschließer, Relais, Schalter, automatische Netzumschalter).
Kernkomponenten werden als Teil der Schaltanlagen installiert;

iii) soweit nicht in Abschnitt 8.2 aufgeführt, fortschrittliche Software und Analysen zur Maximierung der Effizienz und Automatisierung von Stromnetzen oder zur Integration dezentraler Energieressourcen auf der Ebene des Stromnetzes oder einer Industrie, die Folgendes umfassen:

a) fortschrittliche Leitwarten, Automatisierung elektrischer Umspannwerke, Spannungsregelungskapazitäten;

b) Betriebssoftware, die es den Betreibern ermöglicht, den Netzbetrieb zu simulieren, um die Netzstabilität zu gewährleisten, dezentrale Energieressourcen zu verwalten oder die Netzleistung zu verbessern.

Die Software unterstützt dynamische Netzmerkmale, die für den Übergang zu erneuerbaren Energien erforderlich sind. Sie ist in der Lage, Daten aus echtzeitnahen Netzmessungen zu verarbeiten, um zu beobachten, wie die Stromübertragung und -verteilung sowie der Stromverbrauch tatsächlich erfolgen, und diese Informationen zu nutzen, um Simulationsstudien und Betriebstätigkeiten zu verbessern, einschließlich der Vermeidung von Ausfällen, Blackouts und Abfällen;

iv) sofern nicht in Abschnitt 8.2 aufgeführt, Software zur Unterstützung der Konzeption und der Planung neuer Netze oder Netzmodernisierungen.
Die Software unterstützt dynamische Netzmerkmale, die für den Übergang zu erneuerbaren Energien erforderlich sind, einschließlich volatiler Stromerzeugung auf Verteilungsebene (‚Prosumenten'), Änderung der Energieflussrichtungen und Nutzung von Netzspeichereinheiten;

v) meteorologische Sensoren zur Vorhersage der Stromerzeugung aus erneuerbaren Quellen;

vi) eigenständige oder eingebettete anschlussfähige Steuereinheiten und Relais, die eine effiziente Nutzung elektrischer Quellen und Lasten ermöglichen;

vii) Lastabwurf- und Lastverlagerungseinrichtungen für Anlagen zur Laststeuerung und Quellumschaltung, sofern die Ausrüstung den Anforderungen der Norm EN IEC 62962:2019 ‚Besondere Anforderungen an Lastabwurfeinrichtungen' entspricht;

f) soweit nicht in Abschnitt 8.2 aufgeführt, Kommunikationssysteme, Software und Steuereinrichtungen, Produkte, Systeme und Dienstleistungen für Energieeffizienz oder Integration erneuerbarer Energien:

i) Ausrüstungen, die den Austausch von Strom, insbesondere aus erneuerbaren Quellen, zwischen Nutzern ermöglichen;

ii) Batterieaustauschtechnologien oder -dienste zur Unterstützung der Elektrifizierung des Verkehrs;

iii) Mikronetzmanagementsysteme;

iv) Energie- oder Strommanagementsysteme, Energie- oder Stromsteuerungssysteme und SCADA-Systeme für das Strommanagement;

v) Stromschließer, Motorstarter und Motorsteuerungen, die anschlussfähig oder automatisiert sind und eine Fernsteuerung oder automatisierte Steuerung des Stromverbrauchs und die Optimierung der Lastschwankungen ermöglichen;

vi) Drehzahlregelungen und andere entsprechende Lösungen, ausgenommen Sanftstarter, die die Energieeffizienz in elektrischen Motoranwendungen ermöglichen, sofern die Geräte den Normen EN 61800-9-1: ‚Drehzahlveränderbare elektrische Antriebe — Teil 9-1: Energieeffizienz für Antriebssysteme, Motorstarter, Leistungselektronik und deren angetriebene Einrichtungen — Allgemeine Anforderungen für die Erstellung von Normen zur Energieeffizienz von Ausrüstungen mit Elektroantrieb nach dem erweiterten Produktansatz (EPA) und semi-analytischen Modellen (SAM)‘ und EN 61800-9-2: ‚Drehzahlveränderbare elektrische Antriebe — Teil 9-2: Ökodesign für Antriebssysteme, Motorstarter, Leistungselektronik und deren angetriebene Einrichtungen — Indikatoren für die Energieeffizienz von Antriebssystemen und Motorstartern‘ entsprechen;

vii) Niederspannungselektromotoren mit einer Energieeffizienzklasse (gemäß EN 60034-30-1: ‚Drehende elektrische Maschinen — Teil 30-1: Wirkungsgrad-Klassifizierung von netzgespeisten Drehstrommotoren (IE-Code)), die über die Anforderungen der Verordnung (EU) 2019/1781[*9] hinausgeht, insbesondere

a) Einphasenmotoren mit einer Nennausgangsleistung von mindestens 0,12 kW und mindestens einer Effizienzklasse IE3;

b) Ex-eb-Motoren mit erhöhter Sicherheit mit einer Nennausgangsleistung von mindestens 0,12 kW und höchstens 1 000 kW, die 2, 4, 6 oder 8 Pole aufweisen, und mindestens einer Effizienzklasse IE3;

c) Dreiphasenmotoren mit einer Nennausgangsleistung von mindestens 0,75 kW und höchstens 1 000 kW, die 2, 4, 6 oder 8 Pole aufweisen und bei denen es sich nicht um Ex-eb-Motoren mit erhöhter Sicherheit handelt, sowie i) für Motoren mit 2, 4 oder 6 Polen mit einer Energieeffizienzklasse IE5 und einer Nennausgangsleistung von mindestens 75 kW und höchstens 200 kW bzw. ii) für alle anderen Motoren mit mindestens einer Energieeffizienzklasse IE4;

d) Dreiphasenmotoren mit einer Nennausgangsleistung von mindestens 0,12 kW und höchstens 0,75 kW, die 2, 4, 6 oder 8 Pole aufweisen und bei denen es sich nicht um Ex-eb-Motoren mit erhöhter Sicherheit handelt, und mindestens einer Effizienzklasse IE3;

e) Dreiphasenmotoren ausschließlich mit drehzahlvariablem Antrieb mit einer Nennausgangsleistung von mindestens 0,75 kW und höchstens 1 000 kW, die 2, 4, 6 oder 8 Pole aufweisen und nach EN IEC TS 60034-30-2 eingestuft sind, und einer Effizienzklasse IE5;

viii) Mittel- und Hochspannungsmotoren mit einer Nennausgangsleistung von über 1 000 kW und mindestens einer Energieeffizienzklasse IE4 gemäß dem Entwurf der Norm IEC 60034-30-3.

2. Die folgenden Elemente erfüllen die Kriterien nicht:

a) Infrastruktur zur Schaffung eines direkten Anschlusses oder zum Ausbau eines bestehenden direkten Anschlusses zwischen einem Umspannwerk oder Netz und einem Kraftwerk mit einer Treibhausgasintensität von mehr als 100 g CO_2-Äq/kWh, gemessen auf Lebenszyklusbasis. Dieser Ausschluss gilt nur für Ausrüstung, die direkt zum Anschluss oder zur Verstärkung des Anschlusses an ein Kraftwerk mit einer Treibhausgasintensität von mehr als 100 g CO_2-Äq/kWh, gemessen auf Lebenszyklusbasis, verwendet wird;

b) Produkte, Ausrüstung, Systeme und Software, die in einer Infrastruktur für die Gewinnung, den Transport, die Verteilung, die Lagerung, die Herstellung oder die Umwandlung fossiler Brennstoffe installiert sind.

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

In allen Leistungsbereichen sind Schaltgeräte mit SF_6 nicht konform.

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

Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen

2)	Anpassung an den Klimawandel	Die Tätigkeit erfüllt die Kriterien in Anlage A zu diesem Anhang.
3)	Nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen	Die Tätigkeit erfüllt die Kriterien in Anlage B zu diesem Anhang.
4)	Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft	Die Tätigkeit beinhaltet die Bewertung der Verfügbarkeit und falls möglich die Anwendung von Verfahren, die Folgendes unterstützen: a) Wiederverwendung und Verwendung von Sekundärrohstoffen und wiederverwendeten Komponenten in den hergestellten Produkten; b) Design für hohe Haltbarkeit, Recyclingfähigkeit, leichte Demontage und Anpassungsfähigkeit der hergestellten Produkte; c) Abfallbewirtschaftung, bei der im Herstellungsprozess dem Recycling Vorrang vor der Entsorgung eingeräumt wird; d) Informationen über bedenkliche Stoffe und Rückverfolgbarkeit dieser Stoffe während des gesamten Lebenszyklus der hergestellten Produkte.
5)	Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung	Die Tätigkeit erfüllt die Kriterien in Anlage C zu diesem Anhang.
6)	Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme	Die Tätigkeit erfüllt die Kriterien in Anlage D zu diesem Anhang.

3.21. **Herstellung von Luftfahrzeugen**

Beschreibung der Tätigkeit

Herstellung, Reparatur, Wartung, Instandhaltung, Nachrüstung, Konzeption, Umnutzung und Aufrüstung von Luftfahrzeugen sowie Luftfahrzeugbauteilen und -ausrüstungen[*11]

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

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

Technische Bewertungskriterien

Wesentlicher Beitrag zum Klimaschutz

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

a) Luftfahrzeug ohne direkte CO_2-Abgasemissionen;

b) bis zum 31. Dezember 2027: Luftfahrzeug, das nicht für die private oder gewerbliche Geschäftsreiseluftfahrt hergestellt wird, die nachstehend angegebenen Margen einhält und durch die Ersatzrate begrenzt ist, um sicherzustellen, dass die Auslieferung die weltweite Flottenzahl nicht erhöht:

   i) mit einer höchstzulässigen Startmasse von mehr als 5,7 t und höchstens 60 t und einem zertifizierten metrischen CO_2-Emissionswert, der mindestens 11 % unter dem Grenzwert für neue Muster gemäß dem Standard der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO)[*12] liegt;

   ii) mit einer höchstzulässigen Startmasse von mehr als 60 t und höchstens 150 t und einem zertifizierten metrischen CO_2-Emissionswert, der mindestens 2 % unter dem Grenzwert für neue Muster gemäß dem ICAO-Standard liegt;

   iii) mit einer höchstzulässigen Startmasse von mehr als 150 t und einem zertifizierten metrischen CO_2-Emissionswert, der mindestens 1,5 % unter dem Grenzwert für neue Muster gemäß dem ICAO-Standard liegt.
   Der Anteil der Taxonomiekonformität der in Betracht kommenden Luftfahrzeuge wird durch die Ersatzrate begrenzt. Die Ersatzrate wird auf der Grundlage des Anteils der dauerhaft aus dem Verkehr gezogenen Luftfahrzeuge an Luftfahrzeugen berechnet, die weltweit ausgeliefert werden, gemittelt über die vorangegangenen zehn Jahre, wie aus überprüften Daten unabhängiger Datenanbieter hervorgeht.
   Liegt keine Bescheinigung über die metrischen Werte der CO_2-Emissionen vor, die die erforderliche Marge bis zum Grenzwert für neue Muster des ICAO-Standards bestätigt, legt der Luftfahrzeughersteller eine Erklärung vor, dass das Luftfahrzeug das geforderte Leistungsniveau und die erforderlichen Verbesserungsmargen erfüllt, sofern das Luftfahrzeug bis zum 11. Dezember 2026 zertifiziert wird;

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

Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen

2)	Anpassung an den Klimawandel	Die Tätigkeit erfüllt die Kriterien in Anlage A zu diesem Anhang.
3)	Nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen	Die Tätigkeit erfüllt die Kriterien in Anlage B zu diesem Anhang.
4)	Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft	Die Tätigkeit beinhaltet die Bewertung der Verfügbarkeit und falls möglich die Anwendung von Verfahren, die Folgendes unterstützen: a) Wiederverwendung und Verwendung von Sekundärrohstoffen und wiederverwendeten Komponenten in den hergestellten Produkten; b) Design für hohe Haltbarkeit, Recyclingfähigkeit, leichte Demontage und Anpassungsfähigkeit der hergestellten Produkte; c) Abfallbewirtschaftung, bei der im Herstellungsprozess dem Recycling Vorrang vor der Entsorgung eingeräumt wird; d) Informationen über bedenkliche Stoffe und Rückverfolgbarkeit dieser Stoffe während des gesamten Lebenszyklus der hergestellten Produkte.

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

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

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

[*3] Gemäß Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe a der Verordnung (EU) 2018/858.

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

[*5] Verordnung (EU) 2019/631 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. April 2019 zur Festsetzung von CO_2-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 443/2009 und (EU) Nr. 510/2011 (Neufassung) (ABl. L 111 vom 25.4.2019, S. 13).

[*6] Gemäß Artikel 4 der Verordnung (EU) Nr. 168/2013.

[*7] Verordnung (EU) 2019/1242 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 zur Festlegung von CO_2-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 595/2009 und (EU) 2018/956 des Europäischen Parlaments und des Rates sowie der Richtlinie 96/53/EG des Rates (ABl. L 198 vom 25.7.2019, S. 202).

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

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

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

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

[*12] Band 3 (CO_2-Emissionen) des Umweltschutzstandards der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) in Anhang 16 des Abkommens von Chicago, erste Ausgabe."

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

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

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

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

„c) Installation von Übertragungs- und Verteilungstransformatoren, die die Anforderungen der Stufe 2 (1. Juli 2021) gemäß Anhang I der Verordnung (EU) Nr. 548/2014 der Kommission und, für Mittelleistungstransformatoren mit einer höchsten Spannung für Betriebsmittel nicht über 36 kV, die Anforderungen der Stufe AA0 in Bezug auf Leerlaufverluste gemäß der Norm EN 50588-1[*1] erfüllen.

[*1] CEI EN 50588-1 Mittelleistungstransformatoren 50 Hz, mit einer höchsten Spannung für Betriebsmittel nicht über 36 kV."

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

„3) Nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen	Die Tätigkeit erfüllt die Kriterien in Anlage B zu diesem Anhang. Im Einklang mit einem unter Einbeziehung betroffener Interessenträger ausgearbeiteten Bewirtschaftungsplan für die Wassernutzung und den Gewässerschutz werden Risiken einer Umweltschädigung im Zusammenhang mit der Erhaltung der Wasserqualität und der Vermeidung von Wasserknappheit ermittelt und behoben. Um thermische Anomalien im Zusammenhang mit der Ableitung von Abwärme zu begrenzen, müssen die Betreiber von im Inland gelegenen Kernkraftwerken, die für die Durchlaufnasskühlung Wasser aus einem Fluss oder See entnehmen, Folgendes überwachen:

	a) die Höchsttemperatur des aufnehmenden Süßwasserkörpers nach dem Vermischen und b) die maximale Temperaturdifferenz zwischen dem abgeleiteten Kühlwasser und dem aufnehmenden Süßwasserkörper. Die Temperaturüberwachung wird gegebenenfalls im Einklang mit den jeweiligen Genehmigungsbedingungen für die spezifischen Arbeitsvorgänge oder anhand der nach Unionsrecht geltenden Schwellenwerte durchgeführt. Die Tätigkeit entspricht den IFC-Normen (International Finance Corporation standards). Bei kerntechnischen Tätigkeiten müssen die Anforderungen aus der Richtlinie 2000/60/EG und der Richtlinie 2013/51/Euratom zur Festlegung von Anforderungen an den Schutz der Gesundheit der Bevölkerung hinsichtlich radioaktiver Stoffe in Wasser für den menschlichen Gebrauch eingehalten werden.“

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

„3) Nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen	Die Tätigkeit erfüllt die Kriterien in Anlage B zu diesem Anhang. Im Einklang mit einem unter Einbeziehung betroffener Interessenträger ausgearbeiteten Bewirtschaftungsplan für die Wassernutzung und den Gewässerschutz werden Risiken einer Umweltschädigung im Zusammenhang mit der Erhaltung der Wasserqualität und der Vermeidung von Wasserknappheit ermittelt und behoben. Um thermische Anomalien im Zusammenhang mit der Ableitung von Abwärme zu begrenzen, müssen die Betreiber von im Inland gelegenen Kernkraftwerken, die für die Durchlaufnasskühlung Wasser aus einem Fluss oder See entnehmen, Folgendes überwachen: a) die Höchsttemperatur des aufnehmenden Süßwasserkörpers nach dem Vermischen und b) die maximale Temperaturdifferenz zwischen dem abgeleiteten Kühlwasser und dem aufnehmenden Süßwasserkörper. Die Temperaturüberwachung wird gegebenenfalls im Einklang mit den jeweiligen Genehmigungsbedingungen für die spezifischen Arbeitsvorgänge oder anhand der nach Unionsrecht geltenden Schwellenwerte durchgeführt. Die Tätigkeit entspricht den IFC-Normen (International Finance Corporation standards). Kerntechnische Tätigkeiten werden in Bezug auf Wasserkörper, die zur Entnahme von Trinkwasser genutzt werden, im Einklang mit der Richtlinie 2000/60/EG und im Einklang mit der Richtlinie 2013/51/Euratom zur Festlegung von Anforderungen an den Schutz der Gesundheit der Bevölkerung hinsichtlich radioaktiver Stoffe in Wasser für den menschlichen Gebrauch durchgeführt.“

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

„3) Nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen	Die Tätigkeit erfüllt die Kriterien in Anlage B zu diesem Anhang. Im Einklang mit einem unter Einbeziehung betroffener Interessenträger ausgearbeiteten Bewirtschaftungsplan für die Wassernutzung und den Gewässerschutz werden Risiken einer Umweltschädigung im Zusammenhang mit der Erhaltung der Wasserqualität und der Vermeidung von Wasserknappheit ermittelt und behoben. Um thermische Anomalien im Zusammenhang mit der Ableitung von Abwärme zu begrenzen, müssen die Betreiber von im Inland gelegenen Kernkraftwerken, die für die Durchlaufnasskühlung Wasser aus einem Fluss oder See entnehmen, Folgendes überwachen: a) die Höchsttemperatur des aufnehmenden Süßwasserkörpers nach dem Vermischen und b) die maximale Temperaturdifferenz zwischen dem abgeleiteten Kühlwasser und dem aufnehmenden Süßwasserkörper. Die Temperaturüberwachung wird gegebenenfalls im Einklang mit den jeweiligen Genehmigungsbedingungen für die spezifischen Arbeitsvorgänge oder anhand der nach Unionsrecht geltenden Schwellenwerte durchgeführt. Die Tätigkeit entspricht den IFC-Normen (International Finance Corporation standards). Bei kerntechnischen Tätigkeiten müssen in Bezug auf Wasserkörper, die zur Entnahme von Trinkwasser genutzt werden, die Anforderungen aus der Richtlinie 2000/60/EG und der Richtlinie 2013/51/Euratom zur Festlegung von Anforderungen an den Schutz der Gesundheit der Bevölkerung hinsichtlich radioaktiver Stoffe in Wasser für den menschlichen Gebrauch eingehalten werden.“

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

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

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

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

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

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

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

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

„5)	Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung	Bei Straßenfahrzeugen der Klassen M und N erfüllen die Reifen die Anforderungen an das externe Rollgeräusch für die höchste Produkte enthaltende Klasse und die Anforderungen an den Rollwiderstandskoeffizienten (der Einfluss auf die Energieeffizienz des Fahrzeugs hat) für die beiden höchsten Produkte enthaltenden Klassen, die in der Verordnung (EU) 2020/740 festgelegt sind und anhand der Europäischen Produktdatenbank für die Energieverbrauchskennzeichnung (EPREL) überprüft werden können. Die Fahrzeuge entsprechen den Anforderungen der zuletzt geltenden Stufe der Typgenehmigung bezüglich der Emissionen schwerer Nutzfahrzeuge (Euro VI)[*1] gemäß der Verordnung (EG) Nr. 595/2009. Die Fahrzeuge entsprechen der Verordnung (EU) Nr. 540/2014.

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

11. Abschnitt 6.7 wird wie folgt geändert:

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

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

a) 76,4 g CO_2-Äq/MJ vom 1. Januar 2026 bis zum 31. Dezember 2029;

b) 61,1 g CO_2-Äq/MJ vom 1. Januar 2030 bis zum 31. Dezember 2034;

c) 45,8 g CO_2-Äq/MJ vom 1. Januar 2035 bis zum 31. Dezember 2039;

d) 30,6 g CO_2-Äq/MJ vom 1. Januar 2040 bis zum 31. Dezember 2044;

e) 15,3 g CO_2-Äq/MJ vom 1. Januar 2045 bis zum 31. Dezember 2049;

f) 0 g CO_2-Äq/MJ ab dem 1. Januar 2050."

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

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

[*1] Die Treibhausgasintensität der an Bord eines Schiffes verbrauchten Energie wird von einem unabhängigen Dritten überprüft und als Menge der Treibhausgasemissionen pro Energieeinheit gemäß der Methode und den Standardwerten berechnet, die in einer Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Nutzung erneuerbarer und CO_2-armer Kraftstoffe im Seeverkehr und zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG festgelegt sind."

12. Abschnitt 6.8 wird wie folgt geändert:

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

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

a) 76,4 g CO_2-Äq/MJ vom 1. Januar 2026 bis zum 31. Dezember 2029;

b) 61,1 g CO_2-Äq/MJ vom 1. Januar 2030 bis zum 31. Dezember 2034;

c) 45,8 g CO_2-Äq/MJ vom 1. Januar 2035 bis zum 31. Dezember 2039;

d) 30,6 g CO_2-Äq/MJ vom 1. Januar 2040 bis zum 31. Dezember 2044;

e) 15,3 g CO_2-Äq/MJ vom 1. Januar 2045 bis zum 31. Dezember 2049;

f) 0 g CO_2-Äq/MJ ab dem 1. Januar 2050."

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

„4) Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft	Es bestehen Maßnahmen zur Bewirtschaftung und zum Recycling von Abfällen am Ende der Lebensdauer unter anderem durch vertragliche Vereinbarungen mit Recyclingdienstleistern, die Berücksichtigung in Finanzprognosen oder die offizielle Projektdokumentation. Mit diesen Maßnahmen wird sichergestellt, dass Komponenten und Materialien getrennt und behandelt werden, um das Recycling und die Wiederverwendung im Einklang mit der Abfallhierarchie, den Grundsätzen des EU-Abfallrechts und den geltenden Vorschriften zu maximieren, insbesondere durch die Wiederverwendung und das Recycling von Batterien und Elektronik sowie der darin enthaltenen kritischen Rohstoffe. Diese Maßnahmen umfassen auch die Kontrolle und das Management von Gefahrstoffen.
5) Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung	Die Schiffsmotoren halten die in Anhang II der Verordnung (EU) 2016/1628 festgelegten Emissionsgrenzwerte ein (einschließlich Schiffe, die diese Grenzwerte ohne typgenehmigte Lösungen, etwa durch Nachbehandlung, einhalten).

[*1] Die Treibhausgasintensität der an Bord eines Schiffes verbrauchten Energie wird von einem unabhängigen Dritten überprüft und als Menge der Treibhausgasemissionen pro Energieeinheit gemäß der Methode und den Standardwerten berechnet, die in einer Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Nutzung erneuerbarer und CO_2-armer Kraftstoffe im Seeverkehr und zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG festgelegt sind."

13. Abschnitt 6.9 wird wie folgt geändert:

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

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

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

b) Verringerung des Kraftstoffverbrauchs des Güterbinnenschiffes um mindestens 15 %, ausgedrückt als Energieeinheit pro Tonnenkilometer, was durch eine Vergleichsberechnung für die repräsentativen Navigationsbereiche (einschließlich repräsentativer Lastprofile), in denen das Schiff betrieben werden soll, oder durch die Ergebnisse von Modellversuchen oder Simulationen nachgewiesen wird."

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

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

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

14. Abschnitt 6.10 wird wie folgt geändert:

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

„e) sofern die Einhaltung von Buchstabe a technisch und wirtschaftlich nicht machbar ist, haben Schiffe, die mit Kraftstoffen, die keine direkten CO_2-Abgasemissionen verursachen, oder mit Kraftstoffen aus erneuerbaren Quellen[*1] betrieben werden können, ab dem 1. Januar 2026 einen Energieeffizienz-Kennwert (EEDI) erreicht, der einer Verringerung der EEDI-Bezugslinie um mindestens 20 Prozentpunkte unter den am 1. April 2022 geltenden EEDI-Anforderungen[*2] entspricht, und

a) können den Landstromanschluss am Liegeplatz nutzen;

b) für gasbetriebene Schiffe: weisen den Einsatz modernster Maßnahmen und Technologien zur Minderung von Methanemissionen nach.

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

a) 76,4 g CO_2-Äq/MJ vom 1. Januar 2026 bis zum 31. Dezember 2029;

b) 61,1 g CO_2-Äq/MJ vom 1. Januar 2030 bis zum 31. Dezember 2034;

c) 45,8 g CO_2-Äq/MJ vom 1. Januar 2035 bis zum 31. Dezember 2039;

d) 30,6 g CO_2-Äq/MJ vom 1. Januar 2040 bis zum 31. Dezember 2044;

e) 15,3 g CO_2-Äq/MJ ab dem 1. Januar 2045.“

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

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

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

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

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

[*3] EEXI-Anforderungen sind definiert als prozentualer Reduktionsfaktor, der auf den EEDI-Bezugswert anzuwenden ist, wie vom Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt der IMO auf seiner 76. Tagung vereinbart. Die in den technischen Bewertungskriterien der Taxonomie für EEXI festgelegten Prozentpunkte müssen dem prozentualen EEXI-Reduktionsfaktor hinzugefügt werden (erreichter Energieeffizienz-Kennwert für Bestandsschiffe (EEXI), obligatorisch ab dem 1. Januar 2023 für alle Schiffe im Seefracht-/Fahrgastverkehr, um ihre Energieeffizienz zu messen und die Erhebung von Daten für die Meldung ihres jährlichen CO_2-Intensitätsindikators (CII) und CII-Rating einzuleiten) (Version vom 27.6.2023: https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/EEXI-CII-FAQ.aspx).

[*4] Die Treibhausgasintensität der an Bord eines Schiffes verbrauchten Energie wird von einem unabhängigen Dritten überprüft und als Menge der Treibhausgasemissionen pro Energieeinheit gemäß der Methode und den Standardwerten berechnet, die in einer Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Nutzung erneuerbarer und CO_2-armer Kraftstoffe im Seeverkehr und zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG festgelegt sind.

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

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

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

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

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

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

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

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

15. Abschnitt 6.11 wird wie folgt geändert:

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

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

a) können den Landstromanschluss am Liegeplatz nutzen;

b) für gasbetriebene Schiffe: weisen den Einsatz modernster Maßnahmen und Technologien zur Minderung von Methanemissionen nach.

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

a) 76,4 g CO_2-Äq/MJ vom 1. Januar 2026 bis zum 31. Dezember 2029;

b) 61,1 g CO_2-Äq/MJ vom 1. Januar 2030 bis zum 31. Dezember 2034;

c) 45,8 g CO_2-Äq/MJ vom 1. Januar 2035 bis zum 31. Dezember 2039;

d) 30,6 g CO_2-Äq/MJ vom 1. Januar 2040 bis zum 31. Dezember 2044;

e) 15,3 g CO_2-Äq/MJ ab dem 1. Januar 2045."

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

„4) Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft	Es bestehen Maßnahmen zur Bewirtschaftung und zum Recycling von Abfällen am Ende der Lebensdauer unter anderem durch vertragliche Vereinbarungen mit Recyclingdienstleistern, die Berücksichtigung in Finanzprognosen oder die offizielle Projektdokumentation. Mit diesen Maßnahmen wird sichergestellt, dass Komponenten und Materialien getrennt und behandelt werden, um das Recycling und die Wiederverwendung im Einklang mit der Abfallhierarchie, den Grundsätzen des EU-Abfallrechts und den geltenden Vorschriften zu maximieren, insbesondere durch die Wiederverwendung und das Recycling von Batterien und Elektronik sowie der darin enthaltenen kritischen Rohstoffe. Diese Maßnahmen umfassen auch die Kontrolle und das Management von Gefahrstoffen. Es bestehen Maßnahmen zur Vermeidung der Entstehung von Abfällen in der Nutzungsphase (Wartung, Verkehrsbetrieb in Bezug auf Küchen- und Speiseabfälle) und zur Bewirtschaftung aller verbleibenden Abfälle im Einklang mit der Abfallhierarchie. Bei Bestandsschiffen mit einer Bruttoraumzahl von mehr als 500 und den neuen Schiffen, die sie ersetzen, steht die Tätigkeit mit den Anforderungen der Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 im Einklang. Das Abwracken von Schiffen erfolgt in Anlagen, die in der europäischen Liste von Abwrackeinrichtungen gemäß dem Durchführungsbeschluss (EU) 2016/2323 der Kommission aufgeführt sind. In Bezug auf den Schutz der Meeresumwelt vor den negativen Auswirkungen des Einbringens von Abfällen von Schiffen steht die Tätigkeit mit der Richtlinie (EU) 2019/883 im Einklang. Das Schiff wird im Einklang mit der Anlage V zum Internationalen Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe vom 2. November 1973 (Marpol-Übereinkommen der IMO) betrieben, insbesondere damit geringere Abfallmengen erzeugt und die legalen Einleitungen verringert werden, indem Schiffsabfälle nachhaltig und umweltverträglich bewirtschaftet werden.
5) Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung	In Bezug auf die Verringerung von Schwefeloxidemissionen und Feinstaub stehen die Schiffe mit der Richtlinie (EU) 2016/802 und mit der Regel 14 der Anlage VI zum Marpol-Übereinkommen der IMO im Einklang. Der Massenanteil Schwefel im Kraftstoff beträgt höchstens 0,50 % (globaler Schwefelgrenzwert) bzw. 0,10 % in von der IMO ausgewiesenen Emissions-Überwachungsgebieten für Schwefeloxide in der Nord- und Ostsee sowie im Mittelmeer (ab 2025)[*5]. In Bezug auf NO_x-Emissionen stehen die Schiffe mit der Regel 13 der Anlage VI zum Marpol-Übereinkommen der IMO im Einklang. Die NO_x-Anforderungen der Stufe II gelten für Schiffe, die nach 2011 gebaut wurden. Nur beim Betrieb in nach den Vorschriften der IMO eingerichteten NO_x-Emissions-Überwachungsgebieten entsprechen Schiffe, die nach dem 1. Januar 2016 gebaut wurden, im Hinblick auf die Verringerung von NO_x-Emissionen strengeren Anforderungen an den Motor (Stufe III)[*6]. Einleitungen von Schwarz- und Grauwasser stehen mit der Anlage IV zum Marpol-Übereinkommen der IMO im Einklang. Es bestehen Maßnahmen zur Minimierung der Toxizität von Antifoulingfarben und Bioziden gemäß der Verordnung (EU) Nr. 528/2012.

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

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

[*3] EEXI-Anforderungen sind definiert als prozentualer Reduktionsfaktor, der auf den EEDI-Bezugswert anzuwenden ist, wie vom Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt der IMO auf seiner 76. Tagung vereinbart. Die in den technischen Bewertungskriterien der Taxonomie für EEXI festgelegten Prozentpunkte müssen dem prozentualen EEXI-Reduktionsfaktor hinzugefügt werden (erreichter Energieeffizienz-Kennwert für Bestandsschiffe (EEXI), obligatorisch ab dem 1. Januar 2023 für alle Schiffe im Seefracht-/Fahrgastverkehr, um ihre Energieeffizienz zu messen und die Erhebung von Daten für die Meldung ihres jährlichen CO_2-Intensitätsindikators (CII) und CII-Rating einzuleiten) (Version vom 27.6.2023: https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/EEXI-CII-FAQ.aspx).

[*4] Die Treibhausgasintensität der an Bord eines Schiffes verbrauchten Energie wird von einem unabhängigen Dritten überprüft und als Menge der Treibhausgasemissionen pro Energieeinheit gemäß der Methode und den Standardwerten berechnet, die in einer Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Nutzung erneuerbarer und CO_2-armer Kraftstoffe im Seeverkehr und zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG festgelegt sind.

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

[*6] In den Meeresgebieten der Union gelten die Anforderungen ab 2021 für die Ostsee und die Nordsee."

16. Abschnitt 6.12 wird wie folgt geändert:

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

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

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

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

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

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

	Bei Bestandsschiffen mit einer Bruttoraumzahl von mehr als 500 und den neuen Schiffen, die sie ersetzen, steht die Tätigkeit mit den Anforderungen der Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 im Einklang. Das Abwracken von Schiffen erfolgt in Anlagen, die in der europäischen Liste von Abwrackeinrichtungen gemäß dem Durchführungsbeschluss (EU) 2016/2323 aufgeführt sind. In Bezug auf den Schutz der Meeresumwelt vor den negativen Auswirkungen des Einbringens von Abfällen von Schiffen steht die Tätigkeit mit der Richtlinie (EU) 2019/883 im Einklang. Das Schiff wird im Einklang mit der Anlage V zum Internationalen Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe vom 2. November 1973 (Marpol-Übereinkommen der IMO) betrieben, insbesondere damit geringere Abfallmengen erzeugt und die legalen Einleitungen verringert werden, indem Schiffsabfälle nachhaltig und umweltverträglich bewirtschaftet werden.
5) Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung	Die Tätigkeit erfüllt die Kriterien in Anlage C zu diesem Anhang. In Bezug auf die Verringerung von Schwefeloxidemissionen und Feinstaub stehen die Schiffe mit der Richtlinie (EU) 2016/802 und mit der Regel 14 der Anlage VI zum Marpol-Übereinkommen der IMO im Einklang. Der Massenanteil Schwefel im Kraftstoff beträgt höchstens 0,50 % (globaler Schwefelgrenzwert) bzw. 0,10 % in von der IMO ausgewiesenen Emissions-Überwachungsgebieten für Schwefeloxide in der Nord- und Ostsee sowie im Mittelmeer (ab 2025)[*2]. In Bezug auf NO_x-Emissionen stehen die Schiffe mit der Regel 13 der Anlage VI zum Marpol-Übereinkommen der IMO im Einklang. Die NO_x-Anforderungen der Stufe II gelten für Schiffe, die nach 2011 gebaut wurden. Nur beim Betrieb in nach den Vorschriften der IMO eingerichteten NO_x-Emissions-Überwachungsgebieten entsprechen Schiffe, die nach dem 1. Januar 2016 gebaut wurden, im Hinblick auf die Verringerung von NO_x-Emissionen strengeren Anforderungen an den Motor (Stufe III)[*3]. Einleitungen von Schwarz- und Grauwasser stehen mit der Anlage IV zum Marpol-Übereinkommen der IMO im Einklang. Es bestehen Maßnahmen zur Minimierung der Toxizität von Antifoulingfarben und Bioziden gemäß der Verordnung (EU) Nr. 528/2012.

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

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

[*3] In den Meeresgebieten der Union gelten die Anforderungen ab 2021 für die Ostsee und die Nordsee."

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

„Die Wirtschaftstätigkeiten in dieser Kategorie können gemäß der mit der Verordnung (EG) Nr. 1893/2006 aufgestellten statistischen Systematik der Wirtschaftszweige mehreren NACE-Codes, insbesondere F.42.11, F.42.12, F.42.13, F.43.21, M.71.12 und M.71.20, zugeordnet werden."

18. Abschnitt 6.14 wird wie folgt geändert:

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

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

a) montiertes ortfestes Gleismaterial;

b) Schienenverkehrskomponenten gemäß Anhang II Nummern 2.2 bis 2.6 der Richtlinie (EU) 2016/797.

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

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

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

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

„4) Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft	Die Betreiber begrenzen das Abfallaufkommen bei Bau- und Abbruchprozessen und berücksichtigen die besten verfügbaren Techniken. Ein Massenanteil von mindestens 70 % der auf der Baustelle anfallenden nicht gefährlichen Bau- und Abbruchabfälle (ausgenommen natürlich vorkommende Materialien, die in Kategorie 17 05 04 des mit der Entscheidung 2000/532/EG festgelegten europäischen Abfallverzeichnisses genannt sind) wird gemäß der Abfallhierarchie und gemäß dem EU-Protokoll über die Bewirtschaftung von Bau- und Abbruchabfällen[*1] für die Wiederverwendung, das Recycling und eine sonstige stoffliche Verwertung, einschließlich Auffüllarbeiten, bei denen Abfälle als Ersatz für andere Materialien zum Einsatz kommen, vorbereitet. Die Betreiber wenden selektive Abbruchverfahren an, um die Beseitigung und die sichere Handhabung von gefährlichen Stoffen zu ermöglichen und die Wiederverwendung und ein hochwertiges Recycling zu erleichtern. Für die Herstellung von Komponenten beinhaltet die Tätigkeit die Bewertung der Verfügbarkeit und falls möglich die Anwendung von Verfahren, die Folgendes unterstützen: a) Wiederverwendung und Verwendung von Sekundärrohstoffen und wiederverwendeten Komponenten in den hergestellten Produkten; b) Design für hohe Haltbarkeit, Recyclingfähigkeit, leichte Demontage und Anpassungsfähigkeit der hergestellten Produkte; c) Abfallbewirtschaftung, bei der im Herstellungsprozess dem Recycling Vorrang vor der Entsorgung eingeräumt wird; d) Informationen über bedenkliche Stoffe und Rückverfolgbarkeit dieser Stoffe während des gesamten Lebenszyklus der hergestellten Produkte.
5) Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung	In Anbetracht der Schutzwürdigkeit des betroffenen Gebiets, insbesondere im Hinblick auf den Umfang der betroffenen Bevölkerung, werden Lärm und Vibrationen durch die Nutzung von Infrastrukturen gegebenenfalls durch das Anlegen von offenen Gräben, Schallschutzwänden oder durch andere Maßnahmen gemindert, und sie entsprechen in Bezug auf Lärm und Vibrationen der Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates[*2].

	Es werden Maßnahmen getroffen, um Lärm-, Staub- und Schadstoffemissionen während der Bau- oder Wartungsarbeiten zu verringern. Für die Herstellung von Komponenten erfüllt die Tätigkeit die Kriterien in Anlage C zu diesem Anhang.
6) Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme	Die Tätigkeit erfüllt die Kriterien in Anlage D zu diesem Anhang. Darüber hinaus ist Folgendes sicherzustellen: a) in der Union in Bezug auf Natura-2000-Gebiete: Die Tätigkeit hat keine wesentlichen Auswirkungen auf Natura-2000-Gebiete im Hinblick auf ihre Erhaltungsziele auf der Grundlage einer Verträglichkeitsprüfung gemäß Artikel 6 Absatz 3 der Richtlinie 92/43/EWG des Rates[*3]; b) in der Union in allen Gebieten: Die Tätigkeit beeinträchtigt nicht die Wiederherstellung oder Erhaltung eines günstigen Erhaltungszustands der Populationen der gemäß der Richtlinie 92/43/EWG und der Richtlinie 2009/147/EG des Europäischen Parlaments und des Rates[*4] geschützten Arten. Ferner beeinträchtigt die Tätigkeit nicht die Wiederherstellung oder Erhaltung eines günstigen Erhaltungszustands der betreffenden Lebensraumtypen, die gemäß der Richtlinie 92/43/EWG geschützt sind; c) außerhalb der Union werden Tätigkeiten im Einklang mit den für die Erhaltung von Lebensräumen und Arten geltenden Rechtsvorschriften durchgeführt.

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

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

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

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

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

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

20. Abschnitt 6.16 wird wie folgt geändert:

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

„*Beschreibung der Tätigkeit*

Bau, Modernisierung, Betrieb und Wartung von Infrastruktur, die für den Betrieb von Schiffen ohne CO_2-Abgasemissionen oder für den hafeneigenen Betrieb erforderlich ist, und von Infrastruktur zur Umladung und Verlagerung, von Serviceeinrichtungen sowie Sicherheits- und Verkehrsmanagementsystemen.

Die Nassbaggerei ist aus den Wirtschaftstätigkeiten dieser Kategorie ausgeschlossen.

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

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

„e) die Modernisierung der bestehenden Infrastruktur, die erforderlich ist, um die Verkehrsverlagerung zu ermöglichen und Schiffe ohne direkte CO_2-Abgasemissionen zu nutzen, und die einer überprüften Bewertung der Sicherung der Klimaverträglichkeit gemäß der Bekanntmachung der Kommission ‚Technische Leitlinien für die Sicherung der Klimaverträglichkeit von Infrastrukturen im Zeitraum 2021-2027' (2021/C 373/01) unterzogen wurde."

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

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

	ii) die Tatsache, dass das überwiegende öffentliche Interesse oder der erwartete Nutzen der Tätigkeit aus Gründen der technischen Durchführbarkeit oder unverhältnismäßiger Kosten nicht durch andere Mittel, die eine bessere Umweltoption darstellen (z. B. naturbasierte Lösungen, alternativer Standort, Sanierung/Modernisierung bestehender Infrastrukturen oder Einsatz von Technologien, die die Durchgängigkeit von Flüssen nicht beeinträchtigen), erreicht werden kann. Alle technisch durchführbaren und ökologisch relevanten Abhilfemaßnahmen werden umgesetzt, um schädliche Auswirkungen auf Gewässer sowie auf geschützte Lebensräume und Arten, die direkt vom Wasser abhängen, zu verringern. Zu den Abhilfemaßnahmen gehören, soweit relevant und abhängig von den natürlichen Ökosystemen in den betroffenen Wasserkörpern, a) Maßnahmen zur Schaffung von Bedingungen, die so weit wie möglich eine ungestörte Durchgängigkeit gewährleisten, einschließlich Maßnahmen zur Gewährleistung der longitudinalen und lateralen Durchgängigkeit sowie der ökologisch erforderlichen Mindestwassermengen und Sedimentfracht; b) Maßnahmen zum Schutz oder zur Verbesserung der morphologischen Bedingungen und der Lebensräume für aquatische Arten; c) Maßnahmen zur Verringerung der negativen Auswirkungen der Eutrophierung. Die Wirksamkeit dieser Maßnahmen wird im Rahmen der Genehmigung bzw. Erlaubnis überwacht, in der die Bedingungen festgelegt sind, die auf die Erreichung eines guten Zustands oder eines guten Potenzials des betroffenen Wasserkörpers abzielen. Das Projekt beeinträchtigt die Erreichung eines guten Zustands/Potenzials in keinem der Wasserkörper in derselben Flussgebietseinheit dauerhaft. Neben den Abhilfemaßnahmen werden gegebenenfalls Ausgleichsmaßnahmen durchgeführt, um sicherzustellen, dass das Projekt nicht zu einer allgemeinen Verschlechterung des Zustands der Wasserkörper in derselben Flussgebietseinheit führt. Dies wird dadurch erreicht, dass die (longitudinale oder laterale) Durchgängigkeit innerhalb derselben Flussgebietseinheit so weit wiederhergestellt wird, dass die Störung der Durchgängigkeit, die die geplante Schifffahrtsinfrastruktur verursachen kann, ausgeglichen wird. Die Ausgleichsmaßnahmen beginnen vor der Durchführung des Projekts.
4) Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft	Die Betreiber begrenzen das Abfallaufkommen bei Bau- und Abbruchprozessen und berücksichtigen die besten verfügbaren Techniken. Ein Massenanteil von mindestens 70 % der auf der Baustelle anfallenden nicht gefährlichen Bau- und Abbruchabfälle (ausgenommen natürlich vorkommende Materialien, die in Kategorie 17 05 04 des mit der Entscheidung 2000/532/EG festgelegten europäischen Abfallverzeichnisses fallen) wird gemäß der Abfallhierarchie und gemäß dem EU-Protokoll über die Bewirtschaftung von Bau- und Abbruchabfällen für die Wiederverwendung, das Recycling und eine sonstige stoffliche Verwertung, einschließlich Auffüllarbeiten, bei denen Abfälle als Ersatz für andere Materialien zum Einsatz kommen, vorbereitet. Die Betreiber wenden selektive Abbruchverfahren an, um die Beseitigung und die sichere Handhabung von gefährlichen Stoffen zu ermöglichen und die Wiederverwendung und ein hochwertiges Recycling zu erleichtern. Die Tätigkeit beinhaltet die Bewertung der Verfügbarkeit und falls möglich die Anwendung von Verfahren, die Folgendes unterstützen: a) Wiederverwendung und Verwendung von Sekundärrohstoffen und wiederverwendeten Komponenten in den hergestellten Produkten;

		b) Design für hohe Haltbarkeit, Recyclingfähigkeit, leichte Demontage und Anpassungsfähigkeit der hergestellten Produkte; c) Abfallbewirtschaftung, bei der im Herstellungsprozess dem Recycling Vorrang vor der Entsorgung eingeräumt wird; d) Informationen über bedenkliche Stoffe und Rückverfolgbarkeit dieser Stoffe während des gesamten Lebenszyklus der hergestellten Produkte.
5)	Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung	Die Tätigkeit erfüllt die Kriterien in Anlage C zu diesem Anhang. Es werden Maßnahmen getroffen, um Lärm-, Erschütterungs-, Staub- und Schadstoffemissionen während der Bau- oder Wartungsarbeiten zu verringern.
6)	Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme	Es wurde eine Umweltverträglichkeitsprüfung oder eine Bewertung[*1] gemäß der Richtlinie 2011/92/EU[*2] durchgeführt. In Fällen, in denen eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt wurde, werden die erforderlichen Abhilfe- und Ausgleichsmaßnahmen zum Schutz der Umwelt umgesetzt. Die Tätigkeit hat keine wesentlichen Auswirkungen auf Schutzgebiete (Unesco-Welterbestätten, Biodiversitätsschwerpunktgebiete sowie andere Schutzgebiete als Natura-2000-Gebiete) und geschützte Arten auf der Grundlage einer Bewertung ihrer Auswirkungen unter Berücksichtigung der besten verfügbaren Kenntnisse[*3]. Darüber hinaus ist Folgendes sicherzustellen: a) in der Union in Bezug auf Natura-2000-Gebiete: Die Tätigkeit hat keine wesentlichen Auswirkungen auf Natura-2000-Gebiete im Hinblick auf ihre Erhaltungsziele auf der Grundlage einer Verträglichkeitsprüfung gemäß Artikel 6 Absatz 3 der Richtlinie 92/43/EWG des Rates; b) in der Union in allen Gebieten: Die Tätigkeit beeinträchtigt nicht die Wiederherstellung oder Erhaltung eines günstigen Erhaltungszustands der Populationen der gemäß der Richtlinie 92/43/EWG und der Richtlinie 2009/147/EG geschützten Arten. Ferner beeinträchtigt die Tätigkeit nicht die Wiederherstellung oder Erhaltung eines günstigen Erhaltungszustands der betreffenden Lebensraumtypen, die gemäß der Richtlinie 92/43/EWG geschützt sind; c) in der Union wird die Einschleppung invasiver gebietsfremder Arten verhindert oder ihrer Ausbreitung im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 1143/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates[*4] begegnet. d) außerhalb der Union werden Tätigkeiten im Einklang mit den für die Erhaltung von Lebensräumen, Arten und das Management invasiver gebietsfremder Arten geltenden Rechtsvorschriften durchgeführt.

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

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

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

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

21. Abschnitt 6.17 wird wie folgt geändert:

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

„Beschreibung der Tätigkeit

Bau, Modernisierung, Betrieb und Wartung von Infrastruktur, die für den Betrieb von Luftfahrzeugen ohne CO_2-Abgasemissionen oder für den flughafeneigenen Betrieb und die ortsfeste Versorgung der Luftfahrzeuge mit Bodenstrom und vorkonditionierter Luft erforderlich ist, und von Infrastruktur für die Umladung auf Schienen- und Schiffsverkehr."

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

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

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

„6.18. **Leasing von Luftfahrzeugen**

Beschreibung der Tätigkeit

Vermietung und Leasing von Luftfahrzeugen und Luftfahrzeugbauteilen und -ausrüstungen[*1].

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

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

Technische Bewertungskriterien

Wesentlicher Beitrag zum Klimaschutz
Die Tätigkeit umfasst die Vermietung oder das Leasing von einem der folgenden Luftfahrzeuge: a) Luftfahrzeug ohne direkte CO_2-Abgasemissionen; b) Luftfahrzeug, das vor dem 11. Dezember 2023 ausgeliefert wurde und die technischen Bewertungskriterien gemäß Abschnitt 3.21 Unterabschnitt ‚Wesentlicher Beitrag zum Klimaschutz' Buchstabe b oder c erfüllt; c) Luftfahrzeug, das nach dem 11. Dezember 2023 ausgeliefert wurde und die technischen Bewertungskriterien gemäß Abschnitt 3.21 Unterabschnitt ‚Wesentlicher Beitrag zum Klimaschutz' Buchstabe b oder c erfüllt sowie der Verpflichtung entspricht, dass ein anderes nicht konformes Luftfahrzeug in der Flotte entweder i) innerhalb von sechs Monaten nach Auslieferung des konformen Luftfahrzeugs dauerhaft aus dem Verkehr gezogen wird; in diesem Fall findet die Ersatzrate keine Anwendung; oder

ii) innerhalb von sechs Monaten nach Auslieferung des konformen Luftfahrzeugs dauerhaft aus der Flotte ausscheidet; in diesem Fall wird der Anteil der Taxonomiekonformität der in Betracht kommenden Luftfahrzeuge durch die Ersatzrate gemäß Abschnitt 3.21 begrenzt;

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

i) hält die in Abschnitt 3.21 Unterabschnitt „Wesentlicher Beitrag zum Klimaschutz" Buchstabe b festgelegten Margen nicht ein;

ii) hat mindestens 80 % der höchstzulässigen Startmasse des konformen Luftfahrzeugs;

iii) war für mindestens 12 Monate vor dem Ausscheiden Teil der Flotte;

iv) verfügt über einen Lufttüchtigkeitsnachweis, der weniger als sechs Monate vor der Auslieferung des konformen Luftfahrzeugs ausgestellt wurde.

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

Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen

2)	Anpassung an den Klimawandel	Die Tätigkeit erfüllt die Kriterien in Anlage A zu diesem Anhang.
3)	Nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen	Keine Angabe
4)	Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft	Es bestehen Maßnahmen zur Vermeidung der Entstehung von Abfällen in der Nutzungsphase (Wartung) und zur Bewirtschaftung aller verbleibenden Abfälle im Einklang mit der Abfallhierarchie. Die Tätigkeit beinhaltet die Bewertung der Verfügbarkeit und falls möglich die Anwendung von Verfahren, die Folgendes unterstützen: a) Wiederverwendung und Verwendung von Sekundärrohstoffen und wiederverwendeten Komponenten in den hergestellten Produkten; b) Design für hohe Haltbarkeit, Recyclingfähigkeit, leichte Demontage und Anpassungsfähigkeit der hergestellten Produkte; c) Abfallbewirtschaftung, bei der im Herstellungsprozess dem Recycling Vorrang vor der Entsorgung eingeräumt wird; d) Informationen über bedenkliche Stoffe und Rückverfolgbarkeit dieser Stoffe während des gesamten Lebenszyklus der hergestellten Produkte. Es bestehen Maßnahmen zur Bewirtschaftung und zum Recycling von Abfällen am Ende der Lebensdauer unter anderem durch vertragliche Vereinbarungen mit Recyclingdienstleistern, die Berücksichtigung in Finanzprognosen oder die offizielle Projektdokumentation. Mit diesen Maßnahmen wird sichergestellt, dass Komponenten und Materialien getrennt und behandelt werden, um das Recycling und die Wiederverwendung im Einklang mit der Abfallhierarchie, den Grundsätzen des EU-Abfallrechts und den geltenden Vorschriften zu maximieren, insbesondere durch die Wiederverwendung und das Recycling von Batterien und Elektronik sowie der darin enthaltenen kritischen Rohstoffe. Diese Maßnahmen umfassen auch die Kontrolle und das Management von Gefahrstoffen.

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

6.19. **Personen- und Frachtluftverkehr**

Beschreibung der Tätigkeit

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

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

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

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

Technische Bewertungskriterien

Wesentlicher Beitrag zum Klimaschutz
Bei der Tätigkeit kommt eines der folgenden Elemente zum Einsatz: a) Luftfahrzeug ohne direkte CO_2-Abgasemissionen; b) bis zum 31. Dezember 2029: Luftfahrzeug, das vor dem 11. Dezember 2023 erworben wurde und die technischen Bewertungskriterien gemäß Abschnitt 3.21 Unterabschnitt ‚Wesentlicher Beitrag zum Klimaschutz' Buchstabe b oder c erfüllt; c) bis zum 31. Dezember 2029: Luftfahrzeug, das nach dem 11. Dezember 2023 erworben wurde und die technischen Bewertungskriterien gemäß Abschnitt 3.21 Unterabschnitt ‚Wesentlicher Beitrag zum Klimaschutz' Buchstabe b oder c erfüllt sowie der Verpflichtung entspricht, dass ein anderes nicht konformes Luftfahrzeug in der Flotte entweder i) innerhalb von sechs Monaten nach Auslieferung des konformen Luftfahrzeugs dauerhaft aus dem Verkehr gezogen wird; in diesem Fall findet die Ersatzrate keine Anwendung; oder

ii) innerhalb von sechs Monaten nach Auslieferung des konformen Luftfahrzeugs dauerhaft aus der Flotte ausscheidet; in diesem Fall wird der Anteil der Taxonomiekonformität der in Betracht kommenden Luftfahrzeuge durch die Ersatzrate gemäß Abschnitt 3.21 begrenzt;

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

i) hält die in Abschnitt 3.21 Unterabschnitt „Wesentlicher Beitrag zum Klimaschutz" Buchstabe b festgelegten Margen nicht ein;

ii) hat mindestens 80 % der höchstzulässigen Startmasse des konformen Luftfahrzeugs;

iii) war für mindestens 12 Monate vor dem Ausscheiden Teil der Flotte;

iv) verfügt über einen Lufttüchtigkeitsnachweis, der weniger als sechs Monate vor der Auslieferung des konformen Luftfahrzeugs ausgestellt wurde.

d) ab dem 1. Januar 2030: Luftfahrzeug, das die technischen Bewertungskriterien gemäß Buchstabe b oder c erfüllt und mit einem Mindestanteil an nachhaltigen Flugkraftstoffen betrieben wird, der im Jahr 2030 15 % entspricht und sich danach jährlich um 2 Prozentpunkte erhöht;

e) Luftfahrzeug, das mit einem Mindestanteil an nachhaltigen Flugkraftstoffen betrieben wird, der im Jahr 2022 5 % entspricht und sich danach jährlich um 2 Prozentpunkte erhöht.

Die Anforderung für die Verwendung nachhaltiger Flugkraftstoffe gemäß den Buchstaben d und e wird unter Bezugnahme auf den von den konformen Luftfahrzeugen insgesamt verbrauchten Flugkraftstoff und die auf Flottenebene verbrauchten nachhaltigen Flugkraftstoffe berechnet. Die Betreiber berechnen die Einhaltung der Vorschriften als Verhältnis der auf Flottenebene gekauften Menge nachhaltiger Flugkraftstoffe (ausgedrückt in Tonnen), dividiert durch den von den konformen Luftfahrzeugen insgesamt verbrauchten Flugkraftstoff, multipliziert mit 100. Nachhaltige Flugkraftstoffe sind in einer Verordnung zur Gewährleistung gleicher Wettbewerbsbedingungen für einen nachhaltigen Luftverkehr definiert.

Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen

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

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

6.20. **Bodenabfertigungsdienste im Luftverkehr**

Beschreibung der Tätigkeit

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

Die Wirtschaftstätigkeit umfasst Folgendes:

a) Fahrzeuge für das Rangieren von Luftfahrzeugen und andere Dienste innerhalb des Vorfelds;

b) Ausrüstung für das Boarding von Fluggästen, einschließlich Shuttlebus, mobile Treppe;

c) Ausrüstung für Gepäck- und Frachtumschlag, einschließlich Bandlader, Gepäckschlepper, Palettenhubwagen, Unterdecklader, Hauptdecklader;

d) Catering-Ausrüstung, einschließlich mobile Kühlcontainer, ausgenommen Geräte mit von einem Verbrennungsmotor angetriebenen Kühlaggregaten;

e) Wartungsausrüstung, einschließlich Wartungsstände und -plattformen;

f) Pushback-Schlepper;

g) Ausrüstung zur Enteisung von Luftfahrzeugen und Triebwerken;

h) Schneepflüge und andere Schneeräum- und Oberflächenenteisungsausrüstungen;

i) nicht autonome Rollvorgänge.

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

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

Technische Bewertungskriterien

Wesentlicher Beitrag zum Klimaschutz
Bodenabfertigungsdienste verursachen keine direkten CO_2-Abgasemissionen. Alle Bodenabfertigungsgeräte und -ausrüstungen werden durch emissionsfreie Motoren angetrieben.
Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen

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

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

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

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

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

[*2] CEN/TS 16516: 2013, Bauprodukte — Bewertung der Freisetzung von gefährlichen Stoffen — Bestimmung von Emissionen in die Innenraumluft.

[*3] ISO 16000-3:2011, Innenraumluftverunreinigungen — Teil 3: Messen von Formaldehyd und anderen Carbonylverbindungen in der Innenraumluft und Prüfkammern — Probenahme mit einer Pumpe (Version vom 4.6.2021: https://www.iso.org/standard/51812.html).

[*4] Die Emissionsgrenzwerte für krebserregende flüchtige organische Verbindungen beziehen sich auf einen Prüfzeitraum von 28 Tagen.

[*5] ISO 18400-Normenreihe: Bodenbeschaffenheit — Probenahme.“

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

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

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

[*2] ISO 16000-3:2011, Innenraumluftverunreinigungen — Teil 3: Messen von Formaldehyd und anderen Carbonylverbindungen in der Innenraumluft und Prüfkammern — Probenahme mit einer Pumpe (Version vom 4.6.2021: https://www.iso.org/standard/51812.html).

[*3] Die Emissionsgrenzwerte für krebserregende flüchtige organische Verbindungen beziehen sich auf einen Prüfzeitraum von 28 Tagen."

25. In Anlage B wird folgender Absatz angefügt:

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

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

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

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

26. In Anlage C erhält Buchstabe f folgende Fassung:

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

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

27. Anlage C Buchstabe g wird gestrichen.

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

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

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

ANHANG II

ÄNDERUNGEN DES ANHANGS II DER DELEGIERTEN VERORDNUNG (EU) 2021/2139

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

1. In Abschnitt 3.13 Unterabschnitt „Technische Bewertungskriterien“ Unterabschnitt „Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen“ erhält Nummer 6 folgende Fassung:

„6) Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme	Die Tätigkeit erfüllt die Kriterien in Anlage D zu diesem Anhang.“

2. In Abschnitt 4.14 Unterabschnitt „Beschreibung der Tätigkeit“ erhält Absatz 3 folgende Fassung:

„Die Wirtschaftstätigkeiten in dieser Kategorie können gemäß der mit der Verordnung (EG) Nr. 1893/2006 aufgestellten statistischen Systematik der Wirtschaftszweige mehreren NACE-Codes, insbesondere D.35.22, F.42.21 und H.49.50, zugeordnet werden.“

3. In Abschnitt 4.14 Unterabschnitt „Technische Bewertungskriterien“ Unterabschnitt „Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen“ erhält Nummer 1 folgende Fassung:

„1) Klimaschutz	Durch die Umstellung, Umnutzung oder Nachrüstung werden die Kapazitäten für die Gasfernleitung und -verteilung nicht erhöht. Durch die Umstellung, Umnutzung oder Nachrüstung wird die Lebensdauer der Netze nicht über ihre vor der Umstellung, Umnutzung oder Nachrüstung prognostizierte Lebensdauer hinaus verlängert, es sei denn, das Netz ist für Wasserstoff oder andere CO_2-arme Gase bestimmt.“

4. In Abschnitt 5.6 Unterabschnitt „Beschreibung der Tätigkeit“ erhält Absatz 2 folgende Fassung:

„Die Wirtschaftstätigkeiten in dieser Kategorie können gemäß der mit der Verordnung (EG) Nr. 1893/2006 aufgestellten statistischen Systematik der Wirtschaftszweige mehreren NACE-Codes, insbesondere E.37.00 und F.42.99, zugeordnet werden.“

5. Folgender Abschnitt 5.13 wird eingefügt:

„5.13. **Entsalzung**

Beschreibung der Tätigkeit

Bau, Betrieb, Modernisierung, Erweiterung und Erneuerung von Entsalzungsanlagen zur Erzeugung von Wasser, das in Trinkwasserversorgungssystemen verteilt werden soll.

Die Wirtschaftstätigkeit umfasst die Entnahme von Meeres- oder Brackwasser, die Vorbehandlung (z. B. Behandlung zur Entfernung von Verunreinigungen, Kalkablagerungen oder Membranfouling), die Behandlung (z. B. Umkehrosmose mit Membrantechnologie), die Nachbehandlung (Desinfektion und Konditionierung) und die Speicherung von aufbereitetem Wasser. Die Wirtschaftstätigkeit umfasst auch die Entsorgung von verdünnter Sole (Abwasser) über Hochseeleitungen oder -abflüsse oder durch andere Soleeinleitungstechniken bei Anlagen, die sich an weiter im Binnenland gelegenen Standorten befinden (z. B. zur Entsalzung von Brackwasser).

Die Wirtschaftstätigkeit kann auf Gewässer mit unterschiedlichem Salzgehalt angewandt werden, sofern diese Gewässer nicht als Süßwasser im Sinne von Anhang II der Richtlinie 2000/60/EG gelten.

Die Wirtschaftstätigkeiten in dieser Kategorie können gemäß der mit der Verordnung (EG) Nr. 1893/2006 aufgestellten statistischen Systematik der Wirtschaftszweige mehreren NACE-Codes, insbesondere E.36.00 und F.42.9, zugeordnet werden.

Erfüllt eine Wirtschaftstätigkeit in dieser Kategorie das unter Nummer 5 beschriebene Kriterium für einen wesentlichen Beitrag, handelt es sich um eine ermöglichende Tätigkeit im Sinne von Artikel 11 Absatz 1 Buchstabe b der Verordnung (EU) 2020/852, sofern sie die in diesem Abschnitt dargelegten technischen Bewertungskriterien erfüllt.

Technische Bewertungskriterien

Wesentlicher Beitrag zur Anpassung an den Klimawandel

1. Durch die Wirtschaftstätigkeit wurden physische und nicht physische Lösungen (im Folgenden ‚Anpassungslösungen') umgesetzt, mit denen die wichtigsten physischen Klimarisiken, die für diese Tätigkeit wesentlich sind, erheblich reduziert werden.
2. Die physischen Klimarisiken, die für die Tätigkeit wesentlich sind, wurden im Wege einer robusten Klimarisiko- und Vulnerabilitätsbewertung aus den in Anlage A zu diesem Anhang aufgeführten Risiken anhand folgender Schritte ermittelt:
   a) Bewertung der Tätigkeit, um festzustellen, welche der physischen Klimarisiken aus Anlage A zu diesem Anhang die Leistung der Wirtschaftstätigkeit während ihrer voraussichtlichen Lebensdauer beeinträchtigen können;
   b) bei Feststellung einer Bedrohung der Wirtschaftstätigkeit durch eines oder mehrere der in Anlage A zu diesem Anhang aufgeführten physischen Klimarisiken: eine Klimarisiko- und Vulnerabilitätsbewertung, um zu bestimmen, wie wesentlich die Risiken für die Wirtschaftstätigkeit sind;
   c) Bewertung von Anpassungslösungen, mit denen das ermittelte physische Klimarisiko reduziert werden kann.

   Die Klimarisiko- und Vulnerabilitätsbewertung steht insoweit in einem angemessenen Verhältnis zum Umfang der Tätigkeit und ihrer voraussichtlichen Lebensdauer als
   a) bei Tätigkeiten mit einer voraussichtlichen Lebensdauer von weniger als zehn Jahren die Bewertung zumindest durch Klimaprojektionen auf der kleinsten geeigneten Skala durchgeführt wird;
   b) bei allen anderen Tätigkeiten die Bewertung anhand der höchstauflösenden, dem neuesten Stand der Technik entsprechenden Klimaprojektionen für die bestehende Reihe von Zukunftsszenarien[*1] durchgeführt wird, die mit der erwarteten Lebensdauer der Tätigkeit in Einklang stehen, darunter zumindest Klimaprojektionsszenarien von 10 bis 30 Jahren für größere Investitionen.
3. Die Klimaprojektionen und die Folgenabschätzung beruhen auf bewährten Verfahren und verfügbaren Leitlinien und tragen den besten verfügbaren wissenschaftlichen Erkenntnissen für die Vulnerabilitäts- und Risikoanalyse und den damit zusammenhängenden Methoden im Einklang mit den jüngsten Berichten des Weltklimarates[*2], von Fachkollegen begutachteten wissenschaftlichen Veröffentlichungen sowie Open-Source-[*3] oder Bezahlmodellen Rechnung.
4. Für die umgesetzten Anpassungslösungen gilt Folgendes:
   a) Sie führen bei Menschen und der Natur, dem Kulturerbe sowie bei Vermögenswerten und anderen Wirtschaftstätigkeiten zu keiner Beeinträchtigung der Anpassungsbemühungen oder des Maßes an Resilienz gegenüber physischen Klimarisiken;
   b) sie umfassen vorzugsweise naturbasierte Lösungen[*4] bzw. stützen sich nach Möglichkeit auf blaue oder grüne Infrastruktur[*5];
   c) sie decken sich mit den lokalen, sektoralen, regionalen bzw. nationalen Anpassungsplänen und -strategien;
   d) sie werden anhand vordefinierter Indikatoren überwacht und gemessen, und es werden Abhilfemaßnahmen erwogen, wenn diese Indikatoren nicht erfüllt sind;
   e) ist die umgesetzte Lösung physisch und besteht sie in einer Tätigkeit, für die in diesem Anhang technische Bewertungskriterien festgelegt wurden, entspricht sie den für diese Tätigkeit geltenden technischen Bewertungskriterien für die Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen.

5. Damit eine Tätigkeit als ermöglichende Tätigkeit im Sinne von Artikel 11 Absatz 1 Buchstabe b der Verordnung (EU) 2020/852 angesehen werden kann, weist der Wirtschaftsteilnehmer anhand einer auf der Grundlage belastbarer Daten durchgeführten Bewertung aktueller und künftiger Klimarisiken (einschließlich Unsicherheit) nach, dass die Tätigkeit eine Technologie, ein Produkt, eine Dienstleistung, eine Information oder eine Praxis bietet oder deren Nutzung fördert und dabei eins der folgenden vorrangigen Ziele verfolgt:

   a) Erhöhung der Resilienz gegenüber physischen Klimarisiken bei Menschen, Natur, Kulturerbe, Vermögenswerten und anderen Wirtschaftstätigkeiten;

   b) Beitrag zu Anpassungsbemühungen bei Menschen, Natur, Kulturerbe, Vermögenswerten und anderen Wirtschaftstätigkeiten.

Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen

1)	Klimaschutz	Die Treibhausgasemissionen aus der Entsalzungsanlage betragen höchstens 1 080 g CO_2-Äq/m^3 erzeugten Süßwassers (einschließlich der Behandlungen, des Pumpens, der Soleentsorgung und des damit zusammenhängenden Energieverbrauchs).
3)	Nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen	Risiken einer Umweltschädigung im Zusammenhang mit der Erhaltung der Wasserqualität und der Vermeidung von Wasserknappheit werden ermittelt und behoben, um einen guten Zustand von Gewässern und ein gutes ökologisches Potenzial im Sinne von Artikel 2 Nummer 22 und 23 der Verordnung (EU) 2020/852 im Einklang mit der Richtlinie 2000/60/EG[*6] und einem gemäß der genannten Richtlinie und unter Einbeziehung einschlägiger Interessenträger für den bzw. die möglicherweise betroffenen Wasserkörper ausgearbeiteten Bewirtschaftungsplan für die Wassernutzung und den Gewässerschutz zu erzielen. Das Projekt wurde von der zuständigen Behörde im Rahmen der integrierten Wasserbewirtschaftung genehmigt, wobei in Abstimmung mit den Wasserbewirtschaftungsbehörden vorrangig alle anderen tragfähigen Wasserversorgungsoptionen, Wassernachfragesteuerung und Effizienzmaßnahmen berücksichtigt wurden. Im Einklang mit den nationalen Rechtsvorschriften wird eine Umweltverträglichkeitsprüfung oder eine Bewertung durchgeführt, die eine Beurteilung der Auswirkungen auf Süßwasser und Meeresgewässer gemäß den Richtlinien 2000/60/EG und 2008/56/EG umfasst. Weder behindert die Tätigkeit die Erreichung eines guten Umweltzustands der Meeresgewässer im Sinne von Artikel 2 Nummer 21 der Verordnung (EU) 2020/852 und im Einklang mit der Richtlinie 2008/56/EG noch trägt sie zur Verschlechterung des Zustands von Meeresgewässern bei, der bereits gut ist; dazu sind insbesondere geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um Auswirkungen in Bezug auf die in Anhang I der genannten Richtlinie festgelegten Deskriptoren zu verhindern oder abzumildern, wobei der Beschluss (EU) 2017/848 in Bezug auf die einschlägigen Kriterien und methodischen Standards für diese Deskriptoren zu berücksichtigen ist. Die Tätigkeit steht mit der Richtlinie 2014/89/EU des Europäischen Parlaments und des Rates[*7] im Einklang. Um thermische Anomalien im Zusammenhang mit der Ableitung von Abwärme zu begrenzen, muss der Betreiber von Entsalzungsanlagen Folgendes überwachen: a) die Höchsttemperatur des aufnehmenden Meeresgewässers nach dem Vermischen; b) die maximale Temperaturdifferenz zwischen der eingeleiteten Sole und dem aufnehmenden Meeresgewässer.

		Die Temperaturüberwachung wird im Einklang mit den im Unionsrecht und im nationalen Recht festgelegten Schwellenwerten durchgeführt.
4)	Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft	Keine Angabe
5)	Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung	Die Soleentsorgung erfolgt auf der Grundlage einer Umweltverträglichkeitsstudie, einschließlich einer standortspezifischen Folgenabschätzung bezüglich der Entsorgung von Sole im Meer, unter Berücksichtigung folgender Elemente: a) Beschreibung und Verständnis der lokalen Ausgangsbedingungen wie Meerwasserqualität, Topografie, hydrodynamische Merkmale und Meeresökosysteme auf der Grundlage von Feldmessungen und -erhebungen; b) Analyse der Auswirkungen der Soleeinleitung auf der Grundlage von Dispersionsmodellen der Soleableitung und Toxizitätstests im Labor, mit dem Ziel, sichere Einleitungsbedingungen unter Berücksichtigung der Salzkonzentration, der Gesamtalkalität, der Temperatur und toxischer Metalle zu definieren. Der für die Bewertung erforderliche Detaillierungsgrad ist der Größe, dem Verfahren und den Rückgewinnungsquoten der Entsalzungsanlage sowie ihrem Standort angemessen. Die Umweltverträglichkeitsstudie zeigt, dass die Auswirkungen der Soleeinleitung die Integrität des Ökosystems nicht beeinträchtigen. Auf der Grundlage der Umweltverträglichkeitsstudie werden bei der Tätigkeit Kriterien für die sichere Einleitung von Sole angewendet, einschließlich standortspezifischer Mindestziele für die Soleverdünnung, auf der Grundlage einer angemessenen Beschreibung der lokalen Wasserverhältnisse, Ökosysteme, Arten und Lebensräume, um die möglichen nachteiligen Auswirkungen der Soleentsorgung abzumildern.
6)	Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme	Es wurde eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) oder eine Bewertung[*8] gemäß den nationalen UVP-Rechtsvorschriften[*9] durchgeführt. In Fällen, in denen eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt wurde, werden die erforderlichen Abhilfe-, Wiederherstellungs- oder Ausgleichsmaßnahmen zum Schutz der Umwelt umgesetzt. Die Tätigkeit hat keine wesentlichen Auswirkungen auf Schutzgebiete (Unesco-Welterbestätten, Biodiversitäts-Schwerpunktgebiete sowie andere Schutzgebiete als Natura-2000-Gebiete) und geschützte Arten auf der Grundlage einer Bewertung ihrer Auswirkungen unter Berücksichtigung der besten verfügbaren Kenntnisse[*10].

[*1] Die Zukunftsszenarien umfassen die vom Weltklimarat verwendeten repräsentativen Konzentrationspfade RCP2.6, RCP4.5, RCP6.0 und RCP8.5.

[*2] Sachstandsberichte zum Klimawandel: *Impacts, Adaptation and Vulnerability* (Folgen, Anpassung und Verwundbarkeit), regelmäßig veröffentlicht vom Weltklimarat (Intergovernmental Panel on Climate Change, IPCC), dem Gremium der Vereinten Nationen zur Beurteilung der wissenschaftlichen Erkenntnisse im Zusammenhang mit dem Klimawandel: https://www.ipcc.ch/reports/.

[*3] Beispielsweise Copernicus-Dienste, die von der Europäischen Kommission verwaltet werden.

[*4] Naturbasierte Lösungen sind definiert als ‚von der Natur inspirierte und darauf aufbauende Lösungen, die kosteneffizient sind und gleichzeitig ökologische, soziale und wirtschaftliche Vorteile bieten sowie zum Resilienzaufbau beitragen. Durch lokal angepasste, ressourceneffiziente und systembezogene Eingriffe bringen solche Lösungen mehr und vielfältigere Natur sowie natürliche Merkmale und Prozesse in Städten, terrestrischen und marinen Landschaften mit sich.' Naturbasierte Lösungen dienen daher der biologischen Vielfalt und unterstützen die Erbringung einer Reihe von Ökosystemleistungen (Version vom 27.6.2023: https://ec.europa.eu/info/research-and-innovation/research-area/environment/nature-based-solutions_de/).

[*5] Siehe die Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen: Grüne Infrastruktur (GI) — Aufwertung des europäischen Naturkapitals (COM(2013) 249 final).

[*6] Bei Tätigkeiten in Drittländern im Einklang mit den geltenden nationalen Rechtsvorschriften oder internationalen Normen, die im Wege gleichwertiger verfahrens- und materiellrechtlicher Vorschriften gleichwertige Ziele in Bezug auf einen guten Zustand von Gewässern und ein gutes ökologisches Potenzial verfolgen, d. h. im Wege eines unter Einbeziehung einschlägiger Interessenträger ausgearbeiteten Bewirtschaftungsplans für die Wassernutzung und den Gewässerschutz, mit dem gewährleistet wird, dass 1) die Auswirkungen der Tätigkeiten auf den ermittelten Zustand und das ermittelte ökologische Potenzial der möglicherweise betroffenen Wasserkörper bewertet werden und 2) die Verschlechterung oder Verhinderung eines guten Zustands/ökologischen Potenzials vermieden wird oder, wenn dies nicht möglich ist, dies 3) durch das Fehlen umweltverträglicherer Alternativen begründet ist, die nicht mit unverhältnismäßigen Kosten verbunden oder technisch nicht durchführbar sind, wobei sämtliche praktikablen Vorkehrungen zur Eindämmung der negativen Auswirkungen auf den Wasserkörper getroffen werden.

[*7] Richtlinie 2014/89/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 2014 zur Schaffung eines Rahmens für die maritime Raumplanung (ABl. L 257 vom 28.8.2014, S. 135).

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

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

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

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

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

7. Die Überschrift von Abschnitt 6.5 erhält folgende Fassung:

„6.5. Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen".

8. Abschnitt 6.5 wird wie folgt geändert:

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

„Erwerb, Finanzierung, Vermietung, Leasing und Betrieb von Fahrzeugen der Klassen M1[*1], N1[*2], die beide unter die Verordnung (EG) Nr. 715/2007 fallen, oder L (zwei- und dreirädrige sowie vierrädrige Fahrzeuge)[*3]."

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

„5) Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung	Die Fahrzeuge entsprechen den Anforderungen der zuletzt geltenden Stufe der Typgenehmigung hinsichtlich der Emissionen von leichten Nutzfahrzeugen (Euro VI)[*4] gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007. Die Fahrzeuge entsprechen den Emissionsgrenzwerten für saubere leichte Nutzfahrzeuge gemäß Tabelle 2 im Anhang der Richtlinie 2009/33/EG. Bei Straßenfahrzeugen der Klassen M und N erfüllen die Reifen die Anforderungen an das externe Rollgeräusch für die höchste Produkte enthaltende Klasse und die Anforderungen an den Rollwiderstandskoeffizienten (der Einfluss auf die Energieeffizienz des Fahrzeugs hat) für die beiden höchsten Produkte enthaltenden Klassen, die in der Verordnung (EU) 2020/740 festgelegt sind und anhand der Europäischen Produktdatenbank für die Energieverbrauchskennzeichnung (EPREL) überprüft werden können. Die Fahrzeuge entsprechen der Verordnung (EU) Nr. 540/2014.

[*1] Gemäß Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer i der Verordnung (EU) 2018/858.

[*2] Gemäß Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe b Ziffer i der Verordnung (EU) 2018/858.

[*3] Gemäß Artikel 4 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2018/858.

[*4] Verordnung (EU) 2018/1832 der Kommission."

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

„5) Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung	Bei Straßenfahrzeugen der Klassen M und N erfüllen die Reifen die Anforderungen an das externe Rollgeräusch für die höchste Produkte enthaltende Klasse und die Anforderungen an den Rollwiderstandskoeffizienten (der Einfluss auf die Energieeffizienz des Fahrzeugs hat) für die beiden höchsten Produkte enthaltenden Klassen, die in der Verordnung (EU) 2020/740 festgelegt sind und anhand der Europäischen Produktdatenbank für die Energieverbrauchskennzeichnung (EPREL) überprüft werden können. Die Fahrzeuge entsprechen den Anforderungen der zuletzt geltenden Stufe der Typgenehmigung bezüglich der Emissionen schwerer Nutzfahrzeuge (Euro VI)[*1] gemäß der Verordnung (EG) Nr. 595/2009. Die Fahrzeuge entsprechen der Verordnung (EU) Nr. 540/2014.

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

10. Abschnitt 6.12 wird wie folgt geändert:

a) Im Unterabschnitt „Technische Bewertungskriterien“ wird die Überschrift „Wesentlicher Beitrag zum Klimaschutz“ durch die Überschrift „Wesentlicher Beitrag zur Anpassung an den Klimawandel“ ersetzt.

b) Im Unterabschnitt „Technische Bewertungskriterien“ Unterabschnitt „Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen“ erhält Nummer 2 folgende Fassung:

„1) Klimaschutz	Die Schiffe sind nicht für den Transport fossiler Brennstoffe bestimmt.“

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

„Die Wirtschaftstätigkeiten in dieser Kategorie können gemäß der mit der Verordnung (EG) Nr. 1893/2006 aufgestellten statistischen Systematik der Wirtschaftszweige mehreren NACE-Codes, insbesondere F.42.11, F.42.12, F.42.13, F.43.21, M.71.12 und M.71.20, zugeordnet werden.“

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

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

13. In Abschnitt 6.16 Unterabschnitt „Beschreibung der Tätigkeit“ erhält Absatz 3 folgende Fassung:

„Die Wirtschaftstätigkeiten in dieser Kategorie können gemäß der mit der Verordnung (EG) Nr. 1893/2006 aufgestellten statistischen Systematik der Wirtschaftszweige mehreren NACE-Codes, insbesondere F.42.91, M.71.12 und M.71.20, zugeordnet werden.“

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

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

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

[*2] CEN/TS 16516: 2013, Bauprodukte — Bewertung der Freisetzung von gefährlichen Stoffen — Bestimmung von Emissionen in die Innenraumluft.

[*3] ISO 16000-3:2011, Innenraumluftverunreinigungen — Teil 3: Messen von Formaldehyd und anderen Carbonylverbindungen in der Innenraumluft und Prüfkammern — Probenahme mit einer Pumpe.

[*4] Die Emissionsgrenzwerte für krebserregende flüchtige organische Verbindungen beziehen sich auf einen Prüfzeitraum von 28 Tagen.

[*5] ISO 18400-Normenreihe: Bodenbeschaffenheit — Probenahme."

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

„5) Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung	Baubestandteile und Baustoffe erfüllen die Kriterien in Anlage C zu diesem Anhang. Bei der Gebäuderenovierung verwendete Baubestandteile und Baustoffe, mit denen Bewohner in Berührung kommen können[*1], emittieren weniger als 0,06 mg Formaldehyd pro m^3 Luft in der Prüfkammer nach Prüfung gemäß den Bedingungen in Anhang XVII der Verordnung (EG) Nr. 1907/2006 und weniger als 0,001 mg andere krebserregende flüchtige organische Verbindungen der Kategorien 1A und 1B pro m^3 Luft in der Prüfkammer nach Prüfung gemäß CEN/EN 16516[*2] oder ISO 16000-3:2011[*3] oder anderen gleichwertigen genormten Prüfbedingungen und -methoden[*4]. Es werden Maßnahmen getroffen, um Lärm-, Staub- und Schadstoffemissionen während der Bau- oder Wartungsarbeiten zu verringern.

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

[*2] CEN/TS 16516: 2013, Bauprodukte — Bewertung der Freisetzung von gefährlichen Stoffen — Bestimmung von Emissionen in die Innenraumluft.

[*3] ISO 16000-3:2011, Innenraumluftverunreinigungen — Teil 3: Messen von Formaldehyd und anderen Carbonylverbindungen in der Innenraumluft und Prüfkammern — Probenahme mit einer Pumpe (Version vom 27.6.2023: https://www.iso.org/standard/51812.html).

[*4] Die Emissionsgrenzwerte für krebserregende flüchtige organische Verbindungen beziehen sich auf einen Prüfzeitraum von 28 Tagen."

16. In Abschnitt 7.3 Unterabschnitt „Technische Bewertungskriterien" Unterabschnitt „Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen" erhält Nummer 2 folgende Fassung:

„1) Klimaschutz	Das Gebäude ist nicht für die Gewinnung, Lagerung, Beförderung oder Herstellung fossiler Brennstoffe bestimmt."

17. In Abschnitt 7.4 Unterabschnitt „Technische Bewertungskriterien" Unterabschnitt „Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen" erhält Nummer 2 folgende Fassung:

„1) Klimaschutz	Das Gebäude ist nicht für die Gewinnung, Lagerung, Beförderung oder Herstellung fossiler Brennstoffe bestimmt."

18. In Abschnitt 7.5 Unterabschnitt „Technische Bewertungskriterien" Unterabschnitt „Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen" erhält Nummer 2 folgende Fassung:

„1) Klimaschutz	Das Gebäude ist nicht für die Gewinnung, Lagerung, Beförderung oder Herstellung fossiler Brennstoffe bestimmt."

19. In Abschnitt 7.6 Unterabschnitt „Technische Bewertungskriterien“ Unterabschnitt „Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen“ erhält Nummer 2 folgende Fassung:

„1) Klimaschutz	Das Gebäude ist nicht für die Gewinnung, Lagerung, Beförderung oder Herstellung fossiler Brennstoffe bestimmt.“

20. Folgender Abschnitt 8.4 wird eingefügt:

„8.4. **Software für das Management von physischen Klimarisiken und die Anpassung an diese Risiken**

Beschreibung der Tätigkeit

Softwareentwicklungs- oder Programmierungstätigkeiten zur Bereitstellung von Software für

a) Vorhersage, Projektion und Überwachung von Klimarisiken;

b) Frühwarnsysteme für Klimarisiken;

c) Klimarisikomanagement.

Die Wirtschaftstätigkeit umfasst nicht die Softwareentwicklung und -programmierung im Rahmen von Ingenieurtätigkeiten und technischer Beratung im Zusammenhang mit der Anpassung an den Klimawandel (siehe Abschnitt 9.1 dieses Anhangs), marktnaher Forschung, Entwicklung und Innovation (siehe Abschnitt 9.2 dieses Anhangs) und im Rahmen der Beratung im Bereich Management von physischen Klimarisiken und Anpassung an diese Risiken (siehe Abschnitt 9.3 dieses Anhangs).

Die Wirtschaftstätigkeiten in dieser Kategorie können gemäß der mit der Verordnung (EG) Nr. 1893/2006 aufgestellten statistischen Systematik der Wirtschaftszweige dem NACE-Code J.62.01 zugeordnet werden.

Eine Wirtschaftstätigkeit in dieser Kategorie ist eine ermöglichende Tätigkeit im Sinne von Artikel 11 Absatz 1 Buchstabe b der Verordnung (EU) 2020/852, wenn sie die in diesem Abschnitt festgelegten technischen Bewertungskriterien erfüllt.

Technische Bewertungskriterien

Wesentlicher Beitrag zur Anpassung an den Klimawandel

1. Durch die Tätigkeit werden Anpassungshemmnisse in Bezug auf Informationen, Technik bzw. Kapazitäten abgebaut.

2. Die Tätigkeit stützt sich auf eine Methode und Daten, die

a) auf bewährten Verfahren und verfügbaren Leitlinien beruhen und den besten verfügbaren wissenschaftlichen Erkenntnissen für Vulnerabilität, Risikoanalyse und damit zusammenhängenden Methoden im Einklang mit den jüngsten Berichten des Weltklimarates[*1], von Fachkollegen begutachteten wissenschaftlichen Veröffentlichungen sowie Open-Source-[*2] oder Bezahlmodellen Rechnung tragen;

b) mit Normen und Leitlinien für die Anpassung an den Klimawandel, das Risikomanagement und die Katastrophenvorsorge in Einklang stehen, darunter z. B. EN ISO 14090[*3] für das Verständnis von Klimaauswirkungen und Unsicherheiten und deren Verwendung in Entscheidungsprozessen sowie EN ISO 14091[*4] über Klimavulnerabilität, Auswirkungen und Risikobewertung, die Technischen Leitlinien zur umfassenden Risikobewertung und -planung im Kontext des Klimawandels[*5] und der Sendai-Rahmen für Katastrophenvorsorge[*6].

3. Für die entwickelte Software gilt Folgendes:

a) Sie ist darauf ausgerichtet, das Management von physischen Klimarisiken zu ermöglichen, die mit den in Anlage A zu diesem Anhang aufgeführten Gefahren zusammenhängen;

b) sie führt bei Menschen und der Natur, dem Kulturerbe sowie bei Vermögenswerten und anderen Wirtschaftstätigkeiten zu keiner Beeinträchtigung der Anpassungsbemühungen oder des Maßes an Resilienz gegenüber physischen Klimarisiken;

c) sie umfasst nach Möglichkeit vorzugsweise naturbasierte Lösungen[*7];

d) sie deckt sich mit den lokalen, sektoralen, regionalen bzw. nationalen Anpassungsstrategien und -plänen;

e) sie wird anhand vordefinierter Indikatoren überwacht und gemessen, und es werden Abhilfemaßnahmen erwogen, wenn diese Indikatoren nicht erfüllt sind.

Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen

1)	Klimaschutz	Keine Angabe
3)	Nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen	Keine Angabe
4)	Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft	Keine Angabe
5)	Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung	Keine Angabe
6)	Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme	Keine Angabe

[*1] Sachstandsberichte zum Klimawandel: *Impacts, Adaptation and Vulnerability* (Folgen, Anpassung und Verwundbarkeit), regelmäßig veröffentlicht vom Weltklimarat (Intergovernmental Panel on Climate Change, IPCC), dem Gremium der Vereinten Nationen zur Beurteilung der wissenschaftlichen Erkenntnisse im Zusammenhang mit dem Klimawandel: https://www.ipcc.ch/reports/.

[*2] Beispielsweise Copernicus-Dienste und der Galileo-Frühwarndienst, die von der Europäischen Kommission verwaltet werden.

[*3] ISO-Norm 14090:2019, Anpassung an den Klimawandel — Grundsätze, Anforderungen und Leitlinien (Version vom 27.6.2023: https://www.iso.org/standard/68507.html).

[*4] ISO 14091:2021, Anpassung an den Klimawandel — Vulnerabilität, Auswirkungen und Risikobewertung (Version vom 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] Sendai-Rahmen für Katastrophenvorsorge 2015-2030, https://www.undrr.org/publication/sendai-framework-disaster-risk-reduction-2015-2030.

[*7] Naturbasierte Lösungen sind definiert als ‚von der Natur inspirierte und darauf aufbauende Lösungen, die kosteneffizient sind und gleichzeitig ökologische, soziale und wirtschaftliche Vorteile bieten sowie zum Resilienzaufbau beitragen. Durch lokal angepasste, ressourceneffiziente und systembezogene Eingriffe bringen solche Lösungen mehr und vielfältigere Natur sowie natürliche Merkmale und Prozesse in Städten, terrestrischen und marinen Landschaften mit sich.' Naturbasierte Lösungen dienen daher der biologischen Vielfalt und unterstützen die Erbringung einer Reihe von Ökosystemleistungen (Version vom 27.6.2023: https://ec.europa.eu/info/research-and-innovation/research-area/environment/nature-based-solutions_de/)."

21. Folgender Abschnitt 9.3 wird eingefügt:

„9.3. **Beratung im Bereich Management von physischen Klimarisiken und Anpassung an diese Risiken**

Beschreibung der Tätigkeit

Bereitstellung oder Vergabe von Beratungstätigkeiten, die Unternehmen oder Organisationen in die Lage versetzen, mit physischen Klimarisiken umzugehen.

Die Wirtschaftstätigkeit wird mit mindestens einem der folgenden Ziele durchgeführt:

a) Bereitstellung von oder Unterstützung bei der Durchführung von Bewertungen der Klimaauswirkungen, der Vulnerabilität oder der Risiken;

b) Entwicklung, Umsetzung, Überwachung oder Evaluierung von Strategien, Plänen oder Maßnahmen für den Umgang mit physischen Klimarisiken.

Die Wirtschaftstätigkeit umfasst nicht die technische Beratung im Rahmen von Ingenieurtätigkeiten im Zusammenhang mit der Anpassung an den Klimawandel (siehe Abschnitt 9.1 dieses Anhangs), marktnahe Forschung, Entwicklung und Innovation (siehe Abschnitt 9.2 dieses Anhangs) und die Beratung als Teil der Entwicklung oder Programmierung von Software für das Management von physischen Klimarisiken und die Anpassung an diese Risiken (siehe Abschnitt 8.4 dieses Anhangs).

Die Wirtschaftstätigkeiten in dieser Kategorie können gemäß der mit der Verordnung (EG) Nr. 1893/2006 aufgestellten statistischen Systematik der Wirtschaftszweige dem NACE-Code M.74.90 zugeordnet werden.

Eine Wirtschaftstätigkeit in dieser Kategorie ist eine ermöglichende Tätigkeit im Sinne von Artikel 11 Absatz 1 Buchstabe b der Verordnung (EU) 2020/852, wenn sie die in diesem Abschnitt festgelegten technischen Bewertungskriterien erfüllt.

Technische Bewertungskriterien

Wesentlicher Beitrag zur Anpassung an den Klimawandel

1. Durch die Tätigkeit werden Anpassungshemmnisse in Bezug auf Informationen, Technik bzw. Kapazitäten abgebaut.

2. Die Tätigkeit stützt sich auf eine Methode und Daten, die

   a) auf bewährten Verfahren und verfügbaren Leitlinien beruhen und den besten verfügbaren wissenschaftlichen Erkenntnissen für Vulnerabilität und Risikoanalyse und damit zusammenhängenden Methoden im Einklang mit den jüngsten Berichten des Weltklimarates[*1], von Fachkollegen begutachteten wissenschaftlichen Veröffentlichungen, Open-Source-[*2] oder Bezahlmodellen Rechnung tragen;

   b) mit Normen und Leitlinien für die Anpassung an den Klimawandel, das Risikomanagement und die Katastrophenvorsorge in Einklang stehen, darunter z. B. EN ISO 14090:2019[*3] für das Verständnis von Klimaauswirkungen und Unsicherheiten und deren Verwendung in Entscheidungsprozessen sowie ISO 14091:2021[*4] über Klimavulnerabilität, Auswirkungen und Risikobewertung, die Technischen Leitlinien zur umfassenden Risikobewertung und -planung im Kontext des Klimawandels[*5] und der Sendai-Rahmen für Katastrophenvorsorge[*6].

3. Für die entwickelten Klimarisikomanagementstrategien, -pläne und -maßnahmen gilt Folgendes:

   a) Sie führen bei Menschen und der Natur, dem Kulturerbe sowie bei Vermögenswerten und anderen Wirtschaftstätigkeiten zu keiner Beeinträchtigung der Anpassungsbemühungen oder des Maßes an Resilienz gegenüber physischen Klimarisiken;

   b) sie umfassen vorzugsweise naturbasierte Lösungen[*7] bzw. stützen sich nach Möglichkeit auf blaue oder grüne Infrastruktur[*8];

   c) sie decken sich mit den lokalen, sektoralen, regionalen bzw. nationalen Anpassungsplänen und -strategien;

   d) sie werden anhand vordefinierter Indikatoren überwacht und gemessen, und es werden Abhilfemaßnahmen erwogen, wenn diese Indikatoren nicht erfüllt sind;

Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen		
1)	Klimaschutz	Die Tätigkeit erfolgt nicht zu Anlagen, die der Gewinnung, der Lagerung, der Beförderung oder der Herstellung fossiler Brennstoffe dienen.
3)	Nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen	Keine Angabe
4)	Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft	Keine Angabe
5)	Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung	Keine Angabe
6)	Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme	Keine Angabe

[*1] Sachstandsberichte zum Klimawandel: *Impacts, Adaptation and Vulnerability* (Folgen, Anpassung und Verwundbarkeit), regelmäßig veröffentlicht vom Weltklimarat (Intergovernmental Panel on Climate Change, IPCC), dem Gremium der Vereinten Nationen zur Beurteilung der wissenschaftlichen Erkenntnisse im Zusammenhang mit dem Klimawandel: https://www.ipcc.ch/reports/.

[*2] Beispielsweise Copernicus-Dienste und der Galileo-Frühwarndienst, die von der Europäischen Kommission verwaltet werden.

[*3] ISO-Norm 14090:2019, Anpassung an den Klimawandel — Grundsätze, Anforderungen und Leitlinien (Version vom 27.6.2023: https://www.iso.org/standard/68507.html).

[*4] ISO 14091:2021, Anpassung an den Klimawandel — Vulnerabilität, Auswirkungen und Risikobewertung (Version vom 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] Sendai-Rahmen für Katastrophenvorsorge 2015-2030, https://www.undrr.org/publication/sendai-framework-disaster-risk-reduction-2015-2030.

[*7] Naturbasierte Lösungen sind definiert als ‚von der Natur inspirierte und darauf aufbauende Lösungen, die kosteneffizient sind und gleichzeitig ökologische, soziale und wirtschaftliche Vorteile bieten sowie zum Resilienzaufbau beitragen. Durch lokal angepasste, ressourceneffiziente und systembezogene Eingriffe bringen solche Lösungen mehr und vielfältigere Natur sowie natürliche Merkmale und Prozesse in Städten, terrestrischen und marinen Landschaften mit sich.‘ Naturbasierte Lösungen dienen daher der biologischen Vielfalt und unterstützen die Erbringung einer Reihe von Ökosystemleistungen (Version vom 27.6.2023: https://ec.europa.eu/info/research-and-innovation/research-area/environment/nature-based-solutions_de/).

[*8] Siehe die Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen: Grüne Infrastruktur (GI) — Aufwertung des europäischen Naturkapitals (COM(2013) 249 final).“

22. Folgende Überschrift für Abschnitt 14 wird eingefügt:

„14. **KATASTROPHENRISIKOMANAGEMENT“**.

23. Folgende Abschnitte 14.1 und 14.2 werden eingefügt:

„14.1. **Notfalldienste**

Beschreibung der Tätigkeit

1. Tätigkeiten im Zusammenhang mit Notfalldiensten, darunter

a) Koordinierung der Katastrophenbewältigung für die Einrichtung und den Betrieb von Evaluierungs-, Koordinierungs- oder Vorsorgeeinrichtungen und -teams wie ständigen Zentren für die Koordination von Notfallmaßnahmen oder Vor-Ort-Einsatz-Koordinierungszentren am Ort eines Notfalls. Die operative Durchführung von Notfallmaßnahmen umfasst Führung, Beurteilung oder Analyse, Planung, Verbindung oder Koordination, Kommunikation und Medienberichterstattung;

b) medizinische Notfallversorgung, d. h. erste Hilfe bei Notfällen und medizinische Versorgung von Patienten im Feld, in vorübergehend eingerichteten Feldlazaretten, einschließlich Militärkrankenhäusern oder medizinischen Einrichtungen, die stationär und ambulant Patienten behandeln, die von einem Gefahrennotfall betroffen sind, wobei anerkannte internationale Leitlinien für den Einsatz von Feldlazaretten berücksichtigt werden*1. Dies umfasst Folgendes:

i) Aufnahme, Screening und Sichtung (Triage) von Patienten am Ort der Katastrophe oder in einer Gesundheitseinrichtung;

ii) Leistung von erster Hilfe;

iii) Stabilisierung und Überweisung bei schweren Trauma- und sonstigen Notfällen, gegebenenfalls Vorbereitung des Patienten auf den Transport zu einer Gesundheitseinrichtung für die abschließende Behandlung;

iv) erweiterte lebensrettende Maßnahmen;

v) Dienste in den Bereichen Anästhesie, Bildgebung, Sterilisierung, Labor und Bluttransfusion im Zusammenhang mit gesundheitlichen Notlagen;

vi) Durchführung von lebensrettender Sofortchirurgie, allgemeiner Notfallchirurgie;

vii) definitive Versorgung bei leichten Trauma- und sonstigen Notfällen;

viii) medizinische Evakuierung von Katastrophenopfern, einschließlich per Boden-, Wasser- und Lufttransport;

c) Katastrophenhilfe, d. h. Ad-hoc-vor-Ort-Hilfsmaßnahmen nach einer Katastrophe, z. B. Einrichtung und Verwaltung von Evakuierungszentren in Abstimmung mit bestehenden Strukturen, lokalen Behörden und internationalen Organisationen bis zur Übergabe an lokale Behörden oder humanitäre Organisationen und Lieferungen lebenswichtiger Bedarfsgüter (z. B. Medikamente, Nahrungsmittel, Wasser, warme Kleidung, Decken für die von der Katastrophe betroffenen Personen) während und unmittelbar nach der Katastrophe. Dies umfasst Folgendes:

i) vorbereitende Benennung und Gewährleistung der Einsatzbereitschaft von behelfsmäßigen Katastrophenhilfezentren, z. B. Gemeinschaftsevakuierungszentren, Stellen für die Ausgabe von Wasser, Nahrungsmitteln und Hilfe und Ähnliches;

ii) Schulung des Katastrophenhilfepersonals, wenn eine Übergabe stattfindet;

d) Suche und Rettung, z. B. Suche nach, Ortung und Bergung von Opfern, die sich in Not oder in unmittelbarer Gefahr befinden, aufgrund einer Überschwemmung eingeschlossen sind, verschüttet wurden, sich verirrt haben, gestrandet oder isoliert sind und keine Möglichkeiten oder Mittel zur Evakuierung haben, an Land oder im Wasser vermisst werden oder verschollen sind. Die Tätigkeiten werden im Einklang mit internationalen Leitlinien*2 durchgeführt. Dies umfasst Folgendes:

i) Suche am Boden, zu Wasser und in der Luft, auch mit Suchhunden oder technischer Suchausrüstung;

ii) Bergung, einschließlich Heben und Bewegen;

iii) lebensrettende Hilfe und Lieferung lebenswichtiger Bedarfsgüter;

iv) Brechen, Durchbrechen und Schneiden;

v) Seilrettung;

vi) Abstützen;

e) Maßnahmen gegen gefährliche Stoffe, z. B. Nachweis und Isolierung von gefährlichen Stoffen, beschränkt auf den Ort, an dem sie während oder unmittelbar nach einem Vorfall mit gefährlichen Stoffen zur sofortigen Risikominderung durchgeführt werden, darunter Dekontaminierung von Böden und Grundwasser am Ort der Verschmutzung, entweder in situ oder ex situ, mit mechanischen, chemischen oder biologischen Methoden; Dekontaminierung von Industrieanlagen oder -standorten, einschließlich Kernkraftwerken und Kernkraftwerksstandorten; Dekontaminierung und Reinigung von Oberflächengewässern nach unbeabsichtigter Verschmutzung, z. B. durch die Entfernung von Schadstoffen oder die Anwendung von Chemikalien; Reinigung von Ölverschmutzungen und anderen Verschmutzungen an Land, in Oberflächengewässern, in Ozeanen und Meeren, einschließlich Küstengebieten; Beseitigung von Asbest, Bleifarbe und anderen toxischen Stoffen. Dies umfasst Folgendes:

i) Erkennung chemischer Gefahren und Nachweis strahlungsbedingter Gefährdung durch kombinierte Anwendung transportabler, mobiler und laborgestützter Geräte;

ii) Entnahme biologischer, chemischer und radiologischer Proben sowie Handhabung und Aufbereitung derselben für weitere Analysen andernorts;

iii) Anwendung eines geeigneten wissenschaftlichen Modells für die Gefährdungsprognose;

iv) sofortige Risikominderung, einschließlich Eindämmung der Gefährdung, Neutralisierung der Gefährdung und Behandlung oder Dekontaminierung von Personen, Tieren und Ausrüstungen vor Ort, wozu auch sofortige Sanierungstätigkeiten gemäß Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe a der Richtlinie 2004/35/EG des Europäischen Parlaments und des Rates[*3] gehören können;

f) Brandbekämpfung und Brandschutz, z. B. die Verwaltung und der Betrieb von Berufsfeuerwehren und freiwilligen Feuerwehren bei Brandschutz und -bekämpfung sowie die Brandbekämpfung am Boden, zu Wasser und aus der Luft;

g) technische Schutzmaßnahmen und Hilfe bei einer Klimagefahr, wenn sie während und unmittelbar nach einem Notfall durchgeführt werden. Dies umfasst Folgendes:

i) Hochleistungspumpen, z. B. für Pumparbeiten in Überschwemmungsgebieten und zur Unterstützung der Brandbekämpfung durch das Pumpen von Wasser;

ii) Wasseraufbereitung, -speicherung und -bereitstellung durch mobile Wasseraufbereitungsanlagen und Wassertanks;

iii) Transport von Notfalleinsatzkräften und Nothilfelieferungen;

iv) Einrichtung, Wartung und Betrieb von Notfallkommunikationssystemen, um die Kommunikation während und nach Notfällen zu gewährleisten;

v) Einrichtung, Wartung und Betrieb von Notstromerzeugungssystemen während und nach Notfällen;

vi) Bekämpfung von Überschwemmungen durch Stärkung bestehender Strukturen und Aufbau neuer Barrieren, um weitere Überschwemmungen durch Flüsse, Wasserbecken und Wasserwege mit steigenden Wasserständen zu verhindern.

2. Zu den Wirtschaftstätigkeiten in dieser Kategorie gehören auch Vorsorgetätigkeiten[*4], die in unmittelbarem Zusammenhang mit Notfalldiensten stehen, beispielsweise

a) Ausarbeitung und Aktualisierung einschlägiger Pläne, um die Bereitschaft zum Ergreifen von Notfallmaßnahmen zu gewährleisten;

b) Schulung und Kapazitätsaufbau von Personal und Sachverständigen sowie gegebenenfalls von Freiwilligen und Diensttieren;

c) Einrichtung von Schulungseinrichtungen, die für Schulungen in Bezug auf die Bewältigung von Klimagefahren eingesetzt werden;

d) Erwerb, Lagerung, Modernisierung und Wartung der materiellen Mittel, einschließlich Teile der Module[*5] im Rahmen der Katastrophenhilfe[*6], die zur Abmilderung der unmittelbaren Folgen einer Katastrophe erforderlich sind;

e) Erwerb, Installation, Reparatur, Betrieb, Wartung und Fernüberwachung von Feueralarm- und Frühwarnsystemen;

f) Aufklärungs- und Sensibilisierungsmaßnahmen zu Katastrophenrisiken, die von Notfalldienstträgern in der Gemeinschaft durchgeführt werden oder sich an ausgewählte Interessenträger oder Zielgruppen richten.

3. Die unter den Nummern 1 und 2 genannten Wirtschaftstätigkeiten sind eingeschlossen, wenn sie zur Bewältigung von Katastrophen oder deren Auswirkungen, die mit Klimagefahren zusammenhängen, eingesetzt werden können.

4. Tätigkeiten und Vermögenswerte, deren vorrangiges Ziel nicht die Bereitstellung ziviler Notfalldienste ist, können nur dann einbezogen werden, wenn sie zivile Notfallmaßnahmen bei Katastrophen unterstützen, die als klimabedingte Katastrophen angesehen werden können.

Die Wirtschaftstätigkeiten in dieser Kategorie umfassen keine Tätigkeiten, die im Rahmen der Tätigkeit ‚Infrastruktur zur Vermeidung von Hochwasserrisiken und zum Schutz vor Hochwasser' (siehe Abschnitt 14.2 dieses Anhangs) durchgeführt werden.

Die Wirtschaftstätigkeiten in dieser Kategorie umfassen keine Tätigkeiten, die von einem Betreiber durchgeführt werden, der gemäß der Richtlinie 2004/35/EG für Umweltschäden haftet.

Die Wirtschaftstätigkeiten in dieser Kategorie können gemäß der mit der Verordnung (EG) Nr. 1893/2006 aufgestellten statistischen Systematik der Wirtschaftszweige mehreren NACE-Codes, insbesondere A.2.40, B.9.10, E.39.00, H.52.23, N.80.20, Q.84, O.84.25, Q.86.10, Q.86.90 und Q.88.99, zugeordnet werden.

Erfüllt eine Wirtschaftstätigkeit in dieser Kategorie das unter Nummer 5 beschriebene Kriterium für einen wesentlichen Beitrag, handelt es sich um eine ermöglichende Tätigkeit im Sinne von Artikel 11 Absatz 1 Buchstabe b der Verordnung (EU) 2020/852, sofern sie die in diesem Abschnitt dargelegten technischen Bewertungskriterien erfüllt.

Technische Bewertungskriterien

Wesentlicher Beitrag zur Anpassung an den Klimawandel
1. Durch die Wirtschaftstätigkeit wurden physische und nicht physische Lösungen (im Folgenden ‚Anpassungslösungen') umgesetzt, mit denen die wichtigsten physischen Klimarisiken, die für diese Tätigkeit wesentlich sind, erheblich reduziert werden.
2. Die physischen Klimarisiken, die für die Tätigkeit wesentlich sind, wurden im Wege einer robusten Klimarisiko- und Vulnerabilitätsbewertung aus den in Anlage A zu diesem Anhang aufgeführten Risiken anhand folgender Schritte ermittelt:
a) Bewertung der Tätigkeit, um festzustellen, welche der physischen Klimarisiken aus Anlage A zu diesem Anhang die Leistung der Wirtschaftstätigkeit während ihrer voraussichtlichen Lebensdauer beeinträchtigen können;
b) bei Feststellung einer Bedrohung der Wirtschaftstätigkeit durch eines oder mehrere der in Anlage A zu diesem Anhang aufgeführten physischen Klimarisiken: eine Klimarisiko- und Vulnerabilitätsbewertung, um zu bestimmen, wie wesentlich die Risiken für die Wirtschaftstätigkeit sind;
c) Bewertung von Anpassungslösungen, mit denen das ermittelte physische Klimarisiko reduziert werden kann. Die Klimarisiko- und Vulnerabilitätsbewertung steht in einem angemessenen Verhältnis zum Umfang der Tätigkeit und ihrer voraussichtlichen Lebensdauer, sodass a) bei Tätigkeiten mit einer voraussichtlichen Lebensdauer von weniger als zehn Jahren die Bewertung zumindest durch Klimaprojektionen auf der kleinsten geeigneten Skala durchgeführt wird; b) bei allen anderen Tätigkeiten die Bewertung anhand der höchstauflösenden, dem neuesten Stand der Technik entsprechenden Klimaprojektionen für die bestehende Reihe von Zukunftsszenarien[*7] durchgeführt wird, die mit der erwarteten Lebensdauer der Tätigkeit in Einklang stehen, darunter zumindest Klimaprojektionsszenarien von 10 bis 30 Jahren für größere Investitionen.

3. Die Klimaprojektionen und die Folgenabschätzung beruhen auf bewährten Verfahren und verfügbaren Leitlinien und tragen den besten verfügbaren wissenschaftlichen Erkenntnissen für die Vulnerabilitäts- und Risikoanalyse und den damit zusammenhängenden Methoden im Einklang mit den jüngsten Berichten des Weltklimarates[*8], von Fachkollegen begutachteten wissenschaftlichen Veröffentlichungen sowie Open-Source-[*9] oder Bezahlmodellen Rechnung.

4. Für die umgesetzten Anpassungslösungen gilt Folgendes:

a) Sie führen bei Menschen und der Natur, dem Kulturerbe sowie bei Vermögenswerten und anderen Wirtschaftstätigkeiten zu keiner Beeinträchtigung der Anpassungsbemühungen oder des Maßes an Resilienz gegenüber physischen Klimarisiken;

b) sie umfassen vorzugsweise naturbasierte Lösungen[*10] bzw. stützen sich nach Möglichkeit auf blaue oder grüne Infrastruktur[*11];

c) sie decken sich mit den lokalen, sektoralen, regionalen bzw. nationalen Anpassungsplänen und -strategien;

d) sie werden anhand vordefinierter Indikatoren überwacht und gemessen, und es werden Abhilfemaßnahmen erwogen, wenn diese Indikatoren nicht erfüllt sind;

e) ist die umgesetzte Lösung physisch und besteht sie in einer Tätigkeit, für die in diesem Anhang technische Bewertungskriterien festgelegt wurden, entspricht sie den für diese Tätigkeit geltenden technischen Bewertungskriterien für die Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen.

5. Damit eine Tätigkeit als ermöglichende Tätigkeit im Sinne von Artikel 11 Absatz 1 Buchstabe b der Verordnung (EU) 2020/852 angesehen werden kann, weist der Wirtschaftsteilnehmer anhand einer auf der Grundlage belastbarer Daten durchgeführten Bewertung aktueller und künftiger Klimarisiken (einschließlich Unsicherheit) nach, dass die Tätigkeit eine Technologie, ein Produkt, eine Dienstleistung, eine Information oder eine Praxis bietet oder deren Nutzung fördert und dabei eins der folgenden vorrangigen Ziele verfolgt:

a) Erhöhung der Resilienz gegenüber physischen Klimarisiken bei Menschen, Natur, Kulturerbe, Vermögenswerten und anderen Wirtschaftstätigkeiten;

b) Beitrag zu Anpassungsbemühungen bei Menschen, Natur, Kulturerbe, Vermögenswerten und anderen Wirtschaftstätigkeiten.

Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen	
1) Klimaschutz	1. Der Betreiber dieser Tätigkeit hat einen Klimaschutz- und Umweltschutzplan entwickelt und umgesetzt, in dessen Rahmen a) die wichtigsten schädlichen Klimaauswirkungen der Vermögenswerte und Betriebstätigkeiten, die für den Klimaschutz relevant sind, ermittelt werden, einschließlich der Auswirkungen folgender Faktoren: i) Scope-1-Treibhausgasemissionen[*12]; ii) Scope-2-Treibhausgasemissionen[*13]; iii) Scope-3-Treibhausgasemissionen[*14]; b) die erforderlichen Maßnahmen festgelegt sind, um die festgestellten schädlichen Auswirkungen der Tätigkeit auf das Klima so gering wie möglich zu halten und gleichzeitig den Hauptzweck des Notfalldienstes zu erreichen; c) der mit der Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen erreichbare Verbesserungsgrad erläutert und ein Zeitplan für die Umsetzung dieser Maßnahmen festgelegt wird; d) die Umsetzung der ermittelten Maßnahmen im Einklang mit dem Zeitplan und der Grad der erzielten Verbesserungen überwacht und dokumentiert werden. 2. Der Klimaschutz- und Umweltschutzplan a) beruht auf den besten verfügbaren wissenschaftlichen Erkenntnissen, die öffentlich verfügbar sind;

		b) wurde in Absprache mit den einschlägigen Interessenträgern, einschließlich Umweltschutzbehörden, entwickelt; c) wird aktualisiert, wenn sich die Merkmale und der Betrieb der Tätigkeit in einer Weise wesentlich ändern, die die Art oder das Ausmaß der Auswirkungen auf das Klima und die Umwelt verändert; d) erfüllt bei Brandbekämpfungstätigkeiten Artikel 11 der Verordnung (EU) Nr. 517/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates[*15].
3)	Nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen	1. Der Betreiber dieser Tätigkeit hat einen Klimaschutz- und Umweltschutzplan entwickelt und umgesetzt, in dessen Rahmen a) die wichtigsten schädlichen Umweltauswirkungen der Vermögenswerte und Betriebstätigkeiten, die für den Schutz von Wasser- und Meeresressourcen relevant sind, ermittelt werden, einschließlich der Auswirkungen auf Wasser- und Meeresressourcen in den Gebieten, die in den Verzeichnissen der Schutzgebiete gemäß Artikel 6 der Richtlinie 2000/60/EG oder anderen gleichwertigen nationalen oder internationalen Klassifikationen oder Definitionen aufgeführt sind, einschließlich der negativen Auswirkungen schädlicher Stoffe (z. B. per- und polyfluorierter Alkylsubstanzen (PFAS)) in Feuerlöschschäumen, Feuerlöschmitteln und Brandschutzmitteln auf Wasserressourcen; b) die erforderlichen Maßnahmen festgelegt sind, um die festgestellten schädlichen Auswirkungen der Tätigkeit auf die Umwelt so gering wie möglich zu halten und gleichzeitig den Hauptzweck des Notfalldienstes zu erreichen, wobei die Grundsätze der gezielten Anwendung (in zeitlicher und räumlicher Hinsicht) und der Bereitstellung auf angemessenen Ebenen (unter Bevorzugung physikalischer oder anderer nichtchemischer Methoden, soweit möglich) in die Notfallmaßnahmenplanung einbezogen werden; c) der mit der Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen erreichbare Verbesserungsgrad erläutert und ein Zeitplan für die Umsetzung dieser Maßnahmen festgelegt wird; d) die Umsetzung der ermittelten Maßnahmen im Einklang mit dem Zeitplan und der Grad der erzielten Verbesserungen überwacht und dokumentiert werden. 2. Der Klimaschutz- und Umweltschutzplan a) beruht auf den besten verfügbaren wissenschaftlichen Erkenntnissen, die öffentlich verfügbar sind; b) wurde in Absprache mit den einschlägigen Interessenträgern, einschließlich Umweltschutzbehörden, entwickelt; c) wird aktualisiert, wenn sich die Merkmale und der Betrieb der Tätigkeit in einer Weise wesentlich ändern, die die Art oder das Ausmaß der Auswirkungen auf das Klima und die Umwelt verändert.

4)	Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft	1. Der Betreiber dieser Tätigkeit hat einen Klimaschutz- und Umweltschutzplan entwickelt und umgesetzt, in dessen Rahmen a) die wichtigsten schädlichen Umweltauswirkungen der Vermögenswerte und Betriebstätigkeiten, die für den Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft relevant sind, ermittelt werden, einschließlich der Auswirkungen auf die Erzeugung, Bewirtschaftung und Behandlung von Abfällen[*16], einschließlich der negativen Auswirkungen einer umfangreichen oder häufigen Verwendung nicht recyclingfähiger Einwegprodukte und einer unsachgemäßen Abfallbewirtschaftung (sowohl gefährlicher als auch nicht gefährlicher Abfälle) und Lagerung und Entsorgung chemischer Arbeitsstoffe[*17] und medizinischer Abfälle[*18]; b) die erforderlichen Maßnahmen festgelegt sind, um die festgestellten schädlichen Auswirkungen der Tätigkeit auf die Umwelt so gering wie möglich zu halten und gleichzeitig den Hauptzweck des Notfalldienstes zu erreichen, gemäß der Richtlinie 2008/98/EG des Europäischen Parlaments und des Rates[*19], einschließlich Maßnahmen zur Minimierung der Vernichtung nicht genutzter Güter und bewährter Branchenverfahren für die Entfernung vorübergehender Infrastrukturen gemäß dem EU-Protokoll über Bau- und Abbruchabfälle[*20]; c) der mit der Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen erreichbare Verbesserungsgrad erläutert und ein Zeitplan für die Umsetzung dieser Maßnahmen festgelegt wird; d) die Umsetzung der ermittelten Maßnahmen im Einklang mit dem Zeitplan und der Grad der erzielten Verbesserungen überwacht und dokumentiert werden. 2. Der Klimaschutz- und Umweltschutzplan a) beruht auf den besten verfügbaren wissenschaftlichen Erkenntnissen, die öffentlich verfügbar sind; b) wurde in Absprache mit den einschlägigen Interessenträgern, einschließlich Umweltschutzbehörden, entwickelt; c) wird aktualisiert, wenn sich die Merkmale und der Betrieb der Tätigkeit in einer Weise wesentlich ändern, die die Art oder das Ausmaß der Auswirkungen auf das Klima und die Umwelt verändert.
5)	Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung	1. Der Betreiber dieser Tätigkeit hat einen Klimaschutz- und Umweltschutzplan entwickelt und umgesetzt, in dessen Rahmen a) die wichtigsten schädlichen Umweltauswirkungen der Vermögenswerte und Betriebstätigkeiten, die für die Vermeidung und Verminderung von Umweltverschmutzung relevant sind, ermittelt werden, einschließlich der Auswirkungen von Schadstoffemissionen in Luft, Wasser oder Boden im Sinne von Artikel 3 Nummer 2 der Richtlinie 2010/75/EU des Europäischen Parlaments und des Rates[*21], einschließlich der negativen Auswirkungen schädlicher Stoffe in Feuerlöschschäumen, Feuerlöschmitteln und Brandschutzmitteln auf das Niveau der Umweltverschmutzung und der negativen Auswirkungen der Verwendung von Halonen im Hinblick auf den Abbau der Ozonschicht; b) die erforderlichen Maßnahmen festgelegt sind, um die festgestellten schädlichen Auswirkungen der Tätigkeit auf die Umwelt so gering wie möglich zu halten und gleichzeitig den Hauptzweck des Notfalldienstes zu erreichen;

		c) der mit der Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen erreichbare Verbesserungsgrad erläutert und ein Zeitplan für die Umsetzung dieser Maßnahmen festgelegt wird; d) die Umsetzung der ermittelten Maßnahmen im Einklang mit dem Zeitplan und der Grad der erzielten Verbesserungen überwacht und dokumentiert werden. 2. Der Klimaschutz- und Umweltschutzplan a) beruht auf den besten verfügbaren wissenschaftlichen Erkenntnissen, die transparent offengelegt werden; b) wurde in Absprache mit den einschlägigen Interessenträgern, einschließlich Umweltschutzbehörden, entwickelt; c) wird aktualisiert, wenn sich die Merkmale und der Betrieb der Tätigkeit wesentlich ändern und möglicherweise die Art oder das Ausmaß der Auswirkungen auf das Klima und die Umwelt verändern; d) erfüllt bei Brandbekämpfungstätigkeiten Artikel 13 der Verordnung (EU) Nr. 1005/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates[*22].
6)	Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme	1. Der Betreiber dieser Tätigkeit hat einen Klimaschutz- und Umweltschutzplan entwickelt und umgesetzt, in dessen Rahmen a) die wichtigsten schädlichen Umweltauswirkungen der Vermögenswerte und Betriebstätigkeiten, die für den Schutz und die Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme relevant sind, ermittelt werden, einschließlich der Auswirkungen auf i) biodiversitätssensible Gebiete, z. B. Natura-2000-Gebiete[*23] gemäß Artikel 3 der Richtlinie 92/43/EWG, Artikel 4 der Richtlinie 2009/147/EG und Artikel 13 Absatz 4 der Richtlinie 2008/56/EG oder anderen gleichwertigen nationalen oder internationalen Klassifikationen/Definitionen[*24]; ii) Landverbrauch und die Anwendung der ‚Flächenverbrauchshierarchie' gemäß der EU-Bodenstrategie für 2030, einschließlich Auswirkung aufgrund der Einrichtung und des mittel- bis langfristigen Betriebs von Katastrophenhilfelagern; b) die erforderlichen Maßnahmen festgelegt sind, um die festgestellten schädlichen Auswirkungen der Tätigkeit auf die Umwelt so gering wie möglich zu halten und gleichzeitig den Hauptzweck des Notfalldienstes zu erreichen, einschließlich geplanter Maßnahmen zur Minimierung der Risiken für biodiversitätssensible Gebiete, z. B. durch die Einbeziehung von Geodaten über biodiversitätssensible Gebiete und des Sorgfaltsprinzips in die Notfallmaßnahmenplanung; c) der mit der Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen erreichbare Verbesserungsgrad erläutert und ein Zeitplan für die Umsetzung dieser Maßnahmen festgelegt wird; d) die Umsetzung der ermittelten Maßnahmen im Einklang mit dem Zeitplan und der Grad der erzielten Verbesserungen überwacht und dokumentiert werden.

	2. Der Klimaschutz- und Umweltschutzplan a) beruht auf den besten verfügbaren wissenschaftlichen Erkenntnissen, die öffentlich verfügbar sind; b) wurde in Absprache mit den einschlägigen Interessenträgern, einschließlich Umweltschutzbehörden, entwickelt; c) wird aktualisiert, wenn sich die Merkmale und der Betrieb der Tätigkeit wesentlich ändern und möglicherweise die Art oder das Ausmaß der Auswirkungen auf das Klima und die Umwelt verändern.

14.2. **Infrastruktur zur Vermeidung von Hochwasserrisiken und zum Schutz vor Hochwasser**

Beschreibung der Tätigkeit

Die Tätigkeit bezieht sich auf bauliche*[25] und nicht bauliche*[26] Maßnahmen zur Vermeidung von Hochwasser und zum Schutz von Menschen, Ökosystemen, Kulturerbe und Infrastruktur vor Überschwemmungen gemäß der Richtlinie 2007/60/EG des Europäischen Parlaments und des Rates*[27].

1. Zu den baulichen Maßnahmen gehören
   a) Deiche, Flussuferbefestigungen;
   b) Küstenschutzdeiche, Sperrwerke, Brandungsmauern, Buhnen und Wellenbrecher;
   c) Rückhaltebecken im Hauptschluss und im Nebenschluss für das Zurückhalten und die Kontrolle von Hochwasser in natürlichen und künstlichen Entwässerungsnetzen;
   d) Hochwasserschutzmaßnahmen durch Erhöhung der Rückhaltekapazität von Einzugsgebieten, z. B. Einrichtung von verteilten Rückhaltebecken oder Regenüberlaufstrukturen;
   e) hydraulische Strukturen zur Regulierung des Wasserflusses wie Pumpstationen, Schleusen, Tore;
   f) Strukturen zur Sedimentkontrolle.
2. Zu den nicht baulichen Maßnahmen gehören
   a) Sensibilisierungskampagnen zum Thema Hochwasser;
   b) Hochwassermodellierung und -vorhersage, Hochwassergefahren- und Hochwasserrisikokartierung;
   c) Raumplanung in hochwassergefährdeten Gebieten zur Verringerung des Hochwasserrisikos, z. B. durch die Anwendung von Beschränkungen der Landnutzung und die Durchsetzung von Schutzkriterien durch Bauvorschriften;
   d) Hochwasser-Frühwarnsysteme.

   Die Tätigkeit umfasst die Planung, den Bau, die Erweiterung, die Sanierung, die Modernisierung und den Betrieb baulicher oder nicht baulicher Maßnahmen.

   Die Tätigkeiten in dieser Kategorie umfassen nicht die Planung, den Bau, die Erweiterung und den Betrieb groß angelegter Maßnahmen zum naturbasierten Hochwasser- und Dürremanagement sowie zur Wiederherstellung von Feuchtgebieten, die unter die Tätigkeit ‚Naturbasierte Lösungen für die Vermeidung von Hochwasser und Dürren und zum Schutz davor' fallen (siehe Abschnitt 3.1 in Anhang I der Delegierten Verordnung 2023/2486). Die Tätigkeit umfasst ferner keine Infrastruktur für die Schifffahrt wie Wasserstraßen, Häfen und Jachthäfen (siehe Abschnitt 6.16 des vorliegenden Anhangs), Notfallmaßnahmen im Falle eines Hochwasserereignisses (siehe Abschnitt 14.1 des vorliegenden Anhangs), Beratung im Bereich Management von physischen Klimarisiken und Anpassung an diese Risiken (siehe Abschnitt 9.3) und Software für das Management von physischen Klimarisiken und die Anpassung an diese Risiken (siehe Abschnitt 8.4).

   Die Tätigkeiten in dieser Kategorie umfassen nicht den Bau, die Änderung oder die Entfernung von Wasserrückhaltestrukturen im Hauptschluss, die in erster Linie für die Zwecke der Nutzung von Wasserkraft oder der Bewässerung zu einer Aufstauung führen.

Die Wirtschaftstätigkeiten in dieser Kategorie können gemäß der mit der Verordnung (EG) Nr. 1893/2006 aufgestellten statistischen Systematik der Wirtschaftszweige dem NACE-Code F.42.91 zugeordnet werden.

Erfüllt eine Wirtschaftstätigkeit in dieser Kategorie das unter Nummer 5 beschriebene Kriterium für einen wesentlichen Beitrag, handelt es sich um eine ermöglichende Tätigkeit im Sinne von Artikel 11 Absatz 1 Buchstabe b der Verordnung (EU) 2020/852, sofern sie die in diesem Abschnitt dargelegten technischen Bewertungskriterien erfüllt.

Technische Bewertungskriterien

Wesentlicher Beitrag zur Anpassung an den Klimawandel

1. Durch die Wirtschaftstätigkeit wurden physische und nicht physische Lösungen (im Folgenden ‚Anpassungslösungen') umgesetzt, mit denen die wichtigsten physischen Klimarisiken, die für diese Tätigkeit wesentlich sind, erheblich reduziert werden.

2. Die physischen Klimarisiken, die für die Tätigkeit wesentlich sind, wurden im Wege einer robusten Klimarisiko- und Vulnerabilitätsbewertung aus den in Anlage A zu diesem Anhang aufgeführten Risiken anhand folgender Schritte ermittelt:

a) Bewertung der Tätigkeit, um festzustellen, welche der physischen Klimarisiken aus Anlage A zu diesem Anhang die Leistung der Wirtschaftstätigkeit während ihrer voraussichtlichen Lebensdauer beeinträchtigen können;

b) bei Feststellung einer Bedrohung der Wirtschaftstätigkeit durch eines oder mehrere der in Anlage A zu diesem Anhang aufgeführten physischen Klimarisiken: eine Klimarisiko- und Vulnerabilitätsbewertung, um zu bestimmen, wie wesentlich die Risiken für die Wirtschaftstätigkeit sind;

c) Bewertung von Anpassungslösungen, mit denen das ermittelte physische Klimarisiko reduziert werden kann.

Die Klimarisiko- und Vulnerabilitätsbewertung steht insoweit in einem angemessenen Verhältnis zum Umfang der Tätigkeit und

ihrer voraussichtlichen Lebensdauer als

a) bei Tätigkeiten mit einer voraussichtlichen Lebensdauer von weniger als zehn Jahren die Bewertung zumindest durch Klimaprojektionen auf der kleinsten geeigneten Skala durchgeführt wird;

b) bei allen anderen Tätigkeiten die Bewertung anhand der höchstauflösenden, dem neuesten Stand der Technik entsprechenden Klimaprojektionen für die bestehende Reihe von Zukunftsszenarien[*28] durchgeführt wird, die mit der erwarteten Lebensdauer der Tätigkeit in Einklang stehen, darunter zumindest Klimaprojektionsszenarien von 10 bis 30 Jahren für größere Investitionen.

3. Die Klimaprojektionen und die Folgenabschätzung beruhen auf bewährten Verfahren und verfügbaren Leitlinien und tragen den besten verfügbaren wissenschaftlichen Erkenntnissen für die Vulnerabilitäts- und Risikoanalyse und den damit zusammenhängenden Methoden im Einklang mit den jüngsten Berichten des Weltklimarates[*29], von Fachkollegen begutachteten wissenschaftlichen Veröffentlichungen sowie Open-Source-[*30] oder Bezahlmodellen Rechnung.

4. Für die umgesetzten Anpassungslösungen gilt Folgendes:

a) Sie führen bei Menschen und der Natur, dem Kulturerbe sowie bei Vermögenswerten und anderen Wirtschaftstätigkeiten zu keiner Beeinträchtigung der Anpassungsbemühungen oder des Maßes an Resilienz gegenüber physischen Klimarisiken;

b) sie umfassen vorzugsweise naturbasierte Lösungen[*31] bzw. stützen sich nach Möglichkeit auf blaue oder grüne Infrastruktur[*32];

c) sie decken sich mit den lokalen, sektoralen, regionalen bzw. nationalen Anpassungsplänen und -strategien;

d) sie werden anhand vordefinierter Indikatoren überwacht und gemessen, und es werden Abhilfemaßnahmen erwogen, wenn diese Indikatoren nicht erfüllt sind;

e) ist die umgesetzte Lösung physisch und besteht sie in einer Tätigkeit, für die in diesem Anhang technische Bewertungskriterien festgelegt wurden, entspricht sie den für diese Tätigkeit geltenden technischen Bewertungskriterien für die Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen.

5. Damit eine Tätigkeit als ermöglichende Tätigkeit im Sinne von Artikel 11 Absatz 1 Buchstabe b der Verordnung (EU) 2020/852 angesehen werden kann, weist der Wirtschaftsteilnehmer anhand einer auf der Grundlage belastbarer Daten durchgeführten Bewertung aktueller und künftiger Klimarisiken (einschließlich Unsicherheit) nach, dass die Tätigkeit eine Technologie, ein Produkt, eine Dienstleistung, eine Information oder eine Praxis bietet oder deren Nutzung fördert und dabei eins der folgenden vorrangigen Ziele verfolgt:

a) Erhöhung der Resilienz gegenüber physischen Klimarisiken bei Menschen, Natur, Kulturerbe, Vermögenswerten und anderen Wirtschaftstätigkeiten;

b) Beitrag zu Anpassungsbemühungen bei Menschen, Natur, Kulturerbe, Vermögenswerten und anderen Wirtschaftstätigkeiten.

Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen

1)	Klimaschutz	Keine Angabe
3)	Nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen	Weder behindert die Tätigkeit die Erreichung eines guten Umweltzustands der Meeresgewässer im Sinne von Artikel 2 Nummer 21 der Verordnung (EU) 2020/852 und im Einklang mit der Richtlinie 2008/56/EG noch trägt sie zur Verschlechterung des Zustands von Meeresgewässern bei, der bereits gut ist; dazu sind insbesondere geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um Auswirkungen in Bezug auf die in Anhang I der genannten Richtlinie festgelegten Deskriptoren zu verhindern oder abzumildern, wobei der Beschluss (EU) 2017/848 der Kommission in Bezug auf die einschlägigen Kriterien und methodischen Standards für diese Deskriptoren zu berücksichtigen ist. Die Tätigkeit erfüllt die Bestimmungen der Richtlinie 2000/60/EG[*33], insbesondere alle Anforderungen gemäß Artikel 4 der Richtlinie. Im Einklang mit Artikel 4 der Richtlinie 2000/60/EG und insbesondere Absatz 7 des genannten Artikels wird eine Folgenabschätzung durchgeführt, um alle potenziellen Auswirkungen des Vorhabens auf den Zustand der Wasserkörper innerhalb desselben Einzugsgebiets sowie auf geschützte Lebensräume und Arten, die direkt vom Wasser abhängen, zu bewerten, wobei insbesondere Wanderkorridore, frei fließende Flüsse oder Ökosysteme in der Nähe ungestörter Bedingungen zu berücksichtigen sind. Die Bewertung basiert auf aktuellen, umfassenden und genauen Daten, einschließlich Überwachungsdaten zu biologischen Qualitätskomponenten, die besonders empfindlich auf hydromorphologische Veränderungen reagieren, und zum erwarteten Zustand des Wasserkörpers infolge der neuen Tätigkeiten im Vergleich zum aktuellen Zustand. Bei der Bewertung werden insbesondere die kumulierten Auswirkungen des Projekts mit anderen bestehenden oder geplanten Infrastrukturen im Einzugsgebiet berücksichtigt. Auf der Grundlage dieser Folgenabschätzung wurde festgestellt, dass das Projekt nach Auslegung und Standort sowie durch Abhilfemaßnahmen so konzipiert ist, dass es eine der folgenden Anforderungen erfüllt: a) Das Projekt verschlechtert oder beeinträchtigt nicht die Erreichung des guten Zustands oder des guten Potenzials des Wasserkörpers, an den es angeschlossen ist; b) wenn die Gefahr besteht, dass das Projekt die Erreichung eines guten Zustands/Potenzials des Wasserkörpers, an den es angeschlossen ist, verschlechtert oder beeinträchtigt, so ist eine solche Verschlechterung nicht erheblich und wird durch eine detaillierte Kosten-Nutzen-Analyse gerechtfertigt, aus der die folgenden beiden Aspekte hervorgehen:

		i) die Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses oder die Tatsache, dass der erwartete Nutzen des geplanten Schifffahrtsinfrastrukturprojekts im Hinblick auf den Klimaschutz bzw. die Anpassung an den Klimawandel die Kosten aufwiegt, die sich aus der Verschlechterung des Gewässerzustands für Umwelt und Gesellschaft ergeben; ii) die Tatsache, dass das überwiegende öffentliche Interesse oder der erwartete Nutzen der Tätigkeit aus Gründen der technischen Durchführbarkeit oder unverhältnismäßiger Kosten nicht durch andere Mittel, die eine bessere Umweltoption darstellen (z. B. naturbasierte Lösungen, alternativer Standort, Sanierung/Modernisierung bestehender Infrastrukturen oder Einsatz von Technologien, die die Durchgängigkeit von Flüssen nicht beeinträchtigen), erreicht werden kann. Alle technisch durchführbaren und ökologisch relevanten Abhilfemaßnahmen werden umgesetzt, um schädliche Auswirkungen auf Gewässer sowie auf geschützte Lebensräume und Arten, die direkt vom Wasser abhängen, zu verringern. Zu den Abhilfemaßnahmen gehören, soweit relevant und abhängig von den natürlichen Ökosystemen in den betroffenen Wasserkörpern: a) Maßnahmen zur Schaffung von Bedingungen, die so weit wie möglich eine ungestörte Durchgängigkeit gewährleisten, einschließlich Maßnahmen zur Gewährleistung der longitudinalen und lateralen Durchgängigkeit sowie der ökologisch erforderlichen Mindestwassermengen und Sedimentfracht; b) Maßnahmen zum Schutz oder zur Verbesserung der morphologischen Bedingungen und der Lebensräume für aquatische Arten; c) Maßnahmen zur Verringerung der negativen Auswirkungen der Eutrophierung. Die Wirksamkeit dieser Maßnahmen wird im Rahmen der Genehmigung bzw. Erlaubnis überwacht, in der die Bedingungen festgelegt sind, die auf die Erreichung eines guten Zustands oder eines guten Potenzials des betroffenen Wasserkörpers abzielen. Das Projekt beeinträchtigt die Erreichung eines guten Zustands/Potenzials in keinem der Wasserkörper in derselben Flussgebietseinheit dauerhaft. Neben den oben genannten Abhilfemaßnahmen werden gegebenenfalls Ausgleichsmaßnahmen durchgeführt, um sicherzustellen, dass das Projekt nicht zu einer allgemeinen Verschlechterung des Zustands der Wasserkörper in derselben Flussgebietseinheit führt. Dies wird dadurch erreicht, dass die (longitudinale oder laterale) Durchgängigkeit innerhalb derselben Flussgebietseinheit so weit wiederhergestellt wird, dass die Störung der Durchgängigkeit, die die geplante Schifffahrtsinfrastruktur verursachen kann, ausgeglichen wird. Die Ausgleichsmaßnahmen beginnen vor der Durchführung des Projekts.
4)	Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft	Die Betreiber begrenzen das Abfallaufkommen bei Bau- und Abbruchprozessen und berücksichtigen die besten verfügbaren Techniken. Ein Massenanteil von mindestens 70 % der auf der Baustelle anfallenden nicht gefährlichen Bau- und Abbruchabfälle (ausgenommen natürlich vorkommende Materialien, die in Kategorie 17 05 04 des mit der Entscheidung 2000/532/EG der Kommission festgelegten europäischen Abfallverzeichnisses fallen) wird gemäß der Abfallhierarchie und gemäß dem EU-Protokoll über die Bewirtschaftung von Bau- und Abbruchabfällen[*34] für die Wiederverwendung, das Recycling und eine sonstige stoffliche Verwertung, einschließlich Auffüllarbeiten, bei denen Abfälle als Ersatz für andere Materialien zum Einsatz kommen, vorbereitet. Die Betreiber wenden selektive Abbruchverfahren an, um die Beseitigung und die sichere Handhabung von gefährlichen Stoffe zu ermöglichen und die Wiederverwendung und ein hochwertiges Recycling zu erleichtern.

5)	Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung	Es werden geeignete Maßnahmen ergriffen, um schädlichen Abfluss aus Regenüberläufen aus dem kombinierten Abwassersammelsystem zu vermeiden und einzudämmen, wozu auch SUDS, getrennte Regenwassersammelsysteme, Rückhaltebecken und die Behandlung des ersten Abflusses gehören können.
6)	Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme	Die Tätigkeit erfüllt die Kriterien in Anlage D zu diesem Anhang. Darüber hinaus ist Folgendes sicherzustellen: a) in der EU in Bezug auf Natura-2000-Gebiete: Die Tätigkeit hat keine wesentlichen Auswirkungen auf Natura-2000-Gebiete im Hinblick auf ihre Erhaltungsziele auf der Grundlage einer Verträglichkeitsprüfung gemäß Artikel 6 Absatz 3 der Richtlinie 92/43/EWG des Rates; b) in der EU in allen Gebieten: Die Tätigkeit beeinträchtigt nicht die Wiederherstellung oder Erhaltung eines günstigen Erhaltungszustands der Populationen der gemäß der Richtlinie 92/43/EWG und der Richtlinie 2009/147/EG geschützten Arten. Ferner beeinträchtigt die Tätigkeit nicht die Wiederherstellung oder Erhaltung eines günstigen Erhaltungszustands der betreffenden Lebensraumtypen, die gemäß der Richtlinie 92/43/EWG geschützt sind; c) in der EU wird die Einbringung invasiver gebietsfremder Arten verhindert oder ihrer Ausbreitung im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 1143/2014 begegnet; d) außerhalb der EU werden Tätigkeiten im Einklang mit den für die Erhaltung von Lebensräumen, Arten und das Management invasiver gebietsfremder Arten geltenden Rechtsvorschriften durchgeführt.

[*1] Beispielsweise die WHO-Leitlinien *WHO guidance for climate resilient and environmentally sustainable health care facilities*, 2020, abrufbar unter: https://www.who.int/publications/i/item/9789240012226, Weltgesundheitsorganisation, 2020. Lizenz: CC BY-NC-SA 3.0 IGO, und Weltgesundheitsorganisation, *Smart Hospitals Toolkit*, Panamerikanische Gesundheitsorganisation, 2017, abrufbar unter: https://cdn.who.int/media/docs/default-source/climate-change/smart-hospital-toolkit-paho.pdf.

[*2] Beispielsweise den Leitlinien der Internationalen Beratungsgruppe für Such- und Rettungsdienste (INSARAG) aus dem Jahr 2020, *Volume II*: *Preparedness and response* und *Volume III: Operational Field Guidance*, Amt der Vereinten Nationen für die Koordinierung humanitärer Angelegenheiten (OCHA), abrufbar unter: www.insarag.org.

[*3] Richtlinie 2004/35/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. April 2004 über Umwelthaftung zur Vermeidung und Sanierung von Umweltschäden (ABl. L 143 vom 30.4.2004, S. 56).

[*4] ‚Vorsorge' bezeichnet das Maß an Bereitschaft und an Fähigkeit personeller und materieller Mittel sowie von Strukturen, Gemeinschaften und Organisationen zu einer wirksamen und raschen Katastrophenbewältigung, erzielt durch vorab durchgeführte Maßnahmen.

[*5] Ein ‚Modul' für die Zwecke dieses Anhangs ist abgeleitet von der Definition auf der Grundlage von Artikel 4 Nummer 6 des Beschlusses Nr. 1313/2013/EU über ein Katastrophenschutzverfahren der Union, d. h. ‚eine autarke und autonome, vorab festgelegte aufgaben- und bedarfsorientierte Zusammenstellung ... oder ein mobiles operatives Team ..., das personelle und materielle Mittel umfasst und durch seine Fähigkeit zum Einsatz oder zur Erfüllung bestimmter Aufgaben gekennzeichnet ist'. Zu den materiellen Mitteln gehört gegebenenfalls der zur Unterstützung des Notfalleinsatzes erforderliche Transport. Beispiele erforderlicher materieller Mittel für verschiedene Arten von Notfallmodulen sind in den Durchführungsbeschlüssen 2014/762/EU und (EU) 2019/570 (Katastrophenschutzverfahren der Union) aufgeführt, z. B. die materiellen Mittel im Zusammenhang mit der Brandbekämpfung aus der Luft oder am Boden wie Hubschrauber, Luftfahrzeuge und Fahrzeuge, Rettungsboote und Luftfahrzeuge für medizinische Evakuierungen.

[*6] ‚Katastrophenhilfe' bezeichnet den Einsatz von Katastrophenschutzteams, Experten oder Modulen mit ihren Ausrüstungen sowie Hilfsgütern oder Lieferungen zur Milderung der unmittelbaren Folgen einer Katastrophe. Artikel 2 Nummer 2 des Durchführungsbeschlusses der Kommission vom 16. Oktober 2014 zur Festlegung von Vorschriften für die Durchführung des Beschlusses Nr. 1313/2013/EU des Europäischen Parlaments und des Rates über ein Katastrophenschutzverfahren der Union und zur Aufhebung der Entscheidungen 2004/277/EG, Euratom und 2007/606/EG, Euratom (Bekannt gegeben unter Aktenzeichen C(2014) 7489) (2014/762/EU).

[*7] Die Zukunftsszenarien umfassen die vom Weltklimarat verwendeten repräsentativen Konzentrationspfade RCP2.6, RCP4.5, RCP6.0 und RCP8.5.

[*8] Sachstandsberichte zum Klimawandel: *Impacts, Adaptation and Vulnerability* (Folgen, Anpassung und Verwundbarkeit), regelmäßig veröffentlicht vom Weltklimarat (Intergovernmental Panel on Climate Change, IPCC), dem Gremium der Vereinten Nationen zur Beurteilung der wissenschaftlichen Erkenntnisse im Zusammenhang mit dem Klimawandel: https://www.ipcc.ch/reports/.

[*9] Beispielsweise Copernicus-Dienste, die von der Europäischen Kommission verwaltet werden.

[*10] Naturbasierte Lösungen sind definiert als ‚von der Natur inspirierte und darauf aufbauende Lösungen, die kosteneffizient sind und gleichzeitig ökologische, soziale und wirtschaftliche Vorteile bieten sowie zum Resilienzaufbau beitragen. Durch lokal angepasste, ressourceneffiziente und systembezogene Eingriffe bringen solche Lösungen mehr und vielfältigere Natur sowie natürliche Merkmale und Prozesse in Städten, terrestrischen und marinen Landschaften mit sich.' Naturbasierte Lösungen dienen daher der biologischen Vielfalt und unterstützen die Erbringung einer Reihe von Ökosystemleistungen (Version vom 27.6.2023: https://research-and-innovation.ec.europa.eu/research-area/environment/nature-based-solutions_de).

[*11] Siehe die Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen: Grüne Infrastruktur (GI) — Aufwertung des europäischen Naturkapitals (COM(2013) 249 final).

[*12] Der Ausdruck ‚Scope-1-Treibhausgasemissionen' bezeichnet die direkten Treibhausgasemissionen aus Quellen, die sich im Eigentum des Betreibers befinden oder von ihm kontrolliert werden, einschließlich Treibhausgasemissionen aus Notfalltransporten an Land, zu Wasser und in der Luft.

[*13] Der Ausdruck ‚Scope-2-Treibhausgasemissionen' bezeichnet die indirekten Treibhausgasemissionen aus der Erzeugung des vom Betreiber verbrauchten Stroms.

[*14] Der Ausdruck ‚Scope-3-Treibhausgasemissionen' bezeichnet alle indirekten Treibhausgasemissionen, die nicht unter Scope 2 fallen. Siehe Klimacharta, *Humanitarian Carbon Calculator*, 2023, für Leitlinien zur Berechnung des CO_2-Fußabdrucks humanitärer Organisationen, https://www.climate-charter.org/humanitarian-carbon-calculator/.

[*15] Verordnung (EU) Nr. 517/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. April 2014 über fluorierte Treibhausgase und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 842/2006 (ABl. L 150 vom 20.5.2014, S. 195).

[*16] Gemäß der Definition in der Entscheidung 2000/532/EG der Kommission.

[*17] Beispielsweise solcher in Feuerlöschschäumen, Feuerlöschmitteln, Brandschutzmitteln.

[*18] Siehe Internationales Komitee vom Roten Kreuz, *Medical Waste Management*, 2011, abrufbar unter: https://www.icrc.org/en/doc/assets/files/publications/icrc-002-4032.pdf.

[*19] Richtlinie 2008/98/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. November 2008 über Abfälle und zur Aufhebung bestimmter Richtlinien (ABl. L 312 vom 22.11.2008, S. 3).

[*20] EU-Protokoll über die Bewirtschaftung von Bau- und Abbruchabfällen und entsprechende Leitlinien — Binnenmarkt, Industrie, Unternehmertum und KMU, abrufbar unter: https://single-market-economy.ec.europa.eu/content/eu-construction-and-demolition-waste-protocol-0_en.

[*21] Richtlinie 2010/75/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. November 2010 über Industrieemissionen (integrierte Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung) (ABl. L 334 vom 17.12.2010, S. 17).

[*22] Verordnung (EG) Nr. 1005/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. September 2009 über Stoffe, die zum Abbau der Ozonschicht führen (ABl. L 286 vom 31.10.2009, S. 1).

[*23] Aufgeführt im ‚Natura 2000 Viewer', siehe Europäische Umweltagentur, *Natura 2000 Network Viewer*, https://natura2000.eea.europa.eu/.

[*24] Einschließlich der Auswirkungen, die sich aus der Einrichtung und dem Betrieb von Katastrophenhilfelagern ergeben, Auswirkungen auf Gebiete mit hohem Wert für die biologische Vielfalt aufgrund des unbeabsichtigten Einbringens/Austretens von gefährlichen Stoffen oder des fehlenden Schutzes während der Maßnahmen gegen gefährliche Stoffe.

[*25] Maßnahmen, die Tiefbauwerke umfassen.

[*26] Maßnahmen, die keine Tiefbauwerke umfassen.

[*27] Richtlinie 2007/60/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Bewertung und das Management von Hochwasserrisiken (ABl. L 288 vom 6.11.2007, S. 27).

[*28] Die Zukunftsszenarien umfassen die vom Weltklimarat verwendeten repräsentativen Konzentrationspfade RCP2.6, RCP4.5, RCP6.0 und RCP8.5.

[*29] Sachstandsberichte zum Klimawandel: *Impacts, Adaptation and Vulnerability* (Folgen, Anpassung und Verwundbarkeit), regelmäßig veröffentlicht vom Weltklimarat (Intergovernmental Panel on Climate Change, IPCC), dem Gremium der Vereinten Nationen zur Beurteilung der wissenschaftlichen Erkenntnisse im Zusammenhang mit dem Klimawandel: https://www.ipcc.ch/reports/.

[*30] Beispielsweise Copernicus-Dienste, die von der Europäischen Kommission verwaltet werden.

[*31] Naturbasierte Lösungen sind definiert als ‚von der Natur inspirierte und darauf aufbauende Lösungen, die kosteneffizient sind und gleichzeitig ökologische, soziale und wirtschaftliche Vorteile bieten sowie zum Resilienzaufbau beitragen. Durch lokal angepasste, ressourceneffiziente und systembezogene Eingriffe bringen solche Lösungen mehr und vielfältigere Natur sowie natürliche Merkmale und Prozesse in Städten, terrestrischen und marinen Landschaften mit sich.' Naturbasierte Lösungen dienen daher der biologischen Vielfalt und unterstützen die Erbringung einer Reihe von Ökosystemleistungen (Version vom 27.6.2023: https://research-and-innovation.ec.europa.eu/research-area/environment/nature-based-solutions_de).

[*32] Siehe die Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen: Grüne Infrastruktur (GI) — Aufwertung des europäischen Naturkapitals (COM(2013) 249 final).

[*33] Bei Tätigkeiten in Drittländern im Einklang mit den geltenden nationalen Rechtsvorschriften oder internationalen Normen, die im Wege gleichwertiger verfahrens- und materiellrechtlicher Vorschriften gleichwertige Ziele in Bezug auf einen guten Zustand von Gewässern und ein gutes ökologisches Potenzial verfolgen, d. h. im Wege eines unter Einbeziehung einschlägiger Interessenträger ausgearbeiteten Bewirtschaftungsplans für die Wassernutzung und den Gewässerschutz, mit dem gewährleistet wird, dass 1) die Auswirkungen der Tätigkeiten auf den ermittelten Zustand und das ermittelte ökologische Potenzial der möglicherweise betroffenen Wasserkörper bewertet werden und 2) die Verschlechterung oder Verhinderung eines guten Zustands/ökologischen Potenzials vermieden wird oder, wenn dies nicht möglich ist, dies 3) durch das Fehlen umweltverträglicherer Alternativen begründet ist, die nicht mit unverhältnismäßigen Kosten verbunden oder technisch nicht durchführbar sind, wobei sämtliche praktikablen Vorkehrungen zur Eindämmung der negativen Auswirkungen auf den Wasserkörper getroffen werden.

[*34] EU-Protokoll über die Bewirtschaftung von Bau- und Abbruchabfällen und entsprechende Leitlinien — Binnenmarkt, Industrie, Unternehmertum und KMU (europa.eu) https://single-market-economy.ec.europa.eu/content/eu-construction-and-demolition-waste-protocol-0_en."

24. In Anlage B wird folgender Absatz angefügt:

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

[*1] Die Begriffsbestimmung in Artikel 3 Nummer 5 der Richtlinie 2008/56/EG sieht insbesondere vor, dass der gute Umweltzustand anhand der in Anhang I der genannten Richtlinie genannten qualitativen Deskriptoren festzulegen ist."

25. In Anlage C erhält Buchstabe f folgende Fassung:

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

[*1] Die Kommission wird die Ausnahmen vom Verbot der Herstellung, des Inverkehrbringens oder der Verwendung der unter Buchstabe f genannten Stoffe überprüfen, sobald sie bereichsübergreifende Grundsätze zur wesentlichen Verwendung von Chemikalien veröffentlicht hat."

26. Anlage C Buchstabe g wird gestrichen.

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

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

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