Europeiska unionens
officiella tidning

SV
L-serien

2023/2485

21.11.2023

KOMMISSIONENS DELEGERADE FÖRORDNING (EU) 2023/2485

av den 27 juni 2023

om ändring av delegerad förordning (EU) 2021/2139 om fastställande av ytterligare tekniska granskningskriterier för att avgöra under vilka villkor vissa ekonomiska verksamheter ska anses bidra väsentligt till begränsningen av eller anpassningen till klimatförändringarna och för att avgöra om dessa verksamheter inte orsakar någon betydande skada för något av de andra miljömålen

(Text av betydelse för EES)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/852 av den 18 juni 2020 om inrättande av en ram för att underlätta hållbara investeringar och om ändring av förordning (EU) 2019/2088 ([1]), särskilt artiklarna 10.3 och 11.3, och

av följande skäl:

(1) I förordning (EU) 2020/852 fastställs en allmän ram för att avgöra huruvida en ekonomisk verksamhet ska anses vara miljömässigt hållbar i syfte att fastställa i vilken grad en investering är miljömässigt hållbar. Den förordningen ska tillämpas på åtgärder som antas av medlemsstater eller unionen i vilka det fastställs krav på finansmarknadsaktörer eller emittenter med avseende på finansiella produkter eller företagsobligationer som tillhandahålls som miljömässigt hållbara, finansmarknadsaktörer som tillhandahåller finansiella produkter och företag som omfattas av skyldigheten att offentliggöra en icke-finansiell rapport enligt artikel 19a i Europaparlamentets och rådets direktiv 2013/34/EU ([2]) eller en icke-finansiell rapport för koncernen enligt artikel 29a i det direktivet. Även ekonomiska aktörer eller offentliga myndigheter som inte omfattas av förordning (EU) 2020/852 får frivilligt tillämpa förordningen.

(2) I kommissionens delegerade förordning (EU) 2021/2139 ([3]) fastställs de tekniska granskningskriterierna för att avgöra under vilka villkor en viss ekonomisk verksamhet ska anses bidra väsentligt till begränsningen av eller anpassningen till klimatförändringarna. Dessa ekonomiska sektorer och verksamheter valdes ut på grund av deras andel av de totala utsläppen av växthusgaser och deras bevisade potential att undvika produktion av växthusgasutsläpp, minska utsläppen eller eliminera utsläppen. Dessutom har dessa ekonomiska sektorer och verksamheter en bevisad potential att möjliggöra undvikande, minskning och eliminering av växthusgasutsläpp för andra ekonomiska sektorer och verksamheter, eller att säkerställa långsiktig lagring av sådana utsläpp för andra sektorer och verksamheter.

(3) Delegerad förordning (EU) 2021/2139 omfattar inte all ekonomisk verksamhet som väsentligt kan bidra till att begränsa klimatförändringarna eller anpassa sig till klimatförändringarna. För att ytterligare underlätta miljömässigt hållbara investeringar är det nödvändigt att fastställa ytterligare tekniska screeningkriterier för de ekonomiska verksamheter som kan bidra väsentligt till att begränsa eller anpassa sig till klimatförändringar utan att i någon större utsträckning skada de andra miljömålen, men som för närvarande inte omfattas av delegerad förordning (EU) 2021/2139. De ytterligare ekonomiska verksamheter som bidrar väsentligt till begränsningen av

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

([2]) Europaparlamentets och rådets direktiv 2013/34/EU av den 26 juni 2013 om årsbokslut, koncernredovisning och rapporter i vissa typer av företag, om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/43/EG och om upphävande av rådets direktiv 78/660/EEG och 83/349/EEG (EUT L 182, 29.6.2013, s. 19).

([3]) Kommissionens delegerade förordning (EU) 2021/2139 av den 4 juni 2021 om komplettering av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/852 genom fastställande av tekniska granskningskriterier för att avgöra under vilka villkor en ekonomisk verksamhet ska anses bidra väsentligt till begränsningen av eller anpassningen till klimatförändringarna och för att avgöra om den ekonomiska verksamheten inte orsakar någon betydande skada för något av de andra miljömålen (EUT L 442, 9.12.2021, s. 1).

klimatförändringarna omfattar i stor utsträckning transportsektorn och dess värdekedja. De ytterligare ekonomiska verksamheter som bidrar väsentligt till anpassningen till klimatförändringarna omfattar i stor utsträckning verksamheter som möjliggör anpassning till de oundvikliga effekterna av klimatförändringarna, såsom avsaltning och tjänster för att förebygga och reagera på klimatrelaterade katastrofer och nödsituationer.

(4) Om möjligt bör därför de tekniska granskningskriterierna för dessa ytterligare ekonomiska verksamheter följa näringsgrensindelningen Nace rev. 2 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1893/2006 ([4]). För att göra det lättare för företag och finansmarknadsaktörer att identifiera ekonomiska verksamheter för vilka tekniska granskningskriterier bör fastställas, bör den specifika beskrivningen av en ekonomisk verksamhet också innehålla hänvisningar till de Nace-koder som kan förknippas med den verksamheten. Dessa hänvisningar bör betraktas som vägledande och inte väga tyngre än den specifika definition som tillhandahålls i beskrivningen av verksamheten.

(5) De tekniska granskningskriterierna för ekonomisk verksamhet som väsentligt bidrar till att begränsa klimatförändringarna eller anpassa sig till klimatförändringarna bör säkerställa att den berörda ekonomiska verksamheten har en positiv inverkan på begränsningen av klimatförändringen eller anpassningen till klimatförändringarna eller minskar de negativa effekterna på sådan begränsning eller anpassning. Dessa tekniska granskningskriterier bör därför hänvisa till tröskelvärden eller prestandanivåer som den ekonomiska verksamheten bör uppnå för att anses bidra väsentligt till begränsning av eller anpassning till klimatförändringar. De tekniska granskningskriterierna för att inte orsaka betydande skada bör säkerställa att den ekonomiska verksamheten inte har någon betydande negativ miljöpåverkan. Dessa tekniska granskningskriterier bör följaktligen specificera de minimikrav som den ekonomiska verksamheten måste uppfylla för att anses vara miljömässigt hållbar.

(6) De tekniska granskningskriterierna för att fastställa huruvida en ekonomisk verksamhet bidrar väsentligt till begränsning av klimatförändringar eller anpassning till klimatförändringar enligt artikel 9 i förordning (EU) 2020/852 och inte orsakar betydande skada för något av de andra miljömålen bör, där så är relevant, utgå från befintlig unionslagstiftning, bästa praxis, standarder och metoder, liksom från väletablerade standarder, förfaranden och metoder som har utvecklats av internationellt erkända offentliga enheter. I situationer där det objektivt sett inte finns några fungerande alternativ för ett visst politikområde skulle de tekniska granskningskriterierna även kunna utgå från väletablerade standarder som har utvecklats av internationellt erkända privata organ.

(7) Enligt artikel 19.1 h i förordning (EU) 2020/852 ska de tekniska granskningskriterierna ta hänsyn till den ekonomiska verksamhetens och den berörda sektorns art och omfattning, inbegripet huruvida den ekonomiska verksamheten är en möjliggörande verksamhet enligt artikel 16 i den förordningen eller en omställningsverksamhet enligt artikel 10.2 i den förordningen. För att de tekniska granskningskriterierna ska uppfylla kraven i artikel 19 i förordning (EU) 2020/852 på ett ändamålsenligt och balanserat sätt bör de fastställas som ett kvantitativt tröskelvärde eller ett minimikrav, som en relativ förbättring, som kvalitativa prestandakrav, som process- eller verksamhetsgrundade krav eller som en exakt beskrivning av den ekonomiska verksamhetens art, om den verksamheten i sig själv kan bidra väsentligt till att begränsa klimatförändringarna. De tekniska granskningskriterierna för möjliggörande verksamhet bör ytterligare säkerställa att de verksamheter som direkt gör det möjligt för andra verksamheter att förbättra sin miljöprestanda, har en betydande positiv miljöpåverkan och inte leder till en inlåsning av miljöskadliga tillgångar. För att säkerställa att omställningsverksamheter fortfarande följer en trovärdig bana som är förenlig med en klimatneutral ekonomi bör de tekniska granskningskriterierna för omställningsverksamheter ses över vart tredje år i enlighet med artikel 19.5 i förordning (EU) 2020/852, med vederbörlig hänsyn till ändringar i unionsrätten.

([4]) Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1893/2006 av den 20 december 2006 om fastställande av den statistiska näringsgrensindelningen Nace rev. 2 och om ändring av rådets förordning (EEG) nr 3037/90 och vissa EG-förordningar om särskilda statistikområden (EUT L 393, 30.12.2006, s. 1).

(8) Tillverkningen av elektrisk utrustning kan bidra väsentligt till att begränsa klimatförändringarna, särskilt genom att främja användningen av förnybara energikällor i unionens elnät och utveckla laddningsanläggningar för utsläppsfria fordon och verktyg för smart energianvändning för hushåll. För att ytterligare frigöra potentialen för elektrifiering i unionen och för att ytterligare påskynda investeringarna i tillverkning av elektrisk utrustning är det nödvändigt att fastställa tekniska kriterier för säkerhetskontroll vid tillverkning av elektrisk utrustning.

(9) Tillverkning av fordon med låga koldioxidutsläpp, personliga rörlighetsanordningar och rullande järnvägsmateriel och infrastruktur beror på komponenter som spelar en nyckelroll för att minska utsläppen av växthusgaser eller, när det gäller järnväg. Detta är avgörande för miljöprestanda, drift och funktion under taxonomins och järnvägsinfrastrukturens hela livslängd, men tillverkas ofta av företag som inte monterar dessa fordon eller andra transportmedel. För att säkerställa att dessa företag och de komponenter de tillverkar i samband med begränsning av klimatförändringar vederbörligen erkänns, bör tillverkningen av de komponenter som är väsentliga för att leverera och förbättra miljöprestandan hos ett fordon med låga koldioxidutsläpp eller andra transportmedel ingå som en särskild ekonomisk verksamhet i delegerad förordning (EU) 2021/2139. Tekniska granskningskriterier för komponenter som är avgörande för miljöprestanda bör ingå. För fordon omfattar detta särskilt styrenheter, transformatorer, elmotorer, laddningsportar och laddare, DC/DC-omvandlare, växelriktare, generatorer, styrenheter, regenerativa bromssystem, bromsar med teknik för att minska luftmotståndet, värmeregleringssystem, transmissionssystem, vätgaslagrings- och bränslesystem, elektronik när det är nödvändigt för driften av drivlinor, drivsystem, förstklassiga fjädringssystem som leder till förbättrad energieffektivitet, hjälpaggregat när dessa är nödvändiga för koldioxidsnåla fordon och när dessa är betydligt mer energieffektiva än alternativen, aktiva aerodynamiska funktioner på koldioxidsnåla fordon som minskar luftmotståndet och släpvagnar som innehåller energisparande teknik, t.ex. en kombination av regenerativ bromsning eller aerodynamiska förbättringar. För järnvägen omfattar detta i synnerhet järnvägskomponenter som beskrivs i bilaga I till Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797 ([5]).

(10) Däck står för 20 % av fordonens energiförbrukning och därför har däcktillverkningen, genom att använda sig av innovation, möjlighet att minska utsläppen av växthusgaser från transportsektorn. Däck kan också bidra till en mer cirkulär ekonomi. Även om däcktillverkning inte ingår i verksamheten för tillverkning av komponenter som är nödvändiga för att åstadkomma och förbättra miljöprestandan hos koldioxidsnåla fordon kommer tillverkningen av däck att behöva bedömas ytterligare för att fastställa särskilda tekniska granskningskriterier för denna verksamhet, med vederbörlig hänsyn till rättsliga krav enligt de senaste förslagen till unionslagstiftning och bästa praxis, särskilt när det gäller utsläpp av mikroplast, luftföroreningar, buller, direkta växthusgasutsläpp och uttjänta produkter. Under tiden fortsätter däcktillverkning att vara en berättigad verksamhet enligt avsnitt 3.6 i bilaga I till delegerad förordning (EU) 2021/2139 om annan koldioxidsnål teknik. Särskilt för vägfordon i kategorierna M och N bör däck uppfylla kraven på externt däck- och vägbanebuller i den högsta utnyttjade klassen samt rullmotståndskoefficienten (som påverkar fordonets energieffektivitet) i de två högsta utnyttjade klasserna enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/740 ([6]) och som kan kontrolleras i produktdatabasen (Eprel). Däcken bör dessutom uppfylla Euro 7-förslaget om krav för däckslitage.

(11) I sitt meddelande av den 9 december 2020 *Strategi för hållbar och smart mobilitet – att sätta EU-transporterna på rätt spår för framtiden* ([7]) påpekade kommissionen att alla transportslag är nödvändiga för transportsystemet och att luftfarten spelar en avgörande roll för att främja sammanhållning, konnektivitet och tillträde till den inre marknaden för alla regioner. Luftfarten har en viktig potential att minska sina utsläpp av växthusgaser, bidra till att minska koldioxidutsläppen från transporter och har därmed potential att bidra väsentligt till att begränsa klimatförändringarna. Det är därför nödvändigt att fastställa tekniska kontrollkriterier för tillverkning av luftfartyg, leasing, person- och

([5]) Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797 av den 11 maj 2016 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom Europeiska unionen (omarbetning) (EUT L 138, 26.5.2016, s. 44).

([6]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/740 av den 25 maj 2020 om märkning av däck med avseende på drivmedelseffektivitet och andra parametrar, om ändring av förordning (EU) 2017/1369 samt om upphävande av förordning (EG) nr 1222/2009 (EUT L 177, 5.6.2020, s. 1).

([7]) Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén, *Strategi för hållbar och smart mobilitet – att sätta EU-transporterna på rätt spår för framtiden*, COM(2020) 789 final.

godstrafik samt marktjänstverksamhet inom lufttransporter. Utsläppsfria kommersiella lufttransporter med noll direkta koldioxidutsläpp eller helt på hållbara flygbränslen är ännu inte tekniskt tillgängliga. Fram till dess att sådana kommersiella lufttransporter med nollutsläpp är tekniskt tillgängliga bör lufttransporter betraktas som en övergångsverksamhet, med de tekniska granskningskriterierna baserade på bästa tillgängliga teknik för flygkroppar och motorbränsleeffektivitet, baserat på potentialen att avsevärt minska utsläppen av växthusgaser under luftfartens livscykel genom ett successivt införande av hållbara flygbränslen. Att underlätta finansieringen av effektivare och miljövänligare flygplan, samtidigt som man undviker inlåsningseffekter av mer koldioxidintensiva tillgångar och inte hindrar utvecklingen av utsläppsfria kommersiella lufttransporter, bör ersättningsgraden, som beaktar proportionen mellan de flygplan som permanent tas ur bruk och de flygplan som levereras på global nivå, endast gälla de intäkter som genereras av verksamheter som uppfyller de tekniska granskningskriterierna. Kommissionen får med stöd av Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet, inrättad genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139 ([8]), offentliggöra ersättningsgraden för att stödja de ekonomiska aktörerna i deras offentliggörande. I linje med verksamhetens övergångskaraktär och med hänsyn till utvecklingen på marknaden för flygplansteknik bör de tekniska granskningskriterierna för flygplanstillverkning vara tillämpliga till och med 2032 och vid det datumet bör dessa tekniska granskningskriterier ses över för att säkerställa att artikel 10 2 i förordning (EU) 2020/852 följs i linje med den tekniska utvecklingen. Dessutom bör nivån på användningen eller inblandningen av hållbara flygbränslen som ingår i de tekniska granskningskriterierna ses över vart tredje år för att ta hänsyn till nya tekniker för hållbara flygbränslen och den nuvarande och förväntade framtida tillgången på hållbara flygbränslen på marknaden. När det gäller anpassning till klimatförändringar kan dock vissa verksamheter relaterade till katastrofriskhantering endast utföras av särskilt utformade och utrustade flygplan. Det kan därför vara nödvändigt att fastställa separata tekniska granskningskriterier i ett senare steg för tillverkningen av dessa flygplan.

(12) I delegerad förordning (EU) 2021/2139 fastställs tekniska screeningkriterier för viktig vattenburen verksamhet. De tekniska granskningskriterier som är tillämpliga efter 2025 för fartyg på inre vattenvägar återspeglar en gradvis minskning av utsläppen fram till 2050, på grundval av en bedömning av växthusgasintensiteten för den energi som används av fartyg på inre vattenvägar, på grundval av utsläppen från källa till kölvatten. För att säkerställa att de tillämpliga tekniska granskningskriterierna för sjöfrakt och passagerartransport är så användbara som möjligt och anpassa dem till nyligen antagna internationella referensvärden och unionsreferensvärden bör de tekniska granskningskriterierna uppdateras. Dessa referensvärden omfattar fas 3 i Internationella sjöfartsorganisationens energieffektivitetsindex ([9]) som gäller från och med den 1 januari 2025, det energieffektivitetsindex för befintliga fartyg ([10]) som trädde i kraft den 1 januari 2023 och gränsvärden för växthusgasintensitet för den energi som används ombord enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1805 ([11]) om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport och om ändring av direktiv 2009/16/EG, som är tillämplig från och med den 1 januari 2025. För att säkerställa lika konkurrensvillkor för järnvägstransporter bör de tekniska granskningskriterierna för infrastrukturen för transporter på inre vattenvägar ses över och omfatta moderniseringen av infrastrukturen för transporter på inre vattenvägar, eftersom infrastrukturen är nödvändig för att säkerställa navigering av fartyg med nollutsläpp på vattenvägar. För att säkerställa lika konkurrensvillkor med infrastruktur för järnvägs-, väg- och vattentransporter bör de tekniska granskningskriterierna för infrastruktur för flygplatser med låga koldioxidutsläpp ses över så att omlastning mellan transportsätten inkluderas.

([8]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139 av den 4 juli 2018 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet, och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 2111/2005, (EG) nr 1008/2008, (EU) nr 996/2010, (EU) nr 376/2014 och direktiv 2014/30/EU och 2014/53/EU, samt om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 552/2004 och (EG) nr 216/2008 och rådets förordning (EEG) nr 3922/91, EUT L 212, 22.8.2018, s. 1.

([9]) Energy Efficiency Design Index enligt IMO (version av den 27 juni 2023: https://www.imo.org/fr/ourwork/environment/pages/technical-and-operational-measures.aspx).

([10]) Energy Efficiency Existing Ship Index enligt IMO (version av den 27 juni 2023: https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/EEXI-CII-FAQ.aspx).

([11]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1805 av den 13 september 2023 om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport och om ändring av direktiv 2009/16/EG (EUT L 234, 22.9.2023, s. 48).

(13) I kommissionens meddelande av den 24 februari 2021 om EU-strategin för klimatanpassning ([12]) påpekas att extrema väderförhållanden blir allt vanligare och allvarligare, vilket i sin tur har lett till en snabb uppgång i antalet klimatrelaterade katastrofer under de senaste 20 åren, liksom de skador som dessa har orsakat.

(14) Räddningstjänsten räddar liv, skyddar egendom och miljö, hjälper samhällen som drabbats av katastrofer och hjälper till att återhämta sig i nödsituationer. Den ökade frekvensen av naturkatastrofer orsakade av klimatförändringar gör därför räddningstjänsten ännu viktigare. Räddningstjänsten är dock inte nödvändigtvis rustad att hantera omfattningen, arten och frekvensen av katastrofer i de förändrade klimatförhållandena. Räddningstjänstverksamheten måste därför omfatta anpassningslösningar för att anpassa sig till klimatförändringarnas effekter och, när de är anpassade, tillhandahålla anpassningslösningar för att förbättra den övergripande motståndskraften i ett område och samhälle. För att ytterligare påskynda investeringarna i dessa räddningstjänster som ökar den övergripande motståndskraften är det nödvändigt att fastställa tekniska granskningskriterier för sådana ekonomiska verksamheter.

(15) Den globala uppvärmningen förväntas leda till en högre nederbördsintensitet och längre torrperioder i Europa ([13]). Kraftiga regn leder regelbundet till översvämningar i hela unionen. För att uppmuntra till ytterligare investeringar i anpassningslösningar mot översvämningar är det nödvändigt att fastställa tekniska kriterier för säkerhetskontroll för att förhindra risken för översvämningar och skydda samhällen från deras konsekvenser.

(16) Effekterna av klimatförändringarna, inklusive ökad evapotranspiration och mer frekvent torka, kan förstärka bristen på vatten, vilket kan äventyra vattenförsörjningen, vilket i sin tur kan leda till överexploatering av grundvatten och ytvattenresurser och ökad konkurrens om dessa resurser. I linje med begränsningsåtgärderna enligt vattenhierarkin ska man beakta genomförbara åtgärder för vatteneffektivitet och därefter genomförbara åtgärder för vattenåteranvändning innan man vidtar åtgärder för avsaltning av vatten. Samtidigt är det nödvändigt att stimulera investeringar i avsaltning av havsvatten eller bräckt vatten som kan minska överexploateringen av befintliga vattenresurser och också skapa en stabiliserande buffert för bristen på sötvatten. Det är därför nödvändigt att fastställa tekniska granskningskriterier för avsaltning av havsvatten eller bräckt vatten.

(17) Konsultverksamhet och programvara som möjliggör hantering av klimatrisker har potential att tillhandahålla anpassningslösningar som stöder företag i deras prognoser, projektioner, hantering och övervakning av nuvarande eller förväntade framtida klimatrisker. För dessa verksamheter är det därför nödvändigt att fastställa de tekniska granskningskriterierna för att avgöra om en ekonomisk verksamhet i väsentlig grad kan bidra till klimatanpassning genom att tillhandahålla anpassningslösningar i enlighet med artikel 11 1 b i förordning (EU) 2020/852.

(18) I tillägg C till bilagorna I och II till delegerad förordning (EU) 2021/2139 (*tillägg C*) fastställs allmänna tekniska granskningskriterier för att inte orsaka betydande skada på förebyggande och bekämpning av föroreningar som är tillämpliga på olika verksamheter. I det tillägget anges kriterier för användning och förekomst av kemikalier. Hittills har undantag medgivits i vissa fall, om användningen av dessa kemikalier bevisligen är nödvändig för samhället. Detta undantag ger upphov till vissa farhågor när det gäller rättssäkerhet och kontroll för företag och finansmarknadsaktörer, på grund av avsaknaden av en tydlig definition av begreppet ”nödvändig användning”. I avvaktan på ytterligare vägledning om hur aktörerna bör bedöma och dokumentera att de följer kommissionens kommande övergripande principer om väsentlig användning av kemikalier, bör riktade ändringar göras i tillägget och begreppet ”användning som är nödvändig för samhället” ersättas med kriterier som ger större rättssäkerhet och för vilka efterlevnaden lättare kan kontrolleras. I avvaktan på denna ytterligare vägledning bör begreppet ”användning som är nödvändig för samhället” därför ersättas med kravet att inga andra lämpliga alternativa ämnen eller alternativ teknik finns tillgängliga på marknaden och att ämnena används under kontrollerade förhållanden.

([12]) Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén, *Att bygga upp ett klimatresilient Europa – den nya EU-strategin för klimatanpassning*, COM(2021) 82 final.

([13]) IPCC, *Managing the Risks of Extreme Events and Disasters to Advance Climate Change Adaptation*. Särskild rapport från den mellanstatliga panelen för klimatförändringar.

(19) För att ytterligare förbättra användbarheten av tillägg C bör ytterligare riktade ändringar göras av led f i det tillägget för att specificera en lägsta koncentrationsgräns för ämnen som inger mycket stora betänkligheter i en produkt och ett referensdatum för bedömningen av efterlevnaden av det krav som anges i den punkten. Dessutom bör led g i tillägg C utgå och ersättas med en ny punkt som anger en lägsta koncentrationsgräns och tillämpningsområdet för det krav som anges i den punkten.

(20) Eftersom klimatförändringarna sannolikt kommer att påverka alla sektorer inom ekonomin kommer alla ekonomiska sektorer att behöva anpassa sig till de negativa följderna av det nuvarande klimatet och det förväntade framtida klimatet. Tekniska granskningskriterier för väsentligt bidrag till anpassningen till klimatförändringarna ska därför fastställas i framtiden för alla sektorer och ekonomiska verksamheter som omfattas av de tekniska granskningskriterierna för väsentligt bidrag till begränsningen av klimatförändringarna som fastställs i denna förordning.

(21) För att åtgärda vissa tekniska och rättsliga inkonsekvenser som identifierats sedan tillämpningen av delegerad förordning (EU) 2021/2139 bör riktade ändringar även införas i den förordningen.

(22) Delegerad förordning (EU) 2021/2139 bör därför ändras i enlighet med detta.

(23) Denna förordning är förenlig med målet om klimatneutralitet i artikel 2.1 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1119 ([14]) och säkerställer att framsteg görs i det anpassningsarbete som avses i artikel 5 i den förordningen.

(24) För att synkronisera tillämpningen av denna förordning med rapporteringen enligt kommissionens delegerade förordning (EU) 2021/2178 ([15]) bör denna förordning tillämpas från och med den 1 januari 2024, med undantag av punkt g i tillägg C. För att företagen ska få tillräckligt med tid på sig att iaktta den ändringen bör den tillämpas från och med den 1 januari 2025.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Ändringar av delegerad förordning (EU) 2021/2139

Delegerad förordning (EU) 2021/2139 ska ändras på följande sätt:

1) Bilaga I ska ändras i enlighet med bilaga I till denna förordning.

2) Bilaga II ska ändras i enlighet med bilaga II till denna förordning.

Artikel 2

Ikraftträdande och tillämpning

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Den ska tillämpas från och med den 1 januari 2024.

Punkt 28 i bilaga I och punkt 26 i bilaga II ska dock tillämpas från och med den 1 januari 2025.

([14]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1119 av den 30 juni 2021 om inrättande av en ram för att uppnå klimatneutralitet och om ändring av förordningarna (EG) nr 401/2009 och (EU) 2018/1999 (*europeisk klimatlag*) (EUT L 243, 9.7.2021, s. 1).

([15]) Kommissionens delegerade förordning (EU) 2021/2178 av den 6 juli 2021 om komplettering av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/852 genom specificering av innehållet i och presentationen av de upplysningar som ska lämnas av företag som omfattas av artikel 19a eller 29a i direktiv 2013/34/EU vad gäller miljömässigt hållbara ekonomiska verksamheter samt specificering av den metod som ska användas i syfte att fullgöra denna upplysningsskyldighet (EUT L 443, 10.12.2021, s. 9).

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 27 juni 2023.

På kommissionens vägnar
Ursula VON DER LEYEN
Ordförande

BILAGA I

ÄNDRINGAR AV BILAGA I TILL DELEGERAD FÖRORDNING (EU) 2021/2139

Bilaga I till delegerad förordning (EU) 2021/2139 ska ändras på följande sätt:

1. Avsnitt 3.3, underavsnitt ”Tekniska granskningskriterier” ska ändras på följande sätt:

a) Underavsnittet ”Väsentliga bidrag till begränsningen av klimatförändringar” ska ändras på följande sätt:

i) I led l ska följande led läggas till som led v:

”v) från och med den 1 januari 2026, för fartyg som kan drivas med bränsle med noll direkta koldioxidutsläpp i form av avgaser eller med bränsle från förnybara energikällor [*1]), har ett värde i energieffektivitetsindex (EEDI) som motsvarar en minskning av EEDI-referenslinjen med minst 20 procentenheter under de EEDI-krav som gällde den 1 april 2022 [*2]), och

a) kan anslutas vid en kajplats,

b) för gasdrivna fartyg, visar att de senaste åtgärderna och teknikerna används för att minska metanutsläppen.”

ii) I led m ska följande led läggas till som led iv:

”iv) från och med den 1 januari 2026, för fartyg som kan drivas med bränsle med noll direkta koldioxidutsläpp i form av avgaser eller med bränsle från förnybara energikällor [*3]), har ett värde i energieffektivitetsindex (EEDI) som motsvarar en minskning av EEDI-referenslinjen med minst 20 procentenheter under de EEDI-krav som gällde den 1 april 2022 [*4]), och

a) kan anslutas vid en kajplats,

b) för gasdrivna fartyg, visar att de senaste åtgärderna och teknikerna används för att minska metanutsläppen.”

b) I underavsnitt ”Tekniska granskningskriterier”, underavsnitt ”Orsakar inte betydande skada”, ska punkt 5 ersättas med följande:

”5. Förebyggande och bekämpning av föroreningar	Verksamheten uppfyller de kriterier som anges i tillägg C till denna bilaga. I tillämpliga fall innehåller fordonen inte bly, kvicksilver, sexvärt krom och kadmium.

[*1] Bränsle som uppfyller de tekniska granskningskriterier som anges i avsnitten 3.10 och 4.13 i denna bilaga.

[*2] EEDI-krav definierade som en procentuell reduktionsfaktor, som ska tillämpas på EEDI-referensvärdet, enligt överenskommelse med Internationella sjöfartsorganisationens kommitté för skydd av den marina miljön vid dess sjuttiofemte session. De definierade procentsatserna i de tekniska granskningskriterierna för EEDI ska läggas till den procentuella reduktionsfaktorn för EEDI.

[*3] Bränsle som uppfyller de tekniska granskningskriterier som anges i avsnitten 3.10 och 4.13 i denna bilaga.

[*4] EEDI-krav definierade som en procentuell reduktionsfaktor, som ska tillämpas på EEDI-referensvärdet, enligt överenskommelse med Internationella sjöfartsorganisationens kommitté för skydd av den marina miljön vid dess sjuttiofemte session. De definierade procentsatserna i de tekniska granskningskriterierna för EEDI ska läggas till den procentuella reduktionsfaktorn för EEDI.”

2. Följande avsnitt ska läggas till som avsnitten 3.18, 3.19, 3.20 och 3.21.

”3.18 **Tillverkning av fordons- och rörlighetskomponenter**

Beskrivning av verksamheten

Tillverkning, reparation, underhåll, retroaktiv anpassning, användning för andra ändamål och uppgradering av rörlighetskomponenter för enpersonsfordon med nollutsläpp och fordons- och rörlighetssystem, komponenter, separata tekniska enheter, delar och reservdelar enligt artikel 3, punkterna 18–21 och 23, i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 [*1]), typgodkända, utformade och konstruerade endast för användning i fordon och bussar i kategorierna M1, M2, M3, N1, N2 och N3, och i artikel 3, punkterna 15–18 och 21 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 168/2013 [*2]), typgodkända, utformade och konstruerade endast för användning i fordon och bussar i kategori L, som uppfyller de kriterier som anges i detta avsnitt, vilka är nödvändiga för att åstadkomma och förbättra fordonets miljöprestanda.

Den ekonomiska verksamheten i denna kategori omfattas inte av avsnitten 3.3 och 3.6 i denna bilaga.

Där avsnitten 3.2 och 3.4 i denna bilaga är tillämpliga, är de ekonomiska verksamheterna i denna kategori undantagna från detta avsnitt.

De ekonomiska verksamheterna i denna kategori kan vara förknippade med flera Nace-koder, särskilt C22.2, C26.1, C26.2, C26.3, C26.4, C28.14, C28.15, C29.2, C29.3 och C33.17, i enlighet med den statistiska näringsgrensindelning som fastställs i förordning (EG) nr 1893/2006.

En ekonomisk verksamhet i denna kategori är en möjliggörande verksamhet enligt artikel 10.1 i i förordning (EU) 2020/852 om den uppfyller de tekniska granskningskriterier som specificeras i detta avsnitt.

Tekniska granskningskriterier

Väsentliga bidrag till begränsningen av klimatförändringar
1. Den ekonomiska verksamheten avser tillverkning, reparation, underhåll, retroaktiv anpassning, användning för andra ändamål och uppgradering av komponenter som är nödvändiga för att åstadkomma och förbättra följande fordons miljöprestanda: a) Anordningar för persontransport i stads-, förorts- och vägtrafik, där fordonens direkta koldioxidutsläpp är noll. b) Fordon i kategorierna M2 och M3 [*3]), där fordonens direkta koldioxidutsläpp är noll. c) Fordon i kategorierna M1 och N1 som klassificeras som lätta fordon [*4]), där de specifika koldioxidutsläppen, enligt definitionen i artikel 3.1 h i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/631 [*5]), är noll. d) Fordon i kategori L [*6]) med koldioxidutsläpp i form av avgaser motsvarande 0 g koldioxidekvivalenter per km beräknat i enlighet med utsläppstestet i förordning (EU) nr 168/2013. e) Fordon i kategorierna N2, N3 och N1 som klassificeras som tunga fordon, som inte är avsedda för transport av fossila bränslen med en högsta tekniskt tillåtna lastad vikt som inte överstiger 7,5 ton och som är ’utsläppsfria tunga fordon’ enligt definitionen i artikel 3.11 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1242 [*7]). 2. Den ekonomiska verksamheten avser tillverkning, reparation, underhåll, retroaktiv anpassning, användning för andra ändamål och uppgradering av rörlighetskomponenter för enpersonsfordon där framdrivningen kommer från användarens fysiska aktivitet, från en motor med nollutsläpp eller en blandning av motorer med nollutsläpp och fysisk aktivitet.
Orsakar inte betydande skada

2.	Anpassning till klimatförändringar	Verksamheten uppfyller de kriterier som anges i tillägg A till denna bilaga.
3.	Hållbar användning och skydd av vatten och marina resurser	Verksamheten uppfyller de kriterier som anges i tillägg B till denna bilaga.
4.	Omställning till en cirkulär ekonomi	Inom ramen för verksamheten undersöker man tillgången till och använder, när så är möjligt, teknik som stöder a) återanvändning och användning av returråvaror och återanvända komponenter i tillverkade produkter, b) konstruktion för hög hållbarhet, återvinningsbarhet, enkel demontering och anpassningsbarhet hos tillverkade produkter, c) avfallshantering som prioriterar återvinning framför bortskaffande i tillverkningsprocessen, d) information om och spårbarhet för ämnen som inger betänkligheter under de tillverkade produkternas hela livscykel.
5.	Förebyggande och bekämpning av föroreningar	Verksamheten uppfyller de kriterier som anges i tillägg C till denna bilaga. I tillämpliga fall innehåller komponenterna och delarna inte bly, kvicksilver, sexvärt krom och kadmium.
6.	Skydd och återställande av biologisk mångfald och ekosystem	Verksamheten uppfyller de kriterier som anges i tillägg D till denna bilaga.

3.19 **Tillverkning av komponenter till rullande järnvägsmateriel**

Beskrivning av verksamheten

Tillverkning, installation, teknisk konsultverksamhet, retroaktiv anpassning, uppgradering, reparation, underhåll och användning för andra ändamål av produkter, utrustning, system och programvara för de järnvägskomponenter som beskrivs i punkt 2.7 i bilaga II till direktiv (EU) 2016/797.

Dessa komponenter och tjänster är av avgörande betydelse för miljöprestanda, drift och funktion under det rullande järnvägsmaterialets livslängd som överensstämmer med avsnitt 3.3 i denna bilaga.

De ekonomiska verksamheterna i denna kategori kan vara förknippade med flera Nace-koder, särskilt C30.2, C27.1 och C27.9, i enlighet med den statistiska näringsgrensindelning som fastställs i förordning (EG) nr 1893/2006.

De ekonomiska verksamheterna i denna kategori omfattas inte av avsnitten 3.3 och 3.6 i denna bilaga.

En ekonomisk verksamhet i denna kategori är en möjliggörande verksamhet enligt artikel 10.1 i i förordning (EU) 2020/852 om den uppfyller de tekniska granskningskriterier som specificeras i detta avsnitt.

Tekniska granskningskriterier

Väsentliga bidrag till begränsningen av klimatförändringar

Den ekonomiska verksamheten avser tillverkning, installation, retroaktiv anpassning, reparation, underhåll, uppgradering eller användning för andra ändamål av produkter, utrustning, system eller programvara som rör de järnvägskomponenter som beskrivs i punkt 2.7 i bilaga II till direktiv (EU) 2016/797 samt teknisk konsultverksamhet.

Dessa komponenter och tjänster är väsentliga för miljöprestanda, drift och funktion under en eller flera av de olika slags teknik som anges nedan:

a) Tåg, personvagnar och vagnar som har noll direkta koldioxidutsläpp (i form av avgaser) som uppfyller kraven i avsnitt 3.3 i bilaga I till denna förordning.

b) Tåg, personvagnar och vagnar som har noll direkta koldioxidutsläpp i form av avgaser när de framförs på ett spår med nödvändig infrastruktur och som använder en konventionell motor där sådan infrastruktur inte finns tillgänglig (bimodal) som uppfyller kraven i avsnitt 3.3 i bilaga I till denna förordning.

Orsakar inte betydande skada

2.	Anpassning till klimatförändringar	Verksamheten uppfyller de kriterier som anges i tillägg A till denna bilaga.
3.	Hållbar användning och skydd av vatten och marina resurser	Verksamheten uppfyller de kriterier som anges i tillägg B till denna bilaga.
4.	Omställning till en cirkulär ekonomi	Inom ramen för verksamheten undersöker man tillgången till och använder, när så är möjligt, teknik som stöder a) återanvändning och användning av returråvaror och återanvända komponenter i tillverkade produkter, b) konstruktion för hög hållbarhet, återvinningsbarhet, enkel demontering och anpassningsbarhet hos tillverkade produkter, c) avfallshantering som prioriterar återvinning framför bortskaffande i tillverkningsprocessen, d) information om och spårbarhet för ämnen som inger betänkligheter under de tillverkade produkternas hela livscykel.
5.	Förebyggande och bekämpning av föroreningar	Verksamheten uppfyller de kriterier som anges i tillägg C till denna bilaga. I tillämpliga fall innehåller fordonen inte bly, kvicksilver, sexvärt krom och kadmium.
6.	Skydd och återställande av biologisk mångfald och ekosystem	Verksamheten uppfyller de kriterier som anges i tillägg D till denna bilaga.

3.20 **Tillverkning, installation och service av elektrisk utrustning med hög, medelhög och låg spänning för elektrisk överföring och distribution som resulterar i eller möjliggör ett väsentligt bidrag till klimatförändringsbegränsningen**

Beskrivning av verksamheten

Den ekonomiska verksamheten avser utveckling, tillverkning, installation, underhåll eller service av elektriska produkter, utrustning, system eller programvara för betydande minskningar av växthusgasutsläppen i elektriska överförings- och distributionssystem med hög, medelhög och låg spänning genom elektrifiering, energieffektivitet, integrering av förnybar energi eller effektiv omriktning.

Den ekonomiska verksamheten omfattar system för att integrera förnybara energikällor i elnätet, koppla samman eller öka nätautomatiseringen, flexibiliteten och stabiliteten, hantera efterfrågeflexibilitet, utveckla koldioxidsnåla transporter eller värme eller använda smart mätteknik för att avsevärt förbättra energieffektiviteten.

Den ekonomiska verksamheten i denna kategori omfattar inte värme- och kraftproduktionsutrustning och elektriska apparater.

Om en ekonomisk verksamhet omfattas av detta avsnitt och avsnitt 4.9 i denna bilaga ska avsnitt 4.9 i denna bilaga tillämpas.

De ekonomiska verksamheterna i denna kategori kan vara förknippade med flera Nace-koder, särskilt C26.51, C27.1, C27.3, C27.9, C33.13, C33.14 och C33.2, i enlighet med den statistiska näringsgrensindelning som fastställs i förordning (EG) nr 1893/2006.

En ekonomisk verksamhet i denna kategori är en möjliggörande verksamhet enligt artikel 10.1 i i förordning (EU) 2020/852 om den uppfyller de tekniska granskningskriterier som specificeras i detta avsnitt.

Tekniska granskningskriterier

Väsentliga bidrag till begränsningen av klimatförändringar
1. Verksamheten avser tillverkning, installation eller underhåll av något eller några av följande, eller underhåll, reparation och teknisk konsultverksamhet som är nödvändig för att en eller fler av följande ska fungera under hela sin livslängd:
a) Laddstationer för elfordon och stödjande elektrisk infrastruktur för elektrifiering av transporter som installeras främst för att möjliggöra laddning av elfordon. Alla verksamheter som ingår i avsnitt 7.4 är undantagna från denna punkt.
b) Överförings- och distributionsnät för strömförande förbindningsanordningar och icke-strömförande förbindningsanordningar för elkretsar och transformatorer som uppfyller kraven för fas 2 (1 juli 2021) för stora krafttransformatorer i bilaga I till kommissionens förordning (EU) 548/2014 [*8]) och, för medelstora krafttransformatorer med en högsta spänning systemspänning som är högst 36 kV, som uppfyller kraven för AA0-nivån för tomgångsförluster i standardserien EN 50708, förutsatt att dessa anordningar och transformatorer bidrar till att öka andelen förnybar energi i systemet eller till att förbättra energieffektiviteten.
c) Elektriska produkter, utrustning och system med låg spänning, som förbättrar kontrollen av elsystemet och bidrar till att öka andelen förnybar energi eller förbättra energieffektiviteten, inklusive följande: i) Lågspänningsbrytare, ställverk, kopplingstavlor, paneltavlor eller kontrollcentraler som är anslutningsbara, automatiserade eller utrustade med ström- eller energimätningsenheter och som uppfyller kraven i IEC TR 63196 Low-Voltage Switchgear and Control gear and their assemblies – Energy efficiency.

ii) *Home and Building Electronic Systems* (HBES), enligt EN IEC 63044-serien, där produkterna och systemen behövs för att mäta, kontrollera och minska energiförbrukningen.

iii) Teknik som gör det möjligt att öka energieffektiviteten hos lågspänningsinstallationer, som erkänns i HD 60364-8-1: Lågspänningsinstallationer – del 8-1: *Energy efficiency* och HD 60364-8-82: *Low-voltage electrical installations – Part 8-82: Functional aspects – Prosumer's low-voltage electrical installations*, inklusive energi- och effektmätare, extern kunddisplay, effektkompensation, faskompensation och filtrering och effektiva elektriska motordrivna system.

d) Hög- och medelspänningsbrytare och drivdon som förbättrar kontrollen av elsystemet är integrerade för att öka andelen förnybar energi eller för att förbättra energieffektiviteten.
Den utrustning som avses i denna punkt d överensstämmer med EN 62271-1 högspänningsställverk och styrutrustning – del 1: Gemensamma specifikationer för växelströmsbrytare och styrutrustning och EN 62271-200 högspänningsställverk och styrutrustning – del 200: Metallkapslade ställverk för växelström med märkspänning 1 kV t o m 52 kV eller med EN 62271-203 Kopplingsapparater för spänning över 1 kV – Del 203: Gasisolerade metallkapslade ställverk med märkspänning högre än 52 kV.

e) Efterfrågeflexibilitet och lastväxlingsutrustning, system och tjänster som ökar elsystemets flexibilitet och stöder nätstabilitet, som inkluderar följande:

i) Lösningar för överföring av information till användare för fjärrstyrning av leverans eller förbrukning, inklusive datanav för kunder.

ii) Automatiserade kontrollcentraler för lasthantering och deras kärnkomponenter (kopplingstavlor, kontaktorer, reläer, strömbrytare, automatiska överföringsbrytare).
Kärnkomponenter installeras som en del av kontrollcentraler.

iii) I de fall som inte omfattas av avsnitt 8.2, avancerad programvara och analys för att maximera effektiviteten och automatiseringen av elnät eller integrering av decentraliserade energiresurser, på elnäts- eller industrinivå, som omfattar

a) avancerade kontrollrum, automatisering av elektriska transformatorstationer, spänningsstyrningskapacitet,

b) driftsprogramvara som gör det möjligt för operatörer att simulera driften av nät i syfte att säkerställa nätstabilitet, hantera distribuerade energiresurser eller förbättra nätprestanda.

Programvaran stöder dynamiska rutnätsegenskaper som krävs för övergången till förnybar energi. Den kan behandla data från nätmätningar i nära realtid för att observera hur överföring, distribution och förbrukning av energi faktiskt uppstår och använda denna information för att förbättra simuleringsstudier och driftsaktiviteter, inklusive undvikande av avbrott, släckningar och spill.

iv) Om det inte ingår i avsnitt 8.2, programvara som stöder utformning och planering av nya nät eller uppgraderingar av nät.
Programvaran stöder dynamiska nätegenskaper som krävs för övergången till förnybar energi, inklusive flyktig elproduktion på distributionsnivå ('prosumenter'), ändring av strömflödesriktningar och användning av nätlagringsenheter.

v) Meteorologiska mätavkännare för prognoser för produktion av förnybar el.

vi) Fristående eller inbyggda anslutningsbara styrenheter och reläer som möjliggör en effektiv användning av elektriska källor och belastningar.

vii) Belastningsfrånkopplings- och lastväxlingsutrustning för lasthanterings- och källkopplingsutrustning, där utrustningen uppfyller EN IEC 62962:2019 särskilda krav för belastningsfrånkopplingsutrustning.

f) Om det inte ingår i avsnitt 8.2, kommunikationssystem, programvaru- och kontrollutrustning, produkter, system och tjänster för energieffektivitet eller integrering av förnybar energi:

i) Utrustning för att särskilt möjliggöra utbyte av förnybar el mellan användare.

ii) Teknik eller tjänst för batteribyte som stöder elektrifiering av transporter.

iii) System för hantering av mikronät.

iv) Energi- eller krafthanteringssystem, energi- eller kraftstyrningssystem och SCADA-system för energihantering.

v) Kontaktorer, motorstartare och motorstyrningar som kan anslutas eller automatiseras och som möjliggör fjärrstyrning eller automatisk styrning av elförbrukningen och optimering av lastvariation.

vi) Varvtalsreglerare och andra varvtalsreglerande lösningar, utom mjukstartare, som möjliggör energieffektivitet i elmotortillämpningar, där utrustningen uppfyller EN 61800-9-1: Varvtalsstyrda elektriska drivsystem – Del 9-1: Ekodesign för elektriska drivsystem med startkopplare, kraftelektronik och tillhörande mekaniska last – Utarbetande av standarder för verkningsgrad hos elmotordriven utrustning med tillämpning av ett systemperspektiv och den semi-analytiska modellen och EN 61800-9-2: Varvtalsstyrda elektriska drivsystem – Del 9-2: Ekodesign för elektriska drivsystem med startkopplare, kraftelektronik och tillhörande mekaniska last – Indikatorer för verkningsgrad hos elektriska drivsystem och startkopplare;

vii) Lågspänningsmotorer med energieffektivitetsklass (enligt EN 60034-30-1: Roterande elektriska maskiner – Del 30-1: Klassning av verkningsgrad för nätanslutna växelströmsmotorer [IE-beteckning]), som överstiger kraven i kommissionens förordning (EU) 2019/1781 [*9]), i synnerhet följande:

a) Enfasmotorer med en märkeffekt på 0,12 kW eller högre och en effektivitetsklass på IE3 eller högre.

b) Ex eb ökade säkerhetsmotorer med en märkeffekt mellan 0,12 kW och 1 000 kW, med 2, 4, 6 eller 8 poler och en effektivitetsklass IE3 eller högre.

c) 3-fasmotorer med en märkeffekt mellan 0,75 kW och 1 000 kW, med 2, 4, 6 eller 8 poler, Som inte är ex eb ökade säkerhetsmotorer och har i) en effektivitetsklass av IE5 för motorer med 2, 4 eller 6 poler och en märkeffekt mellan 75 kW och 200 kW, ii) en effektivitetsklass av IE 4 eller högre för alla andra motorer.

d) 3-fasmotorer med en märkeffekt mellan 0,12 kW och 0,75 kW, med 2, 4, 6 eller 8 poler, som inte är ex eb ökade säkerhetsmotorer och har en effektivitetsklass av IE3 eller högre.

e) Trefasmotorer med varvtalsreglerare med en märkeffekt mellan 0,75 kW och 1 000 kW med 2, 4, 6 eller 8 poler, klassificerade enligt EN IEC TS 60034-30-2 och med energieffektivitetsklass IE5.

viii) Motorer med medelhög och hög spänning med en märkeffekt över 1 000 kW och energieffektivitetsklass IE4 eller högre enligt utkastet till standard IEC 60034-30-3.

2. Följande delar är inte kompatibla:

a) Infrastruktur för att upprätta en direkt anslutning eller utvidga en befintlig direkt anslutning mellan en understation eller ett nät och en produktionsanläggning som är mer växthusgasintensiv än 100 g koldioxidekvivalenter per kWh beräknat utifrån livscykeln. Detta undantag gäller endast utrustning som direkt används för att ansluta eller förstärka anslutningen till ett kraftverk som är mer växthusgaskrävande än 100 g koldioxidekvivalenter per kWh uppmätt på livscykelbasis.

b) Produkter, utrustning, system och programvara som installeras i en infrastruktur som är avsedd för utvinning, transport, distribution, lagring, tillverkning eller omvandling av fossila bränslen.

3. Ställverk med isolerande eller brytande medium som använder, eller vars funktion är beroende av, gaser med en faktor för global uppvärmningspotential över 10 är inte i överensstämmelse.

För alla effektområden är ställverk som innehåller SF6 inte kompatibla.

4. Alla produkter, all utrustning och alla system uppfyller de obligatoriska krav på energi- och materialeffektivitet som anges i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/125/EG [*10]). Tillverkarna hänvisar till de senaste tillämpliga prestandakraven i unionen.

Orsakar inte betydande skada

2.	Anpassning till klimatförändringar	Verksamheten uppfyller de kriterier som anges i tillägg A till denna bilaga.
3.	Hållbar användning och skydd av vatten och marina resurser	Verksamheten uppfyller de kriterier som anges i tillägg B till denna bilaga.
4.	Omställning till en cirkulär ekonomi	Inom ramen för verksamheten undersöker man tillgången till och använder, när så är möjligt, teknik som stöder a) återanvändning och användning av returråvaror och återanvända komponenter i tillverkade produkter, b) konstruktion för hög hållbarhet, återvinningsbarhet, enkel demontering och anpassningsbarhet hos tillverkade produkter, c) avfallshantering som prioriterar återvinning framför bortskaffande i tillverkningsprocessen, d) information om och spårbarhet för ämnen som inger betänkligheter under de tillverkade produkternas hela livscykel.
5.	Förebyggande och bekämpning av föroreningar	Verksamheten uppfyller de kriterier som anges i tillägg C till denna bilaga.
6.	Skydd och återställande av biologisk mångfald och ekosystem	Verksamheten uppfyller de kriterier som anges i tillägg D till denna bilaga.

3.21 **Tillverkning av flygplan**

Beskrivning av verksamheten

Tillverkning, reparation, underhåll, översyn, retroaktiv anpassning, utformning, återanvändning för andra ändamål och uppgradering av flygplan och flygplansdelar och utrustning [*11]).

De ekonomiska verksamheterna i denna kategori kan vara kopplade till en Nace-kod, särskilt C30.3 och C33.16, i enlighet med den statistiska näringsgrensindelning som fastställs i förordning (EG) nr 1893/2006.

Om en ekonomisk verksamhet i denna kategori inte uppfyller kriteriet om väsentligt bidrag i led a i detta avsnitt, är verksamheten en omställningsverksamhet enligt artikel 10.2 i förordning (EU) 2020/852 om den uppfyller de övriga tekniska granskningskriterier som specificeras i detta avsnitt.

Tekniska granskningskriterier

Väsentliga bidrag till begränsningen av klimatförändringar

Denna ekonomiska verksamhet omfattar tillverkning, reparation, underhåll, översyn, retroaktiv anpassning, utformning, användning för andra ändamål och uppgradering något av följande:

a) Flygplan med noll direkta koldioxidutsläpp (i form av avgaser).

b) Till och med den 31 december 2027, utom för privat eller kommersiell luftfart, som uppfyller de marginaler som anges nedan och begränsas av ersättningsgraden för att säkerställa att leveransen inte ökar det globala flottantalet

   i) med en maximal startmassa på mer än 5,7 ton men högst 60 ton och ett certifierat metriskt värde för koldioxidutsläpp som är minst 11 % lägre än den nya typgränsen i standarden från Internationella civila luftfartsorganisationen (Icao) [*12],

   ii) med en maximal startmassa på mer än 60 ton men högst 150 ton och ett certifierat metriskt värde för koldioxidutsläpp som är minst 2 % lägre än den nya typgränsen i Icao-standarden,

   iii) med en maximal startmassa på mer än 150 ton och ett certifierat metriskt värde på koldioxidutsläpp på minst 1,5 % lägre än den nya typgränsen i Icao-standarden.
   Andelen taxonomiöverensstämmelse för godkända flygplan ska begränsas av ersättningsgraden. Ersättningsgraden ska beräknas på grundval av proportionen mellan de flygplan som permanent tas ur bruk och de flygplan som levereras på global nivå, i genomsnitt under de föregående tio åren, vilket framgår av kontrollerade uppgifter från oberoende dataleverantörer.
   Om det inte finns något intyg om de metriska värdena för koldioxidutsläpp som bekräftar den erforderliga marginalen till den nya typgränsen enligt Icao-standarden ska flygplanstillverkaren avge en försäkran om att flygplanet uppfyller den prestandanivå och de förbättringsmarginaler som krävs, med villkoret att flygplanet har certifierats senast den 11. december.2026.

c) Från och med den 1 januari 2028 till och med den 31 december 2032 uppfyller luftfartyget de tekniska kriterier för säkerhetskontroll som anges i led b i detta underavsnitt och som är certifierat för att drivas med 100 % blandning av hållbara flygbränslen.

Orsakar inte betydande skada

2.	Anpassning till klimatförändringar	Verksamheten uppfyller de kriterier som anges i tillägg A till denna bilaga.
3.	Hållbar användning och skydd av vatten och marina resurser	Verksamheten uppfyller de kriterier som anges i tillägg B till denna bilaga.
4.	Omställning till en cirkulär ekonomi	Inom ramen för verksamheten undersöker man tillgången till och använder, när så är möjligt, teknik som stöder a) återanvändning och användning av returråvaror och återanvända komponenter i tillverkade produkter, b) konstruktion för hög hållbarhet, återvinningsbarhet, enkel demontering och anpassningsbarhet hos tillverkade produkter, c) avfallshantering som prioriterar återvinning framför bortskaffande i tillverkningsprocessen, d) information om och spårbarhet för ämnen som inger betänkligheter under de tillverkade produkternas hela livscykel.

		Åtgärder har vidtagits för hantering och återvinning av avfall i slutet av livscykeln, inklusive genom avtalsenliga överenskommelser om avveckling med leverantörer av återvinningstjänster, reflektioner i ekonomiska prognoser eller officiell projektdokumentation. Dessa åtgärder säkerställer att komponenter och material separeras och behandlas för att maximera återvinning och återanvändning i enlighet med avfallshierarkin, EU:s principer för avfallshantering och tillämpliga bestämmelser, i synnerhet genom återanvändning och återvinning av batterier och elektronik och de kritiska råmaterial som ingår i dessa. Dessa åtgärder omfattar även kontroll och hantering av farligt material.
5.	Förebyggande och bekämpning av föroreningar	Verksamheten uppfyller de kriterier som anges i tillägg C till denna bilaga. Flygplanet uppfyller kraven i artikel 9.2 i förordning (EU) 2018/1139. De luftfartyg som avses i leden b och c i detta avsnitt uppfyller följande standarder: a) Ändring 13 av volym I (buller), kapitel 14 i bilaga 16 till Chicagokonventionen, där summan av skillnaderna vid alla tre mätpunkter mellan de högsta bullernivåerna och de högsta tillåtna bullernivåer som anges i punkterna 14.4.1.1, 14.4.1.2 och 14.4.1.3 inte får vara mindre än 22 EPNdB. b) Ändring 10 av volym II (motorutsläpp), kapitlen 2 och 4, i bilaga 16 till Chicagokonventionen.
6.	Skydd och återställande av biologisk mångfald och ekosystem	Verksamheten uppfyller de kriterier som anges i tillägg D till denna bilaga.

[*1] Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 av den 30 maj 2018 om godkännande av och marknadskontroll över motorfordon och släpfordon till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, om ändring av förordningarna (EG) nr 715/2007 och (EG) nr 595/2009 samt om upphävande av direktiv 2007/46/EG (EUT L 151, 14.6.2018, s. 1).

[*2] Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 av den 15 januari 2013 om godkännande av och marknadstillsyn för två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar (EUT L 60, 2.3.2013, s. 52).

[*3] I enlighet med artikel 4.1 a i förordning (EU) 2018/858.

[*4] Enligt definitionen i artikel 4.1 a och b i förordning (EU) 2018/858.

[*5] Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/631 av den 17 april 2019 om fastställande av normer för koldioxidutsläpp för nya personbilar och för nya lätta nyttofordon och om upphävande av förordningarna (EG) nr 443/2009 och (EU) nr 510/2011 (omarbetning) (EUT L 111, 25.4.2019, s. 13).

[*6] Enligt definitionen i artikel 4 i förordning (EU) nr 168/2013.

[*7] Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1242 av den 20 juni 2019 om fastställande av normer för koldioxidutsläpp från nya tunga fordon och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 595/2009 och (EU) 2018/956 och rådets direktiv 96/53/EG (EUT L 198, 25.7.2019, s. 202).

[*8] Kommissionens förordning (EU) nr 548/2014 av den 21 maj 2014 om genomförande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/125/EG vad gäller små, medelstora och stora krafttransformatorer (EUT L 152, 22.5.2014, s. 1).

[*9] Kommissionens förordning (EU) 2019/1781 av den 1 oktober 2019 om fastställande av krav på ekodesign för elektriska motorer och varvtalsreglerare i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/125/EG, om ändring av förordning (EG) nr 641/2009 vad gäller krav på ekodesign för fristående cirkulationspumpar utan axeltätning och produktintegrerade cirkulationspumpar utan axeltätning och om upphävande av kommissionens förordning (EG) nr 640/2009 (EUT L 272, 25.10.2019, s. 74).

[*10] Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/125/EG av den 21 oktober 2009 om upprättande av en ram för att fastställa krav på ekodesign för energirelaterade produkter (omarbetning) (EUT L 285, 31.10.2009, s. 10).

[*11] Verksamheten omfattar tillverkning av delar och utrustning och tillhandahållande av tillhörande tjänster samt underhåll, reparation och översyn i den utsträckning verksamheten kan kopplas till en godkänd typ av luftfartyg och förbättrar eller upprätthåller luftfartygets effektivitet.

[*12] Volym 3 (koldioxidutsläpp) av miljöskyddsstandarden från Internationella civila luftfartsorganisationen (Icao) i bilaga 16 till Chicagokonventionen, första utgåvan.”

3. I avsnitt 4.4, underavsnitt ”Tekniska granskningskriterier”, underavsnitt ”Orsakar inte betydande skada” ska punkt 5 ersättas med följande:

”5. Förebyggande och bekämpning av föroreningar	Åtgärder har vidtagits för att minimera toxiciteten hos påväxthindrande skeppsbottenfärg och biocider enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 528/2012 [*1]).

[*1] Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 528/2012 av den 22 maj 2012 om tillhandahållande på marknaden och användning av biocidprodukter (EUT L 167, 27.6.2012, s. 1).”

4. I avsnitt 4.9 ska underavsnitt ”Tekniska granskningskriterier”, punkt 2 c ersättas med följande:

”c) Installation av överförings- och distributionstransformatorer som uppfyller kraven för fas 2 (1 juli 2021) i bilaga I till kommissionens förordning (EU) nr 548/2014 och, för medelstora krafttransformatorer med en högsta systemspänning som är högst 36 kV, som uppfyller kraven för AA0-nivån för tomgångsförluster i standarden EN 50588-1 [*1]).

[*1] CEI EN 50588-1 Medelstora krafttransformatorer 50 Hz, för högst 36 kV systemspänning.”

5. I avsnitt 4.26, underavsnitt ”Tekniska granskningskriterier” ska underavsnitt ”Ytterligare kriterier för principen om att inte orsaka betydande skada”, punkt 3 ersättas med följande:

”3. Hållbar användning och skydd av vatten och marina resurser	Verksamheten uppfyller de kriterier som anges i tillägg B till denna bilaga. Risker för miljöförstöring i samband med bevarande av vattenkvaliteten och undvikande av vattenstress identifieras och åtgärdas, i enlighet med en förvaltningsplan för användning och skydd av vatten som utarbetas i samråd med berörda intressenter. För att begränsa temperaturanomalier i samband med utsläpp av spillvärme ska verksamhetsutövare vid kärnkraftverk i inlandet som använder kylning med vatten som tas från en flod eller en sjö kontrollera

	a) den maximala temperaturen i den mottagande sötvattenförekomsten efter blandning, och b) den maximala temperaturskillnaden mellan det utsläppta kylvattnet och den mottagande sötvattenförekomsten. Temperaturregleringen genomförs i enlighet med de enskilda tillståndsvillkoren för den specifika verksamheten, i tillämpliga fall, eller tröskelvärdena i enlighet med unionsrätten. Verksamheten uppfyller standarderna från Internationella finansieringsbolaget (IFC). Kärnteknisk verksamhet bedrivs i överensstämmelse med kraven för dricksvatten i direktiv 2000/60/EG och rådets direktiv 2013/51/Euratom om krav avseende skydd av allmänhetens hälsa mot radioaktiva ämnen i dricksvatten.”

6. I avsnitt 4.27, underavsnitt ”Tekniska granskningskriterier”, ska underavsnitt ”Ytterligare kriterier för principen om att inte orsaka betydande skada” ersättas med följande punkt 3:

”3. Hållbar användning och skydd av vatten och marina resurser	Verksamheten uppfyller de kriterier som anges i tillägg B till denna bilaga. Risker för miljöförstöring i samband med bevarande av vattenkvaliteten och undvikande av vattenstress identifieras och åtgärdas, i enlighet med en förvaltningsplan för användning och skydd av vatten som utarbetas i samråd med berörda intressenter. För att begränsa temperaturanomalier i samband med utsläpp av spillvärme ska verksamhetsutövare vid kärnkraftverk i inlandet som använder kylning med vatten som tas från en flod eller en sjö kontrollera a) den maximala temperaturen i den mottagande sötvattenförekomsten efter blandning, och b) den maximala temperaturskillnaden mellan det utsläppta kylvattnet och den mottagande sötvattenförekomsten. Temperaturregleringen genomförs i enlighet med de enskilda tillståndsvillkoren för den specifika verksamheten, i tillämpliga fall, eller tröskelvärdena i enlighet med unionsrätten. Verksamheten uppfyller standarderna från Internationella finansieringsbolaget (IFC). Kärnteknisk verksamhet bedrivs i överensstämmelse med kraven för dricksvatten i direktiv 2000/60/EG och rådets direktiv 2013/51/Euratom om krav avseende skydd av allmänhetens hälsa mot radioaktiva ämnen i dricksvatten.”

7. I avsnitt 4.28, underavsnitt ”Tekniska granskningskriterier” ska punkt 3 i underavsnitt ”Ytterligare kriterier för principen om att inte orsaka betydande skada” ersättas med följande:

”3. Hållbar användning och skydd av vatten och marina resurser	Verksamheten uppfyller de kriterier som anges i tillägg B till denna bilaga. Risker för miljöförstöring i samband med bevarande av vattenkvaliteten och undvikande av vattenstress identifieras och åtgärdas, i enlighet med en förvaltningsplan för användning och skydd av vatten som utarbetas i samråd med berörda intressenter. För att begränsa temperaturanomalier i samband med utsläpp av spillvärme ska verksamhetsutövare vid kärnkraftverk i inlandet som använder kylning med vatten som tas från en flod eller en sjö kontrollera a) den maximala temperaturen i den mottagande sötvattenförekomsten efter blandning, och b) den maximala temperaturskillnaden mellan det utsläppta kylvattnet och den mottagande sötvattenförekomsten. Temperaturregleringen genomförs i enlighet med de enskilda tillståndsvillkoren för den specifika verksamheten, i tillämpliga fall, eller tröskelvärdena i enlighet med unionsrätten. Verksamheten uppfyller standarderna från Internationella finansieringsbolaget (IFC). Kärnteknisk verksamhet bedrivs i överensstämmelse med kraven för dricksvatten i direktiv 2000/60/EG och rådets direktiv 2013/51/Euratom om krav avseende skydd av allmänhetens hälsa mot radioaktiva ämnen i dricksvatten.”

8. I avsnitt 6.3, underavsnitt ”Tekniska granskningskriterier”, underavsnitt ”Orsakar inte betydande skada”, ska punkt 5 ersättas med följande:

”5. Förebyggande och bekämpning av föroreningar	För vägfordon i kategori M uppfyller däcken kraven på externt däck- och vägbanebuller i den högsta utnyttjade klassen samt rullmotståndskoefficienten (som påverkar fordonets energieffektivitet) i de två högsta utnyttjade klasserna enligt förordning (EU) 2020/740 och som kan kontrolleras i produktdatabasen (Eprel). När så är tillämpligt uppfyller fordonen kraven från det senast tillämpliga steget i typgodkännandet vad gäller utsläpp från tunga nyttofordon (Euro VI) som anges i enlighet med förordning (EG) nr 595/2009.”

9. I avsnitt 6.5, underavsnitt ”Tekniska granskningskriterier”, underavsnitt ”Orsakar inte betydande skada” ska punkt 5 ersättas med följande:

”5. Förebyggande och bekämpning av föroreningar	Fordonen uppfyller kraven från det senast tillämpliga steget i typgodkännandet avseende utsläpp från lätta nyttofordon (Euro 6) [*1]) som anges i enlighet med förordning (EG) nr 715/2007. Fordonen överensstämmer med de utsläppsgränser för rena lätta nyttofordon som anges i tabell 2 i bilagan till Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/33/EG [*2]). För vägfordon i kategorierna M och N uppfyller däcken kraven på externt däck- och vägbanebuller i den högsta utnyttjade klassen samt rullmotståndskoefficienten (som påverkar fordonets energieffektivitet) i de två högsta utnyttjade klasserna enligt förordning (EU) 2020/740 och som kan kontrolleras i produktdatabasen (Eprel). Fordonen uppfyller kraven i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 540/2014 [*3]).

[*1] Kommissionens förordning (EU) 2018/1832 av den 5 november 2018 om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG samt kommissionens förordningar (EG) nr 692/2008 och (EU) 2017/1151 i syfte att förbättra förfaranden och provningar för typgodkännande avseende utsläpp av lätta personbilar och lätta nyttofordon, inbegripet sådana för överensstämmelse hos fordon i drift och utsläpp vid verklig körning, och införa anordningar för övervakning av förbrukning av bränsle och elenergi (EUT L 301, 27.11.2018, s. 1).

[*2] Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/33/EG av den 23 april 2009 om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon (EUT L 120, 15.5.2009, s. 5).

[*3] Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 540/2014 av den 16 april 2014 om motorfordons ljudnivå och om utbytesljuddämpningssystem och om ändring av direktiv 2007/46/EG och om upphävande av direktiv 70/157/EEG (EUT L 158, 27.5.2014, s. 131).”

10. I avsnitt 6.6, underavsnitt ”Tekniska granskningskriterier”, underavsnitt ”Orsakar inte betydande skada”, ska punkt 5 ersättas med följande:

”5. Förebyggande och bekämpning av föroreningar	För vägfordon i kategorierna M och N uppfyller däcken kraven på externt däck- och vägbanebuller i den högsta utnyttjade klassen samt rullmotståndskoefficienten (som påverkar fordonets energieffektivitet) i de två högsta utnyttjade klasserna enligt förordning (EU) 2020/740 och som kan kontrolleras i produktdatabasen (Eprel). Fordonen uppfyller kraven från det senast tillämpliga steget i typgodkännandet vad gäller utsläpp från tunga nyttofordon (Euro VI) [*1]) som anges i enlighet med förordning (EG) nr 595/2009. Fordonen uppfyller kraven i förordning (EU) nr 540/2014.

[*1] Kommissionens förordning (EU) nr 582/2011 av den 25 maj 2011 om tillämpning och ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 595/2009 vad gäller utsläpp från tunga fordon (Euro VI) och om ändring av bilagorna I och III till Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG (EUT L 167, 25.6.2011, s. 1).”

11. Avsnitt 6.7 ska ändras på följande sätt:

a) I underavsnittet ”Tekniska granskningskriterier”, underavsnitt ”Väsentliga bidrag till begränsningen av klimatförändringar”, ska följande led läggas till som led c:

”c) Om det är tekniskt och ekonomiskt omöjligt att uppfylla kraven i punkt a, får den årliga genomsnittliga växthusgasintensiteten för den energi som ett fartyg använder ombord under en rapporteringsperiod [*1]) inte överstiga följande gränser från och med den 1 januari 2026:

a) 76,4 g CO_2e/MJ från och med den 1 januari 2026 till och med den 31 december 2029.

b) 61,1 g CO_2e/MJ från och med den 1 januari 2030 till och med den 31 december 2034.

c) 45,8 g CO_2e/MJ från och med den 1 januari 2035 till och med den 31 december 2039.

d) 30,6 g CO_2e/MJ från och med den 1 januari 2040 till och med den 31 december 2044.

e) 15,3 g CO_2e/MJ från och med den 1 januari 2045 till och med den 31 december 2049.

f) 0 g CO_2e/MJ från och med den 1 januari 2050.”

b) I underavsnittet ”Tekniska granskningskriterier”, underavsnitt ”Orsakar inte betydande skada”, ska punkt 4 ersättas med följande:

”4. Omställning till en cirkulär ekonomi	Åtgärder har vidtagits för hantering och återvinning av avfall i slutet av livscykeln, inklusive genom avtalsenliga överenskommelser om avveckling med leverantörer av återvinningstjänster, reflektioner i ekonomiska prognoser eller officiell projektdokumentation. Dessa åtgärder säkerställer att komponenter och material separeras och behandlas för att maximera återvinning och återanvändning i enlighet med avfallshierarkin, EU:s principer för avfallshantering och tillämpliga bestämmelser, i synnerhet genom återanvändning och återvinning av batterier och elektronik och de kritiska råmaterial som ingår i dessa. Dessa åtgärder omfattar även kontroll och hantering av farligt material. Åtgärder har vidtagits för att förebygga uppkomst av avfall i användningsfasen (underhåll, drift av transporttjänster med avseende på matavfall) och för att hantera allt återstående avfall i enlighet med avfallshierarkin.

[*1] Växthusgasintensiteten för den energi som ett fartyg använder ombord kontrolleras av en oberoende tredje part och beräknas som mängden utsläpp av växthusgaser per energienhet enligt den metod och de standardvärden som anges i Europaparlamentets och rådets förordning om användning av förnybar energi och koldioxidsnåla bränslen inom sjöfarten och om ändring av direktiv 2009/16/EG.”

12. Avsnitt 6.8 ska ändras på följande sätt:

a) I underavsnittet ”Tekniska granskningskriterier”, underavsnitt ”Väsentliga bidrag till begränsningen av klimatförändringar”, ska följande läggas till som punkt 1 c:

”c) Om det inte är tekniskt och ekonomiskt möjligt att uppfylla kraven i led a, från och med den 1 januari 2026, får den årliga genomsnittliga växthusgasintensiteten för den energi som används ombord av ett fartyg eller ett företags flotta under en rapporteringsperiod [*1]) inte överskrida följande gränser:

a) 76,4 g CO_2e/MJ från och med den 1 januari 2026 till och med den 31 december 2029.

b) 61,1 g CO_2e/MJ från och med den 1 januari 2030 till och med den 31 december 2034.

c) 45,8 g CO_2e/MJ från och med den 1 januari 2035 till och med den 31 december 2039.

d) 30,6 g CO_2e/MJ från och med den 1 januari 2040 till och med den 31 december 2044.

e) 15,3 g CO_2e/MJ från och med den 1 januari 2045 till och med den 31 december 2049.

f) 0 g CO_2e/MJ från och med den 1 januari 2050.”

b) I underavsnittet ”Tekniska granskningskriterier”, underavsnitt ”Orsakar inte betydande skada” ska punkterna 4 och 5 ersättas med följande:

”4. Omställning till en cirkulär ekonomi	Åtgärder har vidtagits för hantering och återvinning av avfall i slutet av livscykeln, inklusive genom avtalsenliga överenskommelser om avveckling med leverantörer av återvinningstjänster, reflektioner i ekonomiska prognoser eller officiell projektdokumentation. Dessa åtgärder säkerställer att komponenter och material separeras och behandlas för att maximera återvinning och återanvändning i enlighet med avfallshierarkin, EU:s principer för avfallshantering och tillämpliga bestämmelser, i synnerhet genom återanvändning och återvinning av batterier och elektronik och de kritiska råmaterial som ingår i dessa. Dessa åtgärder omfattar även kontroll och hantering av farligt material.
5. Förebyggande och bekämpning av föroreningar	Fartygens motorer efterlever utsläppsgränserna i bilaga II till förordning (EU) 2016/1628 (inklusive fartyg som följer dessa gränsvärden utan typgodkända lösningar såsom genom efterbehandling).

[*1] Växthusgasintensiteten för den energi som ett fartyg använder ombord kontrolleras av en oberoende tredje part och beräknas som mängden utsläpp av växthusgaser per energienhet enligt den metod och de standardvärden som anges i Europaparlamentets och rådets förordning om användning av förnybar energi och koldioxidsnåla bränslen inom sjöfarten och om ändring av direktiv 2009/16/EG.”

13. Avsnitt 6.9 ska ändras på följande sätt:

a) I underavsnitt ”Tekniska granskningskriterier”, underavsnitt ”Väsentligt bidrag till begränsning av klimatförändringar”, ska punkt 1 ersättas med följande:

”1. Den retroaktiva anpassningen uppnår ett eller flera av följande:

a) Minskar bränsleförbrukningen för fartyg för passagerartransport på inre vattenvägar med minst 15 % uttryckt per energienhet per hel resa (full passagerarkryssning), vilket framgår av en jämförande beräkning för de representativa navigeringsområdena (inklusive representativa lastprofiler och dockning) i vilka fartyget ska drivas eller med hjälp av resultaten av modelltester eller simuleringar.

b) Minskar bränsleförbrukningen för fartyg för godstransport på inre vattenvägar med minst 15 % uttryckt i liter bränsle per tonkilometer, vilket visas genom en jämförande beräkning för representativa farleder (inbegripet representativa lastprofiler), där fartyget ska användas eller genom resultat från modelltester eller simuleringar.”

b) I underavsnittet ”Tekniska granskningskriterier”, underavsnitt ”Orsakar inte betydande skada” ska punkterna 4 och 5 ersättas med följande:

”4. Omställning till en cirkulär ekonomi	Åtgärder har vidtagits för hantering och återvinning av avfall i slutet av livscykeln, inklusive genom avtalsenliga överenskommelser om avveckling med leverantörer av återvinningstjänster, reflektioner i ekonomiska prognoser eller officiell projektdokumentation. Dessa åtgärder säkerställer att komponenter och material separeras och behandlas för att maximera återvinning och återanvändning i enlighet med avfallshierarkin, EU:s principer för avfallshantering och tillämpliga bestämmelser, i synnerhet genom återanvändning och återvinning av batterier och elektronik och de kritiska råmaterial som ingår i dessa. Dessa åtgärder omfattar även kontroll och hantering av farligt material.

5. Förebyggande och bekämpning av föroreningar	Verksamheten uppfyller de kriterier som anges i tillägg C till denna bilaga. Fartygens motorer efterlever utsläppsgränserna i bilaga II till förordning (EU) 2016/1628 (inklusive fartyg som följer dessa gränsvärden utan typgodkända lösningar såsom genom efterbehandling).”

14. Avsnitt 6.10 ska ändras på följande sätt:

a) I underavsnittet ”Tekniska granskningskriterier”, underavsnitt ”Väsentliga bidrag till begränsningen av klimatförändringar” ska leden e och f läggas till i punkt 1:

”e) Om det inte är tekniskt och ekonomiskt möjligt att uppfylla kraven i punkt a har de fartyg som kan drivas med bränsle med noll direkta koldioxidutsläpp i form av avgaser eller med bränsle från förnybara energikällor [*1]), från och med den 1 januari 2026, ett värde i energieffektivitetsindex (EEDI) som motsvarar en minskning av EEDI-referenslinjen med minst 20 procentenheter under de EEDI-krav som gällde den 1 april 2022 [*2]), och

a) kan anslutas vid en kajplats,

b) för gasdrivna fartyg, visar att de senaste åtgärderna och teknikerna används för att minska metanutsläppen.

f) Om det inte är tekniskt och ekonomiskt möjligt att uppfylla kriteriet i led a, från och med den 1 januari 2026, utöver ett värde i befintligt energieffektivitetsindex för fartyg (EEXI) som motsvarar en minskning av EEDI-referenslinjen med minst 10 procentenheter under de EEXI-krav som gällde den 1 januari 2023 [*3]), överstiger den årliga genomsnittliga växthusgasintensiteten för den energi som ett fartyg använder ombord under en rapporteringsperiod [*4]) inte följande gränser:

a) 76,4 g CO_2e/MJ från och med den 1 januari 2026 till och med den 31 december 2029.

b) 61,1 g CO_2e/MJ från och med den 1 januari 2030 till och med den 31 december 2034.

c) 45,8 g CO_2e/MJ från och med den 1 januari 2035 till och med den 31 december 2039.

d) 30,6 g CO_2e/MJ från och med den 1 januari 2040 till och med den 31 december 2044.

e) 15,3 g CO_2e/MJ från och med den 1 januari 2045.”

b) I underavsnittet ”Tekniska granskningskriterier”, underavsnitt ”Orsakar inte betydande skada”, ska punkterna 4 och 5 ersättas med följande:

”4. Omställning till en cirkulär ekonomi	Åtgärder har vidtagits för hantering och återvinning av avfall i slutet av livscykeln, inklusive genom avtalsenliga överenskommelser om avveckling med leverantörer av återvinningstjänster, reflektioner i ekonomiska prognoser eller officiell projektdokumentation. Dessa åtgärder säkerställer att komponenter och material separeras och behandlas för att maximera återvinning och återanvändning i enlighet med avfallshierarkin, EU:s principer för avfallshantering och tillämpliga bestämmelser, i synnerhet genom återanvändning och återvinning av batterier och elektronik och de kritiska råmaterial som ingår i dessa. Dessa åtgärder omfattar även kontroll och hantering av farligt material.

	För fartyg med ett bruttotonnage över 500 och nybyggda fartyg som ersätter dem uppfyller verksamheten kraven i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1257/2013 [*5]). Skrotade fartyg återvinns vid anläggningar som finns med på den europeiska förteckning över fartygsåtervinningsanläggningar som fastställs i kommissionens genomförandebeslut 2016/2323 [*6]). Verksamheten överensstämmer med Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/883 [*7]) vad gäller skyddet av havsmiljön mot negativa effekter av utsläpp av avfall från fartyg. Fartyget används i enlighet med bilaga V till den internationella konventionen till förhindrande av förorening från fartyg av den 2 november 1973 (IMO:s Marpolkonvention), särskilt för att minska avfallsmängderna och de lagliga utsläppen, genom att avfallet hanteras på ett hållbart och miljövänligt sätt.
5. Förebyggande och bekämpning av föroreningar	När det gäller att minska utsläppen av svaveloxider och partiklar uppfyller fartygen kraven i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/802 [*8]) och föreskrift 14 [*9]) i bilaga VI till IMO:s Marpolkonvention. Svavelhalten i bränslet överskrider inte 0,5 % av massan (den övergripande svavelgränsen) och 0,1 % av massan i utsläppskontrollområden för svaveloxider som utsetts av IMO i Nordsjön och Östersjön samt i Medelhavet (från och med 2025) [*10]). När det gäller utsläppen av kväveoxider (NOx) överensstämmer fartygen med föreskrift 13 [*11]) i bilaga VI till IMO:s Marpolkonvention. Kraven på kväveoxidkrav enligt steg II gäller för fartyg som konstruerats efter 2011. Endast när de framförs i de kväveoxidkontrollområden som fastställs enligt IMO:s regler överensstämmer fartyg som konstruerats efter den 1 januari 2016 med de striktare motorkraven (steg III) för minskade kväveoxidutsläpp [*12]). Utsläppen av svart- och gråvatten överensstämmer med bilaga IV till IMO:s Marpolkonvention. Åtgärder har vidtagits för att minimera toxiciteten hos påväxthindrande skeppsbottenfärg och biocider enligt förordning (EU) nr 528/2012.

[*1] Bränsle som uppfyller de tekniska granskningskriterier som anges i avsnitten 3.10 och 4.13 i denna bilaga.

[*2] EEDI-krav definierade som en procentuell reduktionsfaktor, som ska tillämpas på EEDI-referensvärdet, enligt överenskommelse med Internationella sjöfartsorganisationens kommitté för skydd av den marina miljön vid dess sjuttiofemte session. De definierade procentsatserna i de tekniska granskningskriterierna för EEDI ska läggas till den procentuella reduktionsfaktorn för EEDI.

[*3] EEXI-krav definierade som en procentuell reduktionsfaktor som ska tillämpas på EEDI-referensvärdet, enligt överenskommelse mellan internationella sjöfartsorganisationens kommitté för skydd av den marina miljön vid dess sjuttiosjätte session. De definierade procentsatserna i de tekniska granskningskriterierna för taxonomi för EEXI måste läggas till den procentuella reduktionsfaktorn för EEXI. Uppnått befintligt energieffektivitetsindex för fartyg (EEXI), obligatoriskt från och med den 1 januari 2023 för alla fartyg inom sjöfrakt/passagerartransport, för att mäta deras energieffektivitet och för att inleda insamling av uppgifter för rapportering av deras årliga operativa indikator för koldioxidintensitet (CII) och CII-bedömning. (version av den 27 juni 2023: https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/EEXI-CII-FAQ.aspx).

[*4] Växthusgasintensiteten för den energi som ett fartyg använder ombord kontrolleras av en oberoende tredje part och beräknas som mängden utsläpp av växthusgaser per energienhet enligt den metod och de standardvärden som anges i Europaparlamentets och rådets förordning om användning av förnybar energi och koldioxidsnåla bränslen inom sjöfarten och om ändring av direktiv 2009/16/EG.

[*5] Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1257/2013 av den 20 november 2013 om återvinning av fartyg och om ändring av förordning (EG) nr 1013/2006 och direktiv 2009/16/EG (EUT L 330 10.12.2013, s. 1).

[*6] Kommissionens genomförandebeslut (EU) 2016/2323 av den 19 december 2016 om inrättande av den europeiska förteckningen över fartygsåtervinningsanläggningar i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1257/2013 om återvinning av fartyg (EUT L 345, 20.12.2016, s. 119).

[*7] Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/883 av den 17 april 2019 om mottagningsanordningar i hamn för avlämning av avfall från fartyg, om ändring av direktiv 2010/65/EU och upphävande av direktiv 2000/59/EG (EUT L 151, 7.6.2019, s. 116).

[*8] Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/802 av den 11 maj 2016 om att minska svavelhalten i vissa flytande bränslen (EUT L 132, 21.5.2016, s. 58).

[*9] (Version av den 27 juni 2023: http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Pages/Sulphur-oxides-(SOx)-%E2 %80 %93-Regulation-14.aspx).

[*10] När det gäller utvidgningen av de krav som gäller i utsläppskontrollområden till andra hav i unionen håller de länder som gränsar till Medelhavet på att diskutera om det ska inrättas ett relevant utsläppskontrollområde inom Barcelonakonventionens regelverk.

[*11] (Version av den 27 juni 2023: http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Pages/Nitrogenoxides-(NOx)-–-Regulation-13.aspx).

[*12] I unionshaven gäller kravet från och med 2021 i Östersjön och Nordsjön.”

15. Avsnitt 6.11 ska ändras på följande sätt:

a) I underavsnittet ”Tekniska granskningskriterier”, underavsnitt ”Väsentligt bidrag till begränsningen av klimatförändringar”, ska leden d och e läggas till:

”d) Om det inte är tekniskt och ekonomiskt möjligt att uppfylla kraven i punkt a har de fartyg som kan drivas med bränsle med noll direkta utsläpp i form av avgaser eller med bränsle från förnybara energikällor [*1]), från och med den 1 januari 2026, ett värde i energieffektivitetsindex (EEDI) som motsvarar en minskning av EEDI-referenslinjen med minst 20 procentenheter under de EEDI-krav som gällde den 1 april 2022 [*2]), och

a) kan anslutas vid en kajplats,

b) för gasdrivna fartyg, visar att de senaste åtgärderna och teknikerna används för att minska metanutsläppen.

e) Om det är tekniskt och ekonomiskt omöjligt att uppfylla kraven i led a, från och med den 1 januari 2026, utöver ett uppnått värde i befintligt energieffektivitetsindex för fartyg (EEXI) som motsvarar en minskning av EEDI-referenslinjen med minst 10 procentenheter under de EEXI-krav som gällde den 1 januari 2023 [*3]), den årliga genomsnittliga växthusgasintensiteten för den energi som ett fartyg använder ombord under en rapporteringsperiod [*4]) överskrider inte följande gränser:

a) 76,4 g CO_2e/MJ från och med den 1 januari 2026 till och med den 31 december 2029.

b) 61,1 g CO_2e/MJ från och med den 1 januari 2030 till och med den 31 december 2034.

c) 45,8 g CO_2e/MJ från och med den 1 januari 2035 till och med den 31 december 2039.

d) 30,6 g CO_2e/MJ från och med den 1 januari 2040 till och med den 31 december 2044.

e) 15,3 g CO_2e/MJ från och med den 1 januari 2045.”

b) I underavsnittet ”Tekniska granskningskriterier”, underavsnitt ”Orsakar inte betydande skada”, ska punkterna 4 och 5 ersättas med följande:

”4. Omställning till en cirkulär ekonomi	Åtgärder har vidtagits för hantering och återvinning av avfall i slutet av livscykeln, inklusive genom avtalsenliga överenskommelser om avveckling med leverantörer av återvinningstjänster, reflektioner i ekonomiska prognoser eller officiell projektdokumentation. Dessa åtgärder säkerställer att komponenter och material separeras och behandlas för att maximera återvinning och återanvändning i enlighet med avfallshierarkin, EU:s principer för avfallshantering och tillämpliga bestämmelser, i synnerhet genom återanvändning och återvinning av batterier och elektronik och de kritiska råmaterial som ingår i dessa. Dessa åtgärder omfattar även kontroll och hantering av farligt material. Åtgärder har vidtagits för att förebygga uppkomst av avfall i användningsfasen (underhåll, drift av transporttjänster med avseende på matavfall) och för att hantera allt återstående avfall i enlighet med avfallshierarkin. För fartyg med ett bruttotonnage över 500 och nybyggda fartyg som ersätter dem uppfyller verksamheten kraven i förordning (EU) nr 1257/2013. Skrotade fartyg återvinns vid anläggningar som finns med på den europeiska förteckning över fartygsåtervinningsanläggningar som fastställs i kommissionens genomförandebeslut 2016/2323. Verksamheten överensstämmer med direktiv (EU) 2019/883 vad gäller skyddet av havsmiljön mot negativa effekter av utsläpp av avfall från fartyg. Fartyget används i enlighet med bilaga V till den internationella konventionen till förhindrande av förorening från fartyg av den 2 november 1973 (IMO:s Marpolkonvention), särskilt för att minska avfallsmängderna och de lagliga utsläppen, genom att avfallet hanteras på ett hållbart och miljövänligt sätt.
5. Förebyggande och bekämpning av föroreningar	När det gäller att minska utsläppen av svaveldioxid och partiklar uppfyller fartygen kraven i direktiv (EU) 2016/802 och föreskrift 14 i bilaga VI till IMO:s Marpolkonvention. Svavelhalten i bränslet överskrider inte 0,50 % av massan (den övergripande svavelgränsen) och 0,10 % av massan i utsläppskontrollområden för svaveloxider som utsetts av IMO i Nordsjön och Östersjön samt i Medelhavet (från och med 2025) [*5]). När det gäller utsläppen av kväveoxider (NOx) överensstämmer fartygen med föreskrift 13 i bilaga VI till IMO:s Marpolkonvention. Kraven på kväveoxidkrav enligt steg II gäller för fartyg som konstruerats efter 2011. Endast när de framförs i de kväveoxidkontrollområden som fastställs enligt IMO:s regler överensstämmer fartyg som konstruerats efter den 1 januari 2016 med de striktare motorkraven (steg III) för minskade kväveoxidutsläpp [*6]). Utsläppen av svart- och gråvatten överensstämmer med bilaga IV till IMO:s Marpolkonvention. Åtgärder har vidtagits för att minimera toxiciteten hos påväxthindrande skeppsbottenfärg och biocider enligt förordning (EU) nr 528/2012.

[*1] Bränslen som uppfyller de tekniska granskningskriterier som anges i avsnitten 3.10 och 4.13 i denna bilaga.

[*2] EEDI-krav definierade som en procentuell reduktionsfaktor, som ska tillämpas på EEDI-referensvärdet, enligt överenskommelse mellan internationella sjöfartsorganisationens kommitté för skydd av den marina miljön vid dess sjuttiofemte session. De definierade procentsatserna i de tekniska granskningskriterierna för EEDI ska läggas till den procentuella reduktionsfaktorn för EEDI.

[*3] EEXI-krav definierade som en procentuell reduktionsfaktor, som ska tillämpas på EEDI-referensvärdet, enligt överenskommelse med Internationella sjöfartsorganisationens kommitté för skydd av den marina miljön vid dess sjuttiosjätte session. De definierade procentsatserna i de tekniska granskningskriterierna i taxonomin för EEXI måste läggas till den procentuella reduktionsfaktorn för EEXI. Uppnått befintligt energieffektivitetsindex för fartyg (EEXI), obligatoriskt från och med den 1 januari 2023 för alla fartyg inom sjöfrakt/passagerartransport, för att mäta deras energieffektivitet och för att inleda insamling av uppgifter för rapportering av deras årliga operativa indikator för koldioxidintensitet (CII) och CII-bedömning. (version av den 27 juni 2023: https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/EEXI-CII-FAQ.aspx).

[*4] Växthusgasintensiteten för den energi som ett fartyg använder ombord kontrolleras av en oberoende tredje part och beräknas som mängden utsläpp av växthusgaser per energienhet enligt den metod och de standardvärden som anges i Europaparlamentets och rådets förordning om användning av förnybar energi och koldioxidsnåla bränslen inom sjöfarten och om ändring av direktiv 2009/16/EG.

[*5] När det gäller utvidgningen av de krav som gäller i utsläppskontrollområden till andra hav i unionen håller de länder som gränsar till Medelhavet på att diskutera om det ska inrättas ett relevant utsläppskontrollområde inom Barcelonakonventionens regelverk.

[*6] I unionshaven gäller kravet från och med 2021 i Östersjön och Nordsjön.”

16. Avsnitt 6.12 ska ändras på följande sätt:

a) I underavsnitt ”Tekniska granskningskriterier”, ska punkt 1 i underavsnittet ”Väsentliga bidrag till begränsningen av klimatförändringar”, ersättas med följande:

”1. Verksamheten uppfyller ett eller flera av följande kriterier:

a) Den retroaktiva anpassningen leder till att fartygets bränsleförbrukning minskar med minst 15 % uttryckt i gram bränsle per ton dödvikt per sjömil, vilket visas genom beräkningsströmningsdynamik (CFD), tanktester eller liknande tekniska beräkningar.

b) Gör det möjligt för fartygen att uppnå ett värde i befintligt energieffektivitetsindex för fartyg (EEXI) som är minst 10 % lägre än de EEXI-krav som gällde den 1 januari 2023 och om fartygen kan drivas med utsläppsbränslen utan direkt utsläpp (avgasrör) eller på bränslen från förnybara källor [*1]), och ha möjlighet att ansluta vid kaj och är utrustade med plug-in-strömteknik.”

b) I underavsnittet ”Tekniska granskningskriterier”, underavsnitt ”Orsakar inte betydande skada”, ska punkterna 4 och 5 ersättas med följande:

”4. Omställning till en cirkulär ekonomi	Åtgärder har vidtagits för hantering och återvinning av avfall i slutet av livscykeln, inklusive genom avtalsenliga överenskommelser om avveckling med leverantörer av återvinningstjänster, reflektioner i ekonomiska prognoser eller officiell projektdokumentation. Dessa åtgärder säkerställer att komponenter och material separeras och behandlas för att maximera återvinning och återanvändning i enlighet med avfallshierarkin, EU:s principer för avfallshantering och tillämpliga bestämmelser, i synnerhet genom återanvändning och återvinning av batterier och elektronik och de kritiska råmaterial som ingår i dessa. Dessa åtgärder omfattar även kontroll och hantering av farligt material.

	För fartyg med ett bruttotonnage över 500 och nybyggda fartyg som ersätter dem uppfyller verksamheten kraven i förordning (EU) nr 1257/2013. Skrotade fartyg återvinns vid anläggningar som finns med på den europeiska förteckning över fartygsåtervinningsanläggningar som fastställs i kommissionens genomförandebeslut 2016/2323. Verksamheten överensstämmer med direktiv (EU) 2019/883 vad gäller skyddet av havsmiljön mot negativa effekter av utsläpp av avfall från fartyg. Fartyget används i enlighet med bilaga V till den internationella konventionen till förhindrande av förorening från fartyg av den 2 november 1973 (IMO:s Marpolkonvention), särskilt för att minska avfallsmängderna och de lagliga utsläppen, genom att avfallet hanteras på ett hållbart och miljövänligt sätt.
5. Förebyggande och bekämpning av föroreningar	Verksamheten uppfyller de kriterier som anges i tillägg C till denna bilaga. När det gäller att minska utsläppen av svaveldioxid och partiklar uppfyller fartygen kraven i direktiv (EU) 2016/802 och föreskrift 14 i bilaga VI till IMO:s Marpolkonvention. Svavelhalten i bränslet överskrider inte 0,50 % av massan (den övergripande svavelgränsen) och 0,10 % av massan i utsläppskontrollområden för svaveloxider som utsetts av IMO [*2]) i Nordsjön och Östersjön samt i Medelhavet (från och med 2025). När det gäller utsläppen av kväveoxider (NOx) överensstämmer fartygen med föreskrift 13 i bilaga VI till IMO:s Marpolkonvention. Kraven på kväveoxidkrav enligt steg II gäller för fartyg som konstruerats efter 2011. Endast när de framförs i de kväveoxidkontrollområden som fastställs enligt IMO:s regler överensstämmer fartyg som konstruerats efter den 1 januari 2016 med de striktare motorkraven (steg III) för minskade kväveoxidutsläpp [*3]). Utsläppen av svart- och gråvatten överensstämmer med bilaga IV till IMO:s Marpolkonvention. Åtgärder har vidtagits för att minimera toxiciteten hos påväxthindrande skeppsbottenfärg och biocider enligt förordning (EU) nr 528/2012.

[*1] Bränsle som uppfyller de tekniska granskningskriterier som anges i avsnitten 3.10 och 4.13 i denna bilaga.

[*2] När det gäller utvidgningen av de krav som gäller i utsläppskontrollområden till andra hav i unionen håller de länder som gränsar till Medelhavet på att diskutera om det ska inrättas ett relevant utsläppskontrollområde inom Barcelonakonventionens regelverk.

[*3] I unionshaven gäller kravet från och med 2021 i Östersjön och Nordsjön."

17. I avsnitt 6.13, underavsnitt "Beskrivning av verksamheten", ska andra stycket ersättas med följande:

"De ekonomiska verksamheterna i denna kategori kan vara förknippade med flera Nace-koder, särskilt F42.11, F42.12, F42.13, F43.21, M71.12 och M71.20, i enlighet med den statistiska näringsgrensindelning som fastställs i förordning (EG) nr 1893/2006."

18. Avsnitt 6.14 ska ändras på följande sätt:

a) I underavsnittet ”Beskrivning av verksamheten” ska andra stycket ersättas med följande:

”Tillverkning, installation, teknisk rådgivning, retroaktiv anpassning, uppgradering, reparation, underhåll och användning för andra ändamål av produkter, utrustning, system och programvara som är relaterade till något av följande:

a) Monterade järnvägsspår.

b) Järnvägskomponenter som beskrivs i punkterna 2.2–2.6 i bilaga II till direktiv (EU) 2016/797.

De ekonomiska verksamheterna i denna kategori kan vara förknippade med flera Nace-koder, särskilt C25.99, C27.9, C30.20, F42.12, F42.13, M71.12, M71.20, F43.21 och H52.21, i enlighet med den statistiska näringsgrensindelning som fastställs i förordning (EG) nr 1893/2006.”

b) I underavsnittet ”Tekniska granskningskriterier”, underavsnitt ”Väsentliga bidrag till begränsningen av klimatförändringar”, ska punkt 1 d läggas till:

”d) digitala verktyg möjliggör en ökning av effektivitet, kapacitet eller energibesparing.”

c) I underavsnittet ”Tekniska granskningskriterier”, underavsnitt ”Orsakar inte betydande skada”, ska punkterna 4, 5 och 6 ersättas med följande:

”4. Omställning till en cirkulär ekonomi	Verksamhetsutövarna begränsar avfallsgenereringen i processrelaterad konstruktion och rivning och tar hänsyn till de bästa tillgängliga teknikerna. Minst 70 viktprocent av det ofarliga bygg- och rivningsavfallet (med undantag av naturligt förekommande material som avses i kategori 17 05 04 i den europeiska förteckningen över avfall, som upprättats enligt beslut 2000/532/EG) från byggarbetsplatsen förbereds för återanvändning, återvinning eller annan materialåtervinning, inklusive återfyllnadsmaterial där avfall används för att ersätta andra material, i enlighet med avfallshierarkin och EU:s protokoll för bygg- och rivningsavfall [*1]). Verksamhetsutövarna använder sig av selektiv rivning för att möjliggöra bortskaffande och säker hantering av farliga ämnen och underlätta återanvändning och återvinning av hög kvalitet. Inom ramen för tillverkningen av komponenter undersöker man tillgången på och antar, när så är möjligt, teknik som stöder a) återanvändning och användning av returråvaror och återanvända komponenter i tillverkade produkter, b) konstruktion för hög hållbarhet, återvinningsbarhet, enkel demontering och anpassningsbarhet hos tillverkade produkter, c) avfallshantering som prioriterar återvinning framför bortskaffande i tillverkningsprocessen, d) information om och spårbarhet för ämnen som inger betänkligheter under de tillverkade produkternas hela livscykel.
5. Förebyggande och bekämpning av föroreningar	Om lämpligt, med tanke på hur pass känsligt det berörda området är, i synnerhet i termer av den befolkning som berörs, minskas buller och vibrationer från användningen av infrastrukturerna genom införande av diken, bullerplank eller andra åtgärder som överensstämmer med Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/49/EG [*2]).

	Åtgärder vidtas för att minska buller, damm och förorenande utsläpp under bygg- eller underhållsarbeten. För tillverkning av komponenter uppfyller verksamheten de kriterier som anges i tillägg C till denna bilaga.
6. Skydd och återställande av biologisk mångfald och ekosystem	Verksamheten uppfyller de kriterier som anges i tillägg D till denna bilaga. Dessutom ska följande säkerställas: a) Verksamheten har i EU, när det gäller Natura 2000-områden, inga betydande effekter på Natura 2000-områden med avseende på deras bevarandemål utifrån en lämplig bedömning utförd i enlighet med artikel 6.3 i rådets direktiv 92/43/EEG [*3]). b) I EU, i alla områden, gör verksamheten det inte svårare att återställa eller bibehålla en gynnsam bevarandestatus hos populationer av arter som skyddas enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 92/43/EEG och Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/147/EG [*4]). Verksamheten gör det inte heller svårare att återställa eller bibehålla en gynnsam bevarandestatus hos de berörda livsmiljötyper som är skyddade enligt direktiv 92/43/EEG. c) Utanför EU bedrivs verksamheten i enlighet med tillämplig lagstiftning om bevarande av livsmiljöer och arter.

[*1] EU:s protokoll för hantering av bygg- och anläggningsavfall, september 2016: https://ec.europa.eu/docsroom/documents/20509/.

[*2] Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/49/EG av den 25 juni 2002 om bedömning och hantering av omgivningsbuller – Kommissionens förklaring i förlikningskommittén om direktivet om bedömning och hantering av omgivningsbuller (EGT L 189, 18.7.2002, s. 12).

[*3] Rådets direktiv 92/43/EEG av den 21 maj 1992 om bevarande av livsmiljöer samt vilda djur och växter (EGT L 206, 22.7.1992, s. 7).

[*4] Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/147/EG av den 30 november 2009 om bevarande av vilda fåglar (EUT L 20, 26.1.2010, s. 7)."

19. I avsnitt 6.15, underavsnitt "Beskrivning av verksamheten", ska andra stycket ersättas med följande:

"De ekonomiska verksamheterna i denna kategori kan vara förknippade med flera Nace-koder, särskilt F42.11, F42.13, M71.12 och M71.20, i enlighet med den statistiska näringsgrensindelning som fastställs i förordning (EG) nr 1893/2006."

20. Avsnitt 6.16 ska ändras på följande sätt:

a) Underavsnitt "Beskrivning av verksamheten" ska ersättas med följande:

"Beskrivning av verksamheten

Anläggande, modernisering, drift och underhåll av infrastruktur som krävs för drift av fartyg med noll koldioxidutsläpp i form av avgaser eller för hamnens egen verksamhet, samt infrastruktur för omlastning, trafikomställning och anläggningar för tjänster samt säkerhets- och trafikledningssystem.

Verksamheterna i denna kategori omfattar inte muddring av vattenvägar.

De ekonomiska verksamheterna i denna kategori kan vara förknippade med flera Nace-koder, särskilt F42.91, M71.12 och M71.20, i enlighet med den statistiska näringsgrensindelning som fastställs i förordning (EG) nr 1893/2006. En ekonomisk verksamhet i denna kategori är en möjliggörande verksamhet enligt artikel 10.1 i i förordning (EU) 2020/852 om den uppfyller de tekniska granskningskriterier som specificeras i detta avsnitt."

b) I underavsnittet "Tekniska granskningskriterier", underavsnitt "Väsentliga bidrag till begränsningen av klimatförändringar", ska punkt 1 e läggas till:

"e) Modernisering av den befintliga infrastruktur som är nödvändig för att möjliggöra trafikomställning och lämplighet för användning av fartyg med noll direkta koldioxidutsläpp (i form av avgaser) och som har genomgått en verifierad klimatsäkringsbedömning i enlighet med kommissionens tillkännagivande om teknisk vägledning om klimatsäkring av infrastruktur under perioden 2021–2027 (2021/C 373/01)."

c) I underavsnittet "Tekniska granskningskriterier", underavsnitt "Orsakar inte betydande skada", ska punkterna 3, 4, 5 och 6 ersättas med följande:

"3. Hållbar användning och skydd av vatten och marina resurser	Verksamheten uppfyller kraven i artikel 4 i direktiv 2000/60/EG. I enlighet med artikel 4 i direktiv 2000/60/EG, särskilt punkt 7, ska en konsekvensbedömning av projektet genomföras för att bedöma alla potentiella effekter på vattenstatusen inom samma avrinningsdistrikt och på skyddade livsmiljöer och arter som är direkt beroende av vatten, med särskild hänsyn till flyttkorridorer, fritt strömmande vattendrag eller ekosystem som ligger nära ostörda förhållanden. Bedömningen bygger på aktuella, heltäckande och korrekta uppgifter, inklusive övervakningsdata om biologiska kvalitetsfaktorer som är särskilt känsliga för hydromorfologiska förändringar, och på vattenförekomstens förväntade status till följd av de nya verksamheterna, jämfört med den nuvarande statusen. Bedömningen avser särskilt de kumulativa effekterna av det nya projektet och annan befintlig eller planerad infrastruktur i avrinningsdistriktet. På grundval av konsekvensbedömningen har det fastställts att projektet, genom sin utformning och placering samt genom riskbegränsningsåtgärder, planeras så att det uppfyller minst ett av följande krav: a) Projektet medför ingen försämring och äventyrar inte uppnåendet av god status eller potential för den specifika vattenförekomst det avser. b) Om projektet riskerar att försämra eller äventyra uppnåendet av god status/potential för den specifika vattenförekomst den avser, är en sådan försämring inte stor, och motiveras genom en detaljerad kostnads-nyttoanalys som visar följande: i) Att det föreligger tvingande hänsyn till allmänintresset eller att de förväntade fördelarna med det planerade infrastrukturprojektet när det gäller begränsning av eller anpassning till klimatförändringar uppväger kostnaderna för försämrad vattenstatus för miljön och samhället.

	ii) Att allmänintresset eller de förväntade fördelarna med verksamheten, på grund av teknisk genomförbarhet eller oproportionerliga kostnader, inte kan uppnås på alternativa sätt som skulle leda till ett bättre miljöresultat (såsom en naturbaserad lösning, en annan plats, återställande/renovering av befintlig infrastruktur eller användning av teknik som inte stör flodens kontinuitet). Alla tekniskt genomförbara och ekologiskt relevanta riskbegränsningsåtgärder genomförs för att minska de negativa effekterna på vatten samt på skyddade livsmiljöer och arter som är direkt beroende av vatten. Riskbegränsningsåtgärderna omfattar, då det är relevant och beroende på de ekosystem som finns naturligt i de berörda vattenförekomsterna följande: a) Åtgärder för att säkerställa förhållanden som ligger så nära ostörd kontinuitet som möjligt (bland annat åtgärder för att säkerställa longitudinell och lateral kontinuitet, minsta ekologiska flöde och sedimentflöde). b) Åtgärder för att skydda eller förbättra de morfologiska förhållandena och livsmiljöerna för vattenlevande arter. c) Åtgärder för att minska de negativa effekterna av eutrofiering. Åtgärdernas effektivitet övervakas i samband med godkännandet eller tillståndet, som anger de villkor som syftar till att god status eller potential uppnås för den berörda vattenförekomsten. Projektet äventyrar inte varaktigt uppnåendet av god status/potential för någon av vattenförekomsterna i samma avrinningsdistrikt. Utöver begränsningsåtgärder vidtas i tillämpliga fall kompensationsåtgärder för att säkerställa att projektet inte leder till en allmän försämring av statusen hos vattenförekomster i samma avrinningsdistrikt. Det resultatet uppnås genom att kontinuiteten (longitudinell eller lateral) inom samma avrinningsdistrikt återställs i en omfattning som kompenserar för det avbrott i kontinuiteten som det planerade infrastrukturprojektet kan orsaka. Ersättningen börjar innan projektet genomförs.
4. Omställning till en cirkulär ekonomi	Verksamhetsutövarna begränsar avfallsgenereringen i processrelaterad konstruktion och rivning och tar hänsyn till de bästa tillgängliga teknikerna. Minst 70 viktprocent av det ofarliga bygg- och rivningsavfallet (med undantag av naturligt förekommande material som avses i kategori 17 05 04 i den europeiska förteckningen över avfall, som upprättats enligt beslut 2000/532/EG) från byggarbetsplatsen förbereds för återanvändning, återvinning eller annan materialåtervinning, inklusive återfyllnadsmaterial där avfall används för att ersätta andra material, i enlighet med avfallshierarkin och EU:s protokoll för bygg- och rivningsavfall. Verksamhetsutövarna använder sig av selektiv rivning för att möjliggöra bortskaffande och säker hantering av farliga ämnen och underlätta återanvändning och återvinning av hög kvalitet. Inom ramen för verksamheten undersöker man tillgången till och använder, när så är möjligt, teknik som stöder a) återanvändning och användning av returråvaror och återanvända komponenter i tillverkade produkter,

		b) konstruktion för hög hållbarhet, återvinningsbarhet, enkel demontering och anpassningsbarhet hos tillverkade produkter, c) avfallshantering som prioriterar återvinning framför bortskaffande i tillverkningsprocessen, d) information om och spårbarhet för ämnen som inger betänkligheter under de tillverkade produkternas hela livscykel.
5.	Förebyggande och bekämpning av föroreningar	Verksamheten uppfyller de kriterier som anges i tillägg C till denna bilaga. Åtgärder vidtas för att minska buller, vibrationer, damm och förorenande utsläpp under bygg- eller underhållsarbeten.
6.	Skydd och återställande av biologisk mångfald och ekosystem	En miljökonsekvensbedömning eller en prövning [*1]) av behovet av bedömning har utförts i enlighet med direktiv 2011/92/EU [*2]). Om en miljökonsekvensbedömning har utförts innebär detta att de erfordrade riskbegränsnings- och kompensationsåtgärderna för att skydda miljön genomförs. Verksamheten har inga betydande effekter på skyddade områden (Unescos världsarv, viktiga områden för biologisk mångfald samt andra skyddade områden än Natura 2000-områden) och skyddade arter, utifrån en bedömning av dess konsekvenser där hänsyn tas till bästa tillgängliga kunskap [*3]). Dessutom ska följande säkerställas: a) Verksamheten har i EU, när det gäller Natura 2000-områden, inga betydande effekter på Natura 2000-områden med avseende på deras bevarandemål utifrån en lämplig bedömning utförd i enlighet med artikel 6.3 i direktiv 92/43/EEG. b) I EU, i alla områden, gör verksamheten det inte svårare att återställa eller bibehålla en gynnsam bevarandestatus hos populationer av arter som skyddas enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 92/43/EEG och Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/147/EG. Verksamheten gör det inte heller svårare att återställa eller bibehålla en gynnsam bevarandestatus hos de berörda livsmiljötyper som är skyddade enligt direktiv 92/43/EEG. c) I EU förebyggs införandet av invasiva främmande arter, eller så hanteras spridningen av dem i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1143/2014 [*4]). d) Utanför EU bedrivs verksamheten i enlighet med tillämplig lagstiftning om bevarande av livsmiljöer, arter och hantering av invasiva främmande arter.

[*1] Det förfarande varigenom den behöriga myndigheten bestämmer huruvida projekt som redovisas i bilaga II till direktiv 2011/92/EU ska bli föremål för en miljökonsekvensbedömning (i enlighet med artikel 4.2 i det direktivet).

[*2] För verksamhet i tredjeländer, i enlighet med likvärdig tillämplig nationell lagstiftning eller internationella standarder som kräver en miljökonsekvensbedömning eller en prövning av behovet av bedömning, t.ex. standard 1 från IFC: bedömning och hantering av miljömässiga och sociala risker (Assessment and Management of Environmental and Social Risks).

[*3] För verksamhet i tredjeländer, i enlighet med likvärdig tillämplig nationell lagstiftning eller internationella standarder som syftar till ett bevarande av livsmiljöer samt vilda djur och växter, och som kräver 1) en prövning för att avgöra huruvida det behövs en lämplig bedömning av de möjliga effekterna på skyddade livsmiljöer och arter för en viss verksamhet, 2) en sådan lämplig bedömning, om det i prövningen fastställs att den behövs, t.ex. standard 6 från IFC: bevarande av biologisk mångfald och hållbar förvaltning av levande naturresurser (Biodiversity Conservation and Sustainable Management of Living Natural Resources).

[*4] Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1143/2014 av den 22 oktober 2014 om förebyggande och hantering av introduktion och spridning av invasiva främmande arter (EUT L 317, 4.11.2014, s. 35).”

21. Avsnitt 6.17 ska ändras på följande sätt:

a) I underavsnittet ”Beskrivning av verksamheten” ska första stycket ersättas med följande:

”*Beskrivning av verksamheten*

Anläggande, modernisering, underhåll och drift av infrastruktur som krävs för drift av flygplan med noll koldioxidutsläpp i form av avgaser eller för flygplatsens egen verksamhet samt infrastruktur för tillhandahållande av fast markström och förbehandlad luft till stillastående flygplan samt infrastruktur för omlastning med järnvägs- och sjötransport.”

b) I underavsnittet ”Tekniska granskningskriterier”, underavsnitt ”Väsentligt bidrag till begränsningen av klimatförändringar”, ska följande läggas till som led d:

”d) Infrastrukturen och installationerna är avsedda för omlastning av gods mellan järnvägs- och sjötransport: terminalinfrastruktur och terminalöverbyggnader för lastning, lossning och omlastning av varor.”

22. Följande avsnitt ska läggas till som avsnitt 6.18, 6.19 och 6.20:

”6.18 **Leasing av flygplan**

Beskrivning av verksamheten

Uthyrning och leasing av flygplan och flygplansdelar och utrustning [*1]).

De ekonomiska verksamheterna i denna kategori kan vara förknippade med en Nace-kod, särskilt N77.35 i enlighet med den statistiska näringsgrensindelning som fastställs i förordning (EG) nr 1893/2006.

Om en ekonomisk verksamhet i denna kategori inte uppfyller kriteriet om väsentligt bidrag i led a i detta avsnitt är verksamheten en omställningsverksamhet enligt artikel 10.2 i förordning (EU) 2020/852 om den uppfyller de övriga tekniska granskningskriterier som specificeras i detta avsnitt.

Tekniska granskningskriterier

Väsentliga bidrag till begränsningen av klimatförändringar
Verksamheten består av hyra eller leasing av något av följande:
a) Flygplan med noll direkta koldioxidutsläpp (i form av avgaser).
b) Flygplan som levererats före den 11 december 2023, som uppfyller de tekniska granskningskriterier som avses i leden b eller c i avsnitt 3.21, underavsnitt ’Väsentliga bidrag till begränsningen av klimatförändringar’.
c) Flygplan som levererats efter den 11 december 2023, som uppfyller de tekniska granskningskriterier som avses i leden b eller c i avsnitt 3.21, underavsnitt ’Väsentliga bidrag till begränsningen av klimatförändringar’, och med åtagandet att ett annat flygplan i flottan som inte uppfyller kraven antingen
i) har blivit permanent tillbakadraget från användning inom 6 månader efter leverans av det godkända luftfartyget, i vilket fall ersättningsförhållandet inte är tillämpligt, eller

ii) permanent har tagits ur flottan inom sex månader efter leverans av det flygplan som uppfyller kraven, i vilket fall andelen taxonomiöverensstämmelse för godkända flygplan begränsas av ersättningsgraden enligt avsnitt 3.21.

När flygplan som permanent har tagits ur bruk eller ur flottan

i) inte uppfyller de marginaler som anges i avsnitt 3.21, underavsnitt 'Väsentliga bidrag till begränsningen av klimatförändringar', led b,

ii) har minst 80 % av den maximala startvikten för det flygplan som uppfyller kraven,

iii) har kvarstått i flottan inom minst 12 månader före dess tillbakadragande,

iv) har ett bevis på luftvärdighet som går tillbaka mindre än 6 månader före leverans av det kompatibla flygplanet.

Leasegivaren säkerställer att flygplan i leden b eller c drivs med hållbara flygbränslen i enlighet med de kriterier som anges i punkt 2 d i avsnitt 6.19 i denna bilaga.

Orsakar inte betydande skada

2.	Anpassning till klimatförändringar	Verksamheten uppfyller de kriterier som anges i tillägg A till denna bilaga.
3.	Hållbar användning och skydd av vatten och marina resurser	Ej tillämpligt.
4.	Omställning till en cirkulär ekonomi	Åtgärder har vidtagits för att förebygga uppkomst av avfall i användningsfasen (underhåll) och för att hantera allt återstående avfall i enlighet med avfallshierarkin. Inom ramen för verksamheten undersöker man tillgången till och använder, när så är möjligt, teknik som stöder a) återanvändning och användning av returråvaror och återanvända komponenter i tillverkade produkter, b) konstruktion för hög hållbarhet, återvinningsbarhet, enkel demontering och anpassningsbarhet hos tillverkade produkter, c) avfallshantering som prioriterar återvinning framför bortskaffande i tillverkningsprocessen, d) information om och spårbarhet för ämnen som inger betänkligheter under de tillverkade produkternas hela livscykel. Åtgärder har vidtagits för hantering och återvinning av avfall i slutet av livscykeln, inklusive genom avtalsenliga överenskommelser om avveckling med leverantörer av återvinningstjänster, reflektioner i ekonomiska prognoser eller officiell projektdokumentation. Dessa åtgärder säkerställer att komponenter och material separeras och behandlas för att maximera återvinning och återanvändning i enlighet med avfallshierarkin, EU:s principer för avfallshantering och tillämpliga bestämmelser, i synnerhet genom återanvändning och återvinning av batterier och elektronik och de kritiska råmaterial som ingår i dessa. Dessa åtgärder omfattar även kontroll och hantering av farligt material.

5.	Förebyggande och bekämpning av föroreningar	Verksamheten uppfyller de kriterier som anges i tillägg C till denna bilaga. Luftfartyget uppfyller de relevanta krav som avses i artikel 9.2 i förordning (EU) 2018/1139. Det luftfartyg som avses i underavsnitt 'Väsentliga bidrag till begränsningen av klimatförändringar', leden b–c, uppfyller följande standarder: a) För andra flygplan än fraktflygplan: Ändring 13 av volym I (buller), kapitel 14 i bilaga 16 till Chicagokonventionen, där summan av skillnaderna vid alla tre mätpunkter mellan de högsta bullernivåerna och de högsta tillåtna bullernivåer som anges i punkterna 14.4.1.1, 14.4.1.2 och 14.4.1.3 inte får vara mindre än 22 EPNdB. För fraktflygplan: Ändring 13 av volym I (buller), kapitel 14 i bilaga 16 till Chicagokonventionen. b) Ändring 10 av volym II (motorutsläpp), kapitlen 2 och 4, i bilaga 16 till Chicagokonventionen.
6.	Skydd och återställande av biologisk mångfald och ekosystem	Ej tillämpligt.

6.19 **Passagerar- och godstransport**

Beskrivning av verksamheten

Inköp, finansiering och drift av luftfartyg, inklusive transport av passagerare och gods.

Den ekonomiska verksamheten omfattar inte leasing av luftfartyg som avses i avsnitt 6.18.

De ekonomiska verksamheterna i denna kategori kan vara förknippade med flera Nace-koder, särskilt H51.1 och H51.21, i enlighet med den statistiska näringsgrensindelning som fastställs i förordning (EG) nr 1893/2006.

Om en ekonomisk verksamhet i denna kategori inte uppfyller kriteriet om väsentligt bidrag i led a i detta avsnitt är verksamheten en omställningsverksamhet enligt artikel 10.2 i förordning (EU) 2020/852 om den uppfyller de övriga tekniska granskningskriterier som specificeras i detta avsnitt.

Tekniska granskningskriterier

Väsentliga bidrag till begränsningen av klimatförändringar
Verksamheten bedrivs med något av följande: a) Flygplan med noll direkta koldioxidutsläpp (i form av avgaser). b) Till och med den 31 december 2029, flygplan som förvärvats före den 11 december 2023, som uppfyller de tekniska granskningskriterier som avses i leden b eller c i avsnitt 3.21, underavsnitt 'Väsentliga bidrag till begränsningen av klimatförändringar'. c) Till och med den 31 december 2029, flygplan som förvärvats efter den 11 december 2023, som uppfyller de tekniska granskningskriterier som avses i leden b eller c i avsnitt 3.21, underavsnitt 'Väsentliga bidrag till begränsningen av klimatförändringar', och med åtagandet att ett annat flygplan i flottan som inte uppfyller kraven antingen i) har blivit permanent tillbakadraget från användning inom 6 månader efter leverans av det godkända luftfartyget, i vilket fall ersättningsförhållandet inte är tillämpligt, eller

ii) permanent tagits ur flottan inom sex månader efter leverans av det flygplan som uppfyller kraven, i vilket fall andelen taxonomiöverensstämmelse för godkända flygplan begränsas av ersättningsgraden enligt avsnitt 3.21.

När flygplan som permanent har tagits ur bruk eller ur flottan

i) inte uppfyller de marginaler som anges i avsnitt 3.21, underavsnitt 'Väsentliga bidrag till begränsningen av klimatförändringar', led b,

ii) har minst 80 % av den maximala startvikten för det flygplan som uppfyller kraven,

iii) har kvarstått i flottan inom minst 12 månader före dess tillbakadragande,

iv) har ett bevis på luftvärdighet som går tillbaka mindre än 6 månader före leverans av det kompatibla flygplanet.

d) Från och med den 1 januari 2030 ska luftfartyg som uppfyller de tekniska kriterier för säkerhetskontroll som anges i leden b eller c ovan och som drivs med en minsta andel hållbara flygbränslen (SAF), motsvarande 15 % 2030 och därefter ökas med 2 procentenheter årligen.

e) Det luftfartyg som drivs med en minsta andel hållbara flygbränslen (SAF), motsvarande 5 % SAF under 2022, varvid andelen SAF ökar med 2 procentenheter årligen därefter.

Det krav på användning av hållbara flygbränslen som avses i leden d och e beräknas med hänsyn till det totala flygbränsle som används av det flygplan som uppfyller kraven och mängden hållbara flygbränslen som används på flottnivå. Operatörer beräknar överensstämmelse som förhållandet mellan den kvantitet (uttryckt i ton) av SAF som köpts på flottnivå dividerat med det totala flygbränsle som används av det godkända luftfartyget multiplicerat med 100. Hållbara flygbränslen definieras i en förordning om säkerställande av lika villkor för hållbar luftfart.

Orsakar inte betydande skada		
2.	Anpassning till klimatförändringar	Verksamheten uppfyller de kriterier som anges i tillägg A till denna bilaga.
3.	Hållbar användning och skydd av vatten och marina resurser	Ej tillämpligt.
4.	Omställning till en cirkulär ekonomi	Åtgärder har vidtagits för att förebygga uppkomst av avfall i användningsfasen (underhåll, drift av transporttjänster med avseende på matavfall) och för att hantera allt återstående avfall i enlighet med avfallshierarkin. Åtgärder har vidtagits för hantering och återvinning av avfall i slutet av livscykeln, inklusive genom avtalsenliga överenskommelser om avveckling med leverantörer av återvinningstjänster, reflektioner i ekonomiska prognoser eller officiell projektdokumentation. Dessa åtgärder säkerställer att komponenter och material separeras och behandlas för att maximera återvinning och återanvändning i enlighet med avfallshierarkin, EU:s principer för avfallshantering och tillämpliga bestämmelser, i synnerhet genom återanvändning och återvinning av batterier och elektronik och de kritiska råmaterial som ingår i dessa. Dessa åtgärder omfattar även kontroll och hantering av farligt material.

5.	Förebyggande och bekämpning av föroreningar	Verksamheten uppfyller de kriterier som anges i tillägg C till denna bilaga. Luftfartyget uppfyller de relevanta krav som avses i artikel 9.2 i förordning (EU) 2018/1139. Det luftfartyg som uppfyller de tekniska granskningskriterierna i leden b–e uppfyller följande standarder: a) För andra flygplan än fraktflygplan: Ändring 13 av volym I (buller), kapitel 14 i bilaga 16 till Chicagokonventionen, där summan av skillnaderna vid alla tre mätpunkter mellan de högsta bullernivåerna och de högsta tillåtna bullernivåer som anges i punkterna 14.4.1.1, 14.4.1.2 och 14.4.1.3 inte får vara mindre än 22 EPNdB. För fraktflygplan: Ändring 13 av volym I (buller), kapitel 14 i bilaga 16 till Chicagokonventionen. b) Ändring 10 av volym II (motorutsläpp), kapitlen 2 och 4, i bilaga 16 till Chicagokonventionen.
6.	Skydd och återställande av biologisk mångfald och ekosystem	Ej tillämpligt.

6.20 **Marktjänstverksamhet inom lufttransporter**

Beskrivning av verksamheten

Tillverkning, reparation, underhåll, översyn, retroaktiv anpassning, utformning, användning för andra ändamål och uppgradering, inköp, finansiering, uthyrning, leasing och drift av utrustning och tjänster som är av betydelse för lufttransporter (marktjänster), inbegripet marktjänster på flygplatser och godshantering, inklusive lastning och lossning av varor från luftfartyg.

Den ekonomiska verksamheten omfattar

a) fordon för rangering av luftfartyg och andra ramptjänster,

b) utrustning för passagerarombordstigning, inbegripet passagerarfärjor, mobila trappsteg,

c) utrustning för bagage- och godshantering, inbegripet bandlastare, bagagetraktorer, palltruckar för flygplatser, lastare för lägre däck och lastare för huvuddäck,

d) utrustning för catering, inbegripet kylcontainerfartyg, utom utrustning med kylaggregat som drivs med förbränningsmotor,

e) underhållsutrustning inklusive underhållsställ och plattformar,

f) påträngande bogserbåtar,

g) avisningsutrustning för luftfartyg och avisning av motorer,

h) snöplogar och annan utrustning för snöröjning och isborttagning,

i) icke-autonom taxering.

Den ekonomiska verksamheten omfattar inte fordon för transport av passagerare och besättning eller för tankning av flygplan som används på flygplatsen som omfattas av avsnitten 3.3, 6.3 och 6.6 i denna bilaga.

De ekonomiska verksamheterna i denna kategori kan vara förknippade med flera Nace-koder, särskilt H52.23, H52.24 och H52.29, i enlighet med den statistiska näringsgrensindelning som fastställs i förordning (EG) nr 1893/2006.

Tekniska granskningskriterier

Väsentliga bidrag till begränsningen av klimatförändringar
Markhanteringsfordonens direkta (avgasrör) koldioxidutsläpp är noll. Framdrivningen av alla markhanteringsanordningar och utrustning kommer från en nollutsläppsmotor.
Orsakar inte betydande skada

2.	Anpassning till klimatförändringar	Verksamheten uppfyller de kriterier som anges i tillägg A till denna bilaga.
3.	Hållbar användning och skydd av vatten och marina resurser	Verksamheten uppfyller de kriterier som anges i tillägg B till denna bilaga. När det gäller avisningsverksamhet har åtgärder vidtagits för att säkerställa nödvändiga utsläppskontroller på flygplatsnivå, för att minska miljöpåverkan på vattendrag, bland annat genom användning av mer miljömässigt hållbara kemikalier, glykolåtervinning och behandling av ytvatten.
4.	Omställning till en cirkulär ekonomi	Åtgärder har vidtagits för att förebygga uppkomst av avfall i användningsfasen (underhåll, drift av transporttjänster med avseende på matavfall) och för att hantera allt återstående avfall i enlighet med avfallshierarkin. Åtgärder har vidtagits för hantering och återvinning av avfall i slutet av livscykeln, inklusive genom avtalsenliga överenskommelser om avveckling med leverantörer av återvinningstjänster, reflektioner i ekonomiska prognoser eller officiell projektdokumentation. Dessa åtgärder säkerställer att komponenter och material separeras och behandlas för att maximera återvinning och återanvändning i enlighet med avfallshierarkin, EU:s principer för avfallshantering och tillämpliga bestämmelser, i synnerhet genom återanvändning och återvinning av batterier och elektronik och de kritiska råmaterial som ingår i dessa. Dessa åtgärder omfattar även kontroll och hantering av farligt material.
5.	Förebyggande och bekämpning av föroreningar	Verksamheten uppfyller de kriterier som anges i tillägg C till denna bilaga.
6.	Skydd och återställande av biologisk mångfald och ekosystem	Ej tillämpligt.

[*1] Verksamheten omfattar leasing av delar och utrustning i den mån de kan kopplas till en godkänd flygplanstyp och förbättrar eller bibehåller luftfartygets effektivitet.”

23. I avsnitt 7.1, underavsnitt ”Tekniska granskningskriterier”, underavsnitt ”Orsakar inte betydande skada”, ska punkt 5 ersättas med följande:

”5. Förebyggande och bekämpning av föroreningar	Byggnadselement och byggmaterial som används i byggnationen uppfyller de kriterier som anges i tillägg C till denna bilaga. Byggnadselement och byggmaterial som används i samband med byggarbetet som kan komma i kontakt med byggnadsanvändarna [*1]) släpper ut mindre än 0,06 mg formaldehyd per m^3 luft i testkammare i samband med testning som utförs i enlighet med de villkor som anges i bilaga XVII till förordning (EG) nr 1907/2006 och mindre än 0,001 mg av carcinogena flyktiga organiska föreningar i kategori 1A och 1B per m^3 luft i testkammare i samband med testning som utförs i enlighet med CEN/EN 16516 [*2]) eller ISO 16000-3:2011 [*3]) eller andra motsvarande standardiserade testvillkor och bestämningsmetoder [*4]). Då den nya byggnaden ligger på en potentiellt kontaminerad plats (tidigare exploaterad mark) har man i området utfört en utredning för att upptäcka potentiella föroreningar, till exempel med hjälp av standarden ISO 18400 [*5]). Åtgärder vidtas för att minska buller, damm och förorenande utsläpp under bygg- eller underhållsarbeten.

[*1] Gäller för färger och lack, takplattor, golvbeläggningar, inklusive tillhörande lim och fogmassa, invändig isolering och invändiga ytbehandlingar (exempelvis för att behandla fukt och mögel).

[*2] CEN/TS 16516:2013, Bygg- och anläggningsprodukter – Bedömning av avgivning av farliga ämnen – Bestämning av emissioner i inomhusluft.

[*3] ISO 16000-3:2011, Inomhusluft – Del 3: Bestämning av formaldehyd och andra karbonylföreningar i inomhusluft och i testkammare – Aktiv provtagning (version av den 4 juni 2021: https://www.iso.org/standard/51812.html).

[*4] Tröskelvärdena för utsläpp av karcinogena flyktiga organiska föreningar avser en testperiod på 28 dagar.

[*5] ISO 18400-serien om markundersökningar – Provtagning.”

24. I avsnitt 7.2, underavsnitt ”Tekniska granskningskriterier”, underavsnitt ”Orsakar inte betydande skada”, ska punkt 5 ersättas med följande:

”5. Förebyggande och bekämpning av föroreningar	Byggnadselement och byggmaterial som används i byggnationen uppfyller de kriterier som anges i tillägg C till denna bilaga. Byggnadselement och byggmaterial som används i samband med byggnadsrenovering som kan komma i kontakt med byggnadsanvändarna [*1]) släpper ut mindre än 0,06 mg formaldehyd per m^3 luft i testkammare i samband med testning som utförs i enlighet med de villkor som anges i bilaga XVII till förordning (EG) nr 1907/2006 och mindre än 0,001 mg av carcinogena flyktiga organiska föreningar i kategori 1A och 1B per m^3 luft i testkammare i samband med testning som utförs i enlighet med CEN/EN 16516 eller ISO 16000-3:2011 [*2]) eller andra motsvarande standardiserade testvillkor och bestämningsmetoder [*3]). Åtgärder vidtas för att minska buller, damm och förorenande utsläpp under bygg- eller underhållsarbeten.

[*1] Gäller för färger och lack, takplattor, golvbeläggningar, inklusive tillhörande lim och fogmassa,nvändig isolering och invändiga ytbehandlingar (exempelvis för att behandla fukt och mögel).

[*2] ISO 16000–3:2011, Inomhusluft – Del 3: Bestämning av formaldehyd och andra karbonylföreningar i inomhusluft och i testkammare – Aktiv provtagning (version av den 4 juni 2021: https://www.iso.org/standard/51812.html).

[*3] Tröskelvärdena för utsläpp av carcinogena flyktiga organiska föreningar avser en testperiod på 28 dagar."

25. I tillägg B ska följande stycke läggas till:

"Verksamheten hindrar inte uppnåendet av god miljöstatus i marina vatten eller försämrar marina vatten som redan har god miljöstatus enligt definitionen i artikel 3.5 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/56/EG [*1*2]), med beaktande av kommissionens beslut (EU) 2017/848 [*3]) när det gäller relevanta kriterier och metodstandarder för dessa deskriptorer.

[*1] Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/56/EG av den 17 juni 2008 om upprättande av en ram för gemenskapens åtgärder på havsmiljöpolitikens område (Ramdirektiv om en marin strategi) (EUT L 164, 25.6.2008, s. 19).

[*2] Enligt definitionen i artikel 3.5 i direktiv 2008/56/EG ska god miljöstatus i marina vatten fastställas på grundval av de kvalitativa deskriptorer som är förtecknade i bilaga I till det direktivet.

[*3] Kommissionens beslut (EU) 2017/848 av den 17 maj 2017 om fastställande av kriterier och metodstandarder för god miljöstatus i marina vatten, specifikationer och standardiserade metoder för övervakning och bedömning och om upphävande av beslut 2010/477/EU (EUT L 125, 18.5.2017, s. 43)."

26. I tillägg C ska led f ersättas med följande:

"f) ämnen, varken för sig, i blandningar eller som beståndsdelar i varor, i en koncentration över 0,1 viktprocent och som uppfyller kriterierna i artikel 57 i förordning (EG) nr 1907/2006 och identifieras i enlighet med artikel 59.1 i den förordningen för en period på minst 18 månader, utom om det bedöms och dokumenteras av verksamhetsutövarna att inga andra lämpliga alternativa ämnen eller alternativ teknik finns tillgängliga på marknaden och under förutsättning att de används under kontrollerade förhållanden [*1]),

[*1] Kommissionen kommer att se över undantagen från förbudet mot tillverkning, utsläppande på marknaden eller användning av de ämnen som avses i led f så snart den har offentliggjort övergripande principer för viktig användning av kemikalier."

27. I tillägg C ska led g utgå.

28. I tillägg C ska följande stycke läggas till efter led f:

"Dessutom ska verksamheten inte leda till tillverkning, förekomst i slutprodukten eller den slutliga produktionen eller utsläppande på marknaden av andra ämnen, varken för sig, i blandningar eller som beståndsdelar i varor, i en koncentration över 0,1 viktprocent, som uppfyller kriterierna i förordning (EG) nr 1272/2008 för någon av de faroklasser eller farokategorier som avses i artikel 57 i förordning (EG) nr 1907/2006, utom om det bedöms och dokumenteras av verksamhetsutövarna att inga andra lämpliga alternativa ämnen eller alternativ teknik finns tillgängliga på marknaden och under förutsättning att de används under kontrollerade förhållanden [*1]).

[*1] Kommissionen kommer att se över undantagen från förbudet mot tillverkning, förekomst i slutprodukten eller den slutliga produktionen eller utsläppande på marknaden av de ämnen som avses i detta led så snart den har offentliggjort övergripande principer för nödvändig användning av kemikalier."

BILAGA II

ÄNDRINGAR AV BILAGA II TILL DELEGERAD FÖRORDNING (EU) 2021/2139

Bilaga II till delegerad förordning (EU) 2021/2139 ska ändras på följande sätt:

1. I avsnitt 3.13, underavsnitt ”Tekniska granskningskriterier”, underavsnitt ”Orsakar inte betydande skada” ska punkt 6 ersättas med följande:

”6. Skydd och återställande av biologisk mångfald och ekosystem	Verksamheten uppfyller de kriterier som anges i tillägg D till denna bilaga.”

2. I avsnitt 4.14, underavsnitt ”Beskrivning av verksamheten” ska tredje stycket ersättas med följande:

”De ekonomiska verksamheterna i denna kategori kan vara förknippade med flera Nace-koder, särskilt D35.22, F42.21 d H49.50, i enlighet med den statistiska näringsgrensindelning som fastställs i förordning (EG) nr 1893/2006.”

3. I avsnitt 4.14, underavsnitt ”Tekniska granskningskriterier”, underavsnitt ”Orsakar inte betydande skada” ska punkt 1 ersättas med följande:

”1. Begränsning av klimatförändringar	Omvandling, användning för andra ändamål eller retroaktiv anpassning ökar inte gasöverförings- och distributionskapaciteten. Omvandling, användning för andra ändamål eller retroaktiv anpassning förlänger inte nätens livslängd utöver den beräknade livslängden före omvandling, användning för andra ändamål eller retroaktiv anpassning, såvida inte nätet är avsett för vätgas eller andra koldioxidsnåla gaser.”

4. I avsnitt 5.6, underavsnitt ”Beskrivning av verksamheten” ska andra stycket ersättas med följande:

”De ekonomiska verksamheterna i denna kategori kan vara förknippade med flera Nace-koder, särskilt E37.00 och F42.99, i enlighet med den statistiska näringsgrensindelning som fastställs i förordning (EG) nr 1893/2006.”

5. Följande avsnitt ska införas som avsnitt 5.13:

”5.13 **Avsaltning**

Beskrivning av verksamheten

Uppförande, drift, uppgradering, utbyggnad och förnyelse av avsaltningsanläggningar för att producera vatten som ska distribueras i dricksvattenförsörjningssystem.

Den ekonomiska verksamheten omfattar uttag av marint eller bräckt vatten, förbehandling (såsom behandling som är utformad för att avlägsna föroreningar, skalbildning eller membranförorening), behandling (såsom omvänd osmos med membranteknik), efterbehandling (desinfektion och konditionering) och lagring av bearbetat vatten. Den ekonomiska verksamheten omfattar också bortskaffande av saltlake (kasseringsvatten) som åstadkoms genom djuphavsrör eller utflöden som ger utspädning eller genom andra tekniker för saltlakning för växter som finns på fler inlandsplatser (t.ex. för avsaltning av bräckt vatten).

Den ekonomiska verksamheten får tillämpas på vatten med varierande salthalt, så länge som dessa vatten inte räknas som sötvatten enligt definitionen i bilaga II till direktiv 2000/60/EG.

De ekonomiska verksamheterna i denna kategori kan vara förknippade med flera Nace-koder, särskilt E36.00 och F42.9, i enlighet med den statistiska näringsgrensindelning som fastställs i förordning (EG) nr 1893/2006.

Om en ekonomisk verksamhet i denna kategori uppfyller kriteriet om väsentligt bidrag i punkt 5, är verksamheten en möjliggörande verksamhet enligt artikel 11.1 b i förordning (EU) 2020/852 om den uppfyller de tekniska granskningskriterier som specificeras i detta avsnitt.

Tekniska granskningskriterier

Väsentligt bidrag till anpassning till klimatförändringar

1. Vid den ekonomiska verksamheten har fysiska och icke-fysiska lösningar (anpassningslösningar) tillämpats som betydligt minskar de viktigaste fysiska klimatrisker som är väsentliga för den verksamheten.

2. De fysiska klimatrisker som är väsentliga för verksamheten har identifierats bland dem som förtecknas i tillägg A till denna bilaga genom en grundlig klimatrisk- och sårbarhetsanalys med följande steg:

   a) Prövning av behovet av analys av verksamheten för att identifiera vilka fysiska klimatrisker från förteckningen i tillägg A till denna bilaga som kan påverka den ekonomiska verksamhetens resultat under dess förväntade livslängd.

   b) Om det bedöms att verksamheten berörs av en eller flera av de fysiska klimatrisker som förtecknas i tillägg A till denna bilaga görs en klimatrisk- och sårbarhetsanalys för att avgöra hur betydande de fysiska klimatriskerna är för den ekonomiska verksamheten.

   c) En bedömning av anpassningslösningar som kan minska den identifierade fysiska klimatrisken.

   Klimatrisk- och sårbarhetsanalysen står i proportion till verksamhetens omfattning och förväntade livslängd, på så sätt att

   a) analysen av verksamheter med en förväntad livslängd på mindre än tio år åtminstone görs med hjälp av klimatprojektioner i minsta lämpliga skala,

   b) analysen av all annan verksamhet görs med hjälp av avancerade klimatprojektioner med högsta tillgängliga upplösning för en rad befintliga framtidsscenarier [*1]) som stämmer överens med verksamhetens förväntade livslängd, inbegripet klimatprojektionsscenarier på minst 10–30 år för större investeringar.

3. Klimatprojektionerna och konsekvensbedömningen bygger på bästa praxis och tillgängliga riktlinjer och tar hänsyn till senaste vetenskapliga rön för sårbarhets- och riskanalys och relaterade metoder i enlighet med de senaste rapporterna från Mellanstatliga panelen för klimatförändringar [*2]), expertgranskade vetenskapliga publikationer och modeller med öppen källkod [*3]) eller betalmodeller.

4. Följande gäller för de anpassningslösningar som genomförs:

   a) De påverkar inte negativt anpassningsåtgärderna eller motståndskraften mot fysiska klimatrisker hos andra människor, naturen, kulturarv, tillgångar eller annan ekonomisk verksamhet.

   b) De gynnar naturbaserade lösningar [*4]) eller förlitar sig i möjligaste mån på blå eller grön infrastruktur [*5]).

   c) De är förenliga med lokala, sektoriella, regionala eller nationella anpassningsplaner och anpassningsstrategier.

   d) De övervakas och mäts mot på förhand fastställda indikatorer, och korrigerande åtgärder övervägs om dessa indikatorer inte uppfylls.

   e) Om den lösning som genomförs är fysisk och består av en verksamhet för vilken tekniska granskningskriterier har angetts i denna bilaga uppfyller lösningen de tekniska granskningskriterierna för att inte orsaka betydande skada för den verksamheten.

5. För att en verksamhet ska betraktas som en möjliggörande verksamhet enligt artikel 11.1 b i förordning (EU) 2020/852 visar verksamhetsutövaren genom en analys av nuvarande och framtida klimatrisker, med hänsyn till osäkerhet och baserat på tillförlitliga uppgifter, att verksamheten tillhandahåller en teknik, produkt, tjänst, information eller praxis, eller främjar användningen av dem med ett av följande primära mål:

   a) Öka motståndskraften mot fysiska klimatrisker hos andra människor, naturen, kulturarv, tillgångar eller annan ekonomisk verksamhet.

   b) Bidra till anpassningen hos andra människor, naturen, kulturarv, tillgångar eller annan ekonomisk verksamhet.

Orsakar inte betydande skada		
1.	Begränsning av klimatförändringar	Växthusgasutsläppen från avsaltningsanläggningen överstiger inte 1 080 g CO_2e/m^3 producerat sötvatten (inklusive behandlingar, pumpning och bortskaffande av saltvatten och tillhörande energianvändning).
3.	Hållbar användning och skydd av vatten och marina resurser	Risker för miljöförstöring i samband med bevarande av vattenkvaliteten och undvikande av vattenstress identifieras och hanteras i syfte att uppnå god vattenstatus och god ekologisk potential enligt definitionen i artikel 2.22 och 2.23 i förordning (EU) 2020/852, i enlighet med direktiv 2000/60/EG [*6]) och en förvaltningsplan för användning och skydd av vatten, som utarbetas för de potentiellt påverkade vattenförekomsterna i samråd med berörda intressenter. Projektet har godkänts av den behöriga myndigheten, inom ramen för en integrerad vattenförvaltning, och i samråd med vattenförvaltningsmyndigheterna har hänsyn tagits till alla andra livskraftiga åtgärder för styrning av efterfrågan på vatten och effektiva åtgärder. En miljökonsekvensbedömning eller miljökontroll utförs i enlighet med nationell lagstiftning och omfattar en bedömning av inverkan på sötvatten och marina vatten i enlighet med direktiven 2000/60/EG och 2008/56/EG. Verksamheten hindrar inte uppnåendet av god miljöstatus i marina vatten eller försämrar inte marina vatten som redan har god miljöstatus enligt definitionen i artikel 2.21 i förordning (EU) 2020/852 och i enlighet med direktiv 2008/56/EG, som särskilt kräver att lämpliga åtgärder vidtas för att förebygga eller begränsa påverkan i förhållande till deskriptorerna i bilaga I till det direktivet, med beaktande av kommissionens beslut (EU) 2017/848 när det gäller relevanta kriterier och metodstandarder för dessa deskriptorer. Verksamheten är i linje med Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/89/EU [*7]). För att begränsa termiska avvikelser i samband med utsläpp av spillvärme, kontrollerar operatören av avsaltningsanläggningar följande: a) Den maximala temperaturen i den mottagande havsvattenförekomsten efter blandning. b) Den maximala temperaturskillnaden mellan den utsläppta mättade saltlösningen och den mottagande havsvattenförekomsten.

		Temperaturkontrollen genomförs i enlighet med de tröskelvärden som fastställs i unionsrätten och nationell rätt.
4.	Omställning till en cirkulär ekonomi	Ej tillämpligt.
5.	Förebyggande och bekämpning av föroreningar	Bortskaffandet av saltlake grundar sig på en miljökonsekvensstudie som omfattar en platsspecifik bedömning av påverkan i förhållande till bortskaffande av saltlake i havet, med beaktande av följande faktorer: a) Beskrivning och förståelse av de lokala baslinjeförhållandena, såsom havsvattenkvalitet, topografi, hydrodynamiska egenskaper och marina ekosystem som bygger på fältmätningar och undersökningar. b) Analys av saltlakespåverkan, baserad på spridningsmodellering av testningen av saltlösning och laboratoriets toxicitet, som syftar till att definiera säkra utsläppstillstånd med hänsyn till saltkoncentration, total alkalinitet, temperatur och giftiga metaller. Den detaljnivå som krävs i bedömningen är lämplig för avsaltningsanläggningens storlek, process- och återvinningsgrad samt dess placering. Miljökonsekvensanalysen visar att effekterna av utsläpp av saltlake inte försämrar ekosystemens integritet. På grundval av miljökonsekvensstudien antar verksamheten säkra kriterier för utsläpp av saltlake, inklusive platsspecifika minimimål för spädning av saltlake, baserade på en lämplig karakterisering av lokala vattenförhållanden, ekosystem, arter och livsmiljöer, för att mildra de eventuella negativa effekterna av bortskaffande av saltlake.
6.	Skydd och återställande av biologisk mångfald och ekosystem	En miljökonsekvensbedömning eller en prövning [*8]) av behovet av bedömning har utförts i enlighet med relevant lagstiftning om miljökonsekvensbedömningar [*9]). Om en miljökonsekvensbedömning har utförts innebär detta att de erfordrade åtgärderna för begränsning, återställande eller kompensation för att skydda miljön genomförs. Verksamheten har inga betydande effekter på skyddade områden (Unescos världsarv, viktiga områden för biologisk mångfald samt andra skyddade områden än Natura 2000-områden) och skyddade arter, utifrån en bedömning av dess konsekvenser där hänsyn tas till bästa tillgängliga kunskap [*10]).

[*1] Framtidsscenarierna omfattar IPCC:s representativa koncentrationsutvecklingsbanor RCP2.6, RCP4.5, RCP6.0 och RCP8.5.

[*2] Utvärderingsrapporter om klimatförändringar: *Impacts, Adaptation and Vulnerability*, som offentliggörs regelbundet av Mellanstatliga panelen för klimatförändringar (IPCC), FN:s organ för utvärdering av forskning om klimatförändringar (https://www.ipcc.ch/reports/).

[*3] T.ex. Copernicustjänster som förvaltas av Europeiska kommissionen.

[*4] Naturbaserade lösningar definieras som lösningar som inspireras och stöds av naturen och är kostnadseffektiva, ger samtidiga miljömässiga, sociala och ekonomiska fördelar och bidrar till att bygga upp motståndskraft. Sådana lösningar leder till mer natur, naturliga inslag och naturliga processer med större mångfald i städer, landskap och havsmiljöer genom lokalt anpassade, resurseffektiva och systemiska insatser. Därför gynnar naturbaserade lösningar den biologiska mångfalden och stöder en rad ekosystemtjänster (version av den 27 juni 2023: https://ec.europa.eu/info/research-and-innovation/research-area/environment/nature-based-solutions_en/).

[*5] Se meddelandet från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén: Grön infrastruktur (GI) – Att stärka Europas naturkapital (COM(2013) 249 final).

[*6] För verksamhet i tredjeländer, i enlighet med tillämplig nationell lagstiftning eller internationella standarder som syftar till att uppnå likvärdiga mål om god vattenstatus och god ekologisk potential, genom likvärdiga processuella och materiella regler. det vill säga en förvaltningsplan för vattenanvändning och vattenskydd som utarbetats i samråd med berörda intressenter och som säkerställer att 1) verksamheternas inverkan på potentiellt påverkade vattenförekomsters identifierade status eller ekologiska potential bedöms och 2) försämring eller förhindrande av god status/ekologisk potential undviks eller, om detta inte är möjligt, det 3) motiveras av bristen på bättre miljöalternativ som inte är oproportionellt kostsamma/tekniskt ogenomförbara, och alla praktiska åtgärder vidtas för att minska de negativa effekterna på vattenförekomstens status.

[*7] Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/89/EU av den 23 juli 2014 om upprättandet av en ram för havsplanering (EUT L 257, 28.8.2014, s. 135).

[*8] Det förfarande varigenom den behöriga myndigheten bestämmer huruvida projekt som redovisas i bilaga II till direktiv 2011/92/EU ska bli föremål för en miljökonsekvensbedömning (i enlighet med artikel 4.2 i det direktivet).

[*9] För verksamhet i tredjeländer, i enlighet med likvärdig tillämplig nationell lagstiftning eller internationella standarder som kräver en miljökonsekvensbedömning eller en prövning av behovet av bedömning, t.ex. standard 1 från IFC: bedömning och hantering av miljömässiga och sociala risker (Assessment and Management of Environmental and Social Risks).

[*10] För verksamhet i tredjeländer, i enlighet med likvärdig tillämplig nationell lagstiftning eller internationella standarder som syftar till ett bevarande av livsmiljöer samt vilda djur och växter, och som kräver 1) en prövning för att avgöra huruvida det behövs en lämplig bedömning av de möjliga effekterna på skyddade livsmiljöer och arter för en viss verksamhet, 2) en sådan lämplig bedömning, om det i prövningen fastställs att den behövs, t.ex. standard 6 från IFC: bevarande av biologisk mångfald och hållbar förvaltning av levande naturresurser (Biodiversity Conservation and Sustainable Management of Living Natural Resources).”

6. I avsnitt 6.3, underavsnitt ”Tekniska granskningskriterier”, underavsnitt ”Orsakar inte betydande skada”, ska punkt 5 ersättas med följande:

”5. Förebyggande och bekämpning av föroreningar	För vägfordon i kategori M uppfyller däcken kraven på externt däck- och vägbanebuller i den högsta utnyttjade klassen samt rullmotståndskoefficienten (som påverkar fordonets energieffektivitet) i de två högsta utnyttjade klasserna enligt förordning (EU) 2020/740 och som kan kontrolleras i produktdatabasen (Eprel). När så är tillämpligt uppfyller fordonen kraven från det senast tillämpliga steget i typgodkännandet vad gäller utsläpp från tunga nyttofordon (Euro VI) som anges i enlighet med förordning (EG) nr 595/2009.”

7. Rubriken på avsnitt 6.5 ska ersättas med följande:

”6.5 Transport med motorcyklar, personbilar och lätta nyttofordon”

8. Avsnitt 6.5 ska ändras på följande sätt:

a) I underavsnittet ”Beskrivning av verksamheten” ska första stycket ersättas med följande:

”Köp, finansiering, uthyrning, leasing och drift av fordon i kategorierna M1 [*1]), N1 [*2]), som båda omfattas av tillämpningsområdet för förordning (EG) nr 715/2007, eller L (två- eller trehjuliga fordon och fyrhjulingar) [*3]).”

b) I underavsnitt ”Tekniska granskningskriterier”, underavsnitt ”Orsakar inte betydande skada”, ska punkt 5 ersättas med följande:

”5. Förebyggande och bekämpning av föroreningar	Fordonen uppfyller kraven från det senast tillämpliga steget i typgodkännandet avseende utsläpp från lätta nyttofordon (Euro 6) [*4]) som anges i enlighet med förordning (EG) nr 715/2007. Fordonen överensstämmer med de utsläppsgränser för rena lätta nyttofordon som anges i tabell 2 i bilagan till direktiv 2009/33/EG. För vägfordon i kategorierna M och N uppfyller däcken kraven på externt däck- och vägbanebuller i den högsta utnyttjade klassen samt rullmotståndskoefficienten (som påverkar fordonets energieffektivitet) i de två högsta utnyttjade klasserna enligt förordning (EU) 2020/740 och som kan kontrolleras i produktdatabasen (Eprel). Fordonen överensstämmer med förordning (EU) nr 540/2014.

[*1] I enlighet med artikel 4.1 a i i förordning (EU) 2018/858.

[*2] I enlighet med artikel 4.1 b i i förordning (EU) 2018/858.

[*3] I enlighet med artikel 4.1 i förordning (EU) 2018/858.

[*4] Kommissionens förordning (EU) 2018/1832.”

9. I avsnitt 6.6, underavsnitt ”Tekniska granskningskriterier”, underavsnitt ”Orsakar inte betydande skada” ska punkt 5 ersättas med följande:

”5. Förebyggande och bekämpning av föroreningar	För vägfordon i kategorierna M och N uppfyller däcken kraven på externt däck- och vägbanebuller i den högsta utnyttjade klassen samt rullmotståndskoefficienten (som påverkar fordonets energieffektivitet) i de två högsta utnyttjade klasserna enligt förordning (EU) 2020/740 och som kan kontrolleras i produktdatabasen (Eprel). Fordonen uppfyller kraven från det senast tillämpliga steget i typgodkännandet vad gäller utsläpp från tunga nyttofordon (Euro VI) [*1]) som anges i enlighet med förordning (EG) nr 595/2009. Fordonen överensstämmer med förordning (EU) nr 540/2014.

[*1] Kommissionens förordning (EU) nr 582/2011 om tillämpning och ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 595/2009 vad gäller utsläpp från tunga fordon (Euro VI) och om ändring av bilagorna I och III till Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG (EUT L 167, 25.6.2011, s. 1).”

10. Avsnitt 6.12 ska ändras på följande sätt:

a) I underavsnitt ”Tekniska granskningskriterier” ska rubriken ”Väsentliga bidrag till begränsningen av klimatförändringar” ersättas med rubriken ”Väsentliga bidrag till anpassning till klimatförändringar”.

b) I underavsnitt ”Tekniska granskningskriterier” ska punkt 2 i underavsnittet ”Orsakar inte betydande skada” ersättas med följande:

”1. Begränsning av klimatförändringar	Fartygen är inte avsedda för transport av fossila bränslen.”

11. I avsnitt 6.13, underavsnitt ”Beskrivning av verksamheten” ska andra stycket ersättas med följande:

”De ekonomiska verksamheterna i denna kategori kan vara förknippade med flera Nace-koder, särskilt F42.11, F42.12, F42.13, F43.21, M71.12 och M71.20, i enlighet med den statistiska näringsgrensindelning som fastställs i förordning (EG) nr 1893/2006.”

12. I avsnitt 6.15, underavsnitt ”Beskrivning av verksamheten” ska andra stycket ersättas med följande:

”De ekonomiska verksamheterna i denna kategori kan vara förknippade med flera Nace-koder, särskilt F42.11, F42.13, M71.12 och M71.20, i enlighet med den statistiska näringsgrensindelning som fastställs i förordning (EG) nr 1893/2006.”

13. I avsnitt 6.16, underavsnitt ”Beskrivning av verksamheten” ska tredje stycket ersättas med följande:

”De ekonomiska verksamheterna i denna kategori kan vara förknippade med flera Nace-koder, särskilt F42.91, M71.12 och M71.20, i enlighet med den statistiska näringsgrensindelning som fastställs i förordning (EG) nr 1893/2006.”

14. I avsnitt 7.1, underavsnitt ”Tekniska granskningskriterier”, underavsnitt ”Orsakar inte betydande skada” ska punkt 5 ersättas med följande:

”5. Förebyggande och bekämpning av föroreningar	Byggnadselement och byggmaterial som används i byggnationen uppfyller de kriterier som anges i tillägg C till denna bilaga. Byggnadselement och byggmaterial som används i samband med byggarbetet som kan komma i kontakt med byggnadsanvändarna [*1]) släpper ut mindre än 0,06 mg formaldehyd per m^3 luft i testkammare i samband med testning som utförs i enlighet med de villkor som anges i bilaga XVII till förordning (EG) nr 1907/2006 och mindre än 0,001 mg av carcinogena flyktiga organiska föreningar i kategori 1A och 1B per m^3 luft i testkammare i samband med testning som utförs i enlighet med CEN/EN 16516 [*2]) eller ISO 16000-3 [*3]) eller andra motsvarande standardiserade testvillkor och bestämningsmetoder [*4]). Då den nya byggnaden ligger på en potentiellt kontaminerad plats (tidigare exploaterad mark) har man i området utfört en utredning för att upptäcka potentiella föroreningar, till exempel med hjälp av standarden ISO 18400 [*5]). Åtgärder vidtas för att minska buller, damm och förorenande utsläpp under bygg- eller underhållsarbeten.

[*1] Gäller för färger och lack, takplattor, golvbeläggningar, inklusive tillhörande lim och fogmassa, invändig isolering och invändiga ytbehandlingar, exempelvis för att behandla fukt och mögel.

[*2] CEN/TS 16516:2013, Bygg- och anläggningsprodukter – Bedömning av avgivning av farliga ämnen – Bestämning av emissioner i inomhusluft.

[*3] ISO 16000-3:2011, Inomhusluft – Del 3: Bestämning av formaldehyd och andra karbonylföreningar i inomhusluft och i testkammare – Aktiv provtagning.

[*4] Tröskelvärdena för utsläpp av carcinogena flyktiga organiska föreningar avser en testperiod på 28 dagar.

[*5] ISO 18400-serien om markundersökningar – Provtagning."

15. I avsnitt 7.2, underavsnitt "Tekniska granskningskriterier", underavsnitt "Orsakar inte betydande skada" ska punkt 5 ersättas med följande:

"5. Förebyggande och bekämpning av föroreningar	Byggnadselement och byggmaterial som används i byggnationen uppfyller de kriterier som anges i tillägg C till denna bilaga. Byggnadselement och byggmaterial som används i samband med byggnadsrenovering som kan komma i kontakt med byggnadsanvändarna [*1]) släpper ut mindre än 0,06 mg formaldehyd per m^3 luft i testkammare i samband med testning som utförs i enlighet med de villkor som anges i bilaga XVII till förordning (EG) nr 1907/2006 och mindre än 0,001 mg av carcinogena flyktiga organiska föreningar i kategori 1A och 1B per m^3 luft i testkammare i samband med testning som utförs i enlighet med CEN/EN 16516 [*2]) eller ISO 16000-3:2011 [*3]) eller andra motsvarande standardiserade testvillkor och bestämningsmetoder [*4]). Åtgärder vidtas för att minska buller, damm och förorenande utsläpp under bygg- eller underhållsarbeten.

[*1] Gäller för färger och lack, takplattor, golvbeläggningar, inklusive tillhörande lim och fogmassa, invändig isolering och invändiga ytbehandlingar (exempelvis för att behandla fukt och mögel).

[*2] CEN/TS 16516: 2013, Bygg- och anläggningsprodukter – Bedömning av avgivning av farliga ämnen – Bestämning av emissioner i inomhusluft.

[*3] ISO 16000-3:2011, Inomhusluft – Del 3: Bestämning av formaldehyd och andra karbonylföreningar i inomhusluft och i testkammare – Aktiv provtagning (version av den 27 juni 2023: https://www.iso.org/standard/51812.html).

[*4] Tröskelvärdena för utsläpp av carcinogena flyktiga organiska föreningar avser en testperiod på 28 dagar."

16. I avsnitt 7.3, underavsnitt "Tekniska granskningskriterier", underavsnitt "Orsakar inte betydande skada" ska punkt 2 ersättas med följande:

"1. Begränsning av klimatförändringar	Byggnaden är inte avsedd för utvinning, lagring, transport eller framställning av fossila bränslen."

17. I avsnitt 7.4, underavsnitt "Tekniska granskningskriterier", underavsnitt "Orsakar inte betydande skada" ska punkt 2 ersättas med följande:

"1. Begränsning av klimatförändringar	Byggnaden är inte avsedd för utvinning, lagring, transport eller framställning av fossila bränslen."

18. I avsnitt 7.5, underavsnitt "Tekniska granskningskriterier", underavsnitt "Orsakar inte betydande skada" ska punkt 2 ersättas med följande:

"1. Begränsning av klimatförändringar	Byggnaden är inte avsedd för utvinning, lagring, transport eller framställning av fossila bränslen."

19. I avsnitt 7.6, underavsnitt ”Tekniska granskningskriterier”, underavsnitt ”Orsakar inte betydande skada” ska punkt 2 ersättas med följande:

”1. Begränsning av klimatförändringar	Byggnaden är inte avsedd för utvinning, lagring, transport eller framställning av fossila bränslen.”

20. Följande avsnitt ska införas som avsnitt 8.4:

”8.4 **Programvara som möjliggör hantering av fysiska klimatrisker och klimatanpassning**

Beskrivning av verksamheten

Programutveckling eller programverksamhet som syftar till att tillhandahålla programvara för

a) prognoser, projektioner och övervakning av klimatrisker,

b) system för tidig varning för klimatrisker,

c) klimatriskhantering.

Den ekonomiska verksamheten omfattar inte utveckling och programmering av programvara som en del av teknisk konsultverksamhet o.d. för klimatanpassning (se avsnitt 9.1 i denna bilaga), forskning, utveckling och innovation nära marknaden (se avsnitt 9.2 i denna bilaga) och som en del av konsultverksamhet för hantering av fysiska klimatrisker och klimatanpassning (se avsnitt 9.3 i denna bilaga).

Den ekonomiska verksamheten i denna kategori skulle kunna knytas till Nace-kod J62.01 i enlighet med den statistiska näringsgrensindelning som fastställs i förordning (EG) nr 1893/2006.

En ekonomisk verksamhet i denna kategori är en möjliggörande verksamhet i enlighet med artikel 11.1 b i förordning (EU) 2020/852 om den uppfyller de tekniska granskningskriterier som anges i detta avsnitt. 1.

Tekniska granskningskriterier

Väsentligt bidrag till anpassning till klimatförändringar
1. Vid den ekonomiska verksamheten undanröjs informationsrelaterade, finansiella, tekniska och kapacitetsrelaterade hinder för anpassning.
2. Verksamheten använder en metodik och data som
a) bygger på bästa praxis och tillgängliga riktlinjer och tar hänsyn till senaste vetenskapliga rön för sårbarhets- och riskanalys och relaterade metoder i enlighet med de senaste rapporterna från Mellanstatliga panelen för klimatförändringar [*1]), expertgranskade vetenskapliga publikationer och modeller med öppen källkod [*2]) eller betalmodeller,
b) är förenliga med standarder och riktlinjer för klimatanpassning, riskhantering och katastrofriskreducering, bland annat EN ISO 14090 [*3]) för förståelse av klimatpåverkan och osäkerhetsfaktorer och deras användning i beslutsfattandet och EN ISO 14091 [*4]) om sårbarhet, effekter och riskbedömning, den tekniska vägledningen om omfattande riskbedömning och planering i samband med klimatförändringarna [*5]) samt Sendai-ramverket för katastrofriskreducering [*6]).
3. Den programvara som utvecklats
a) är inriktad på att möjliggöra hantering av fysiska klimatrisker relaterade till faror som förtecknas i tillägg A till denna bilaga,
b) påverkar inte anpassningsinsatserna eller nivån på motståndskraft mot fysiska klimatrisker för andra människor, natur, kulturarv, tillgångar och annan ekonomisk verksamhet negativt,
c) gynnar i möjligaste mån naturbaserade lösningar [*7]),

d) överensstämmer med lokala, sektoriella, regionala eller nationella anpassningsstrategier och -planer,

e) övervakas och mäts mot fördefinierade indikatorer och korrigerande åtgärder beaktas när dessa indikatorer inte uppfylls.

Orsakar inte betydande skada

1.	Begränsning av klimatförändringar	Ej tillämpligt.
3.	Hållbar användning och skydd av vatten och marina resurser	Ej tillämpligt.
4.	Omställning till en cirkulär ekonomi	Ej tillämpligt.
5.	Förebyggande och bekämpning av föroreningar	Ej tillämpligt.
6.	Skydd och återställande av biologisk mångfald och ekosystem	Ej tillämpligt.

[*1] Utvärderingsrapporter om klimatförändringar: *Impacts, Adaptation and Vulnerability*, som offentliggörs regelbundet av Mellanstatliga panelen för klimatförändringar (IPCC), FN:s organ för utvärdering av forskning om klimatförändringar (https://www.ipcc.ch/reports/).

[*2] Såsom Copernicus-tjänsterna och Galileos tjänst för tidig varning som förvaltas av Europeiska kommissionen.

[*3] ISO-standard 14090:2019, anpassning till klimatförändringar – principer, krav och riktlinjer (version av den 27 juni 2023: https://www.iso.org/standard/68507.html).

[*4] ISO 14091:2021, Anpassning till klimatförändringar – riktlinjer för sårbarhet, påverkan och riskbedömning (version av den 27 juni 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 Framework for Disaster Risk Reduction 2015–2030*, https://www.undrr.org/publication/sendai-framework-disaster-risk-reduction-2015-2030

[*7] Naturbaserade lösningar definieras som lösningar som inspireras och stöds av naturen och är kostnadseffektiva, ger samtidiga miljömässiga, sociala och ekonomiska fördelar och bidrar till att bygga upp motståndskraft. Sådana lösningar leder till mer natur, naturliga inslag och naturliga processer med större mångfald i städer, landskap och havsmiljöer genom lokalt anpassade, resurseffektiva och systemiska insatser. Därför gynnar naturbaserade lösningar den biologiska mångfalden och stöder en rad ekosystemtjänster (version av den 27 juni 2023: https://ec.europa.eu/info/research-and-innovation/research-area/environment/nature-based-solutions_en/).”

21. Följande avsnitt ska införas som avsnitt 9.3:

”9.3 **Konsultverksamhet som möjliggör hantering av fysiska klimatrisker och klimatanpassning**

Beskrivning av verksamheten

Tillhandahållande eller upphandling av konsultverksamhet som gör det möjligt för företag eller organisationer att hantera fysiska klimatrisker.

Den ekonomiska verksamheten bedrivs med minst ett av följande mål:

a) Tillhandahållande av eller stöd för att genomföra bedömningar av klimatpåverkan, sårbarhet eller risker.

b) Utveckling, genomförande, övervakning eller utvärdering av strategier, planer eller åtgärder för hantering av fysiska klimatrisker.

Den ekonomiska verksamheten omfattar inte teknisk konsultverksamhet som en del av teknisk konsultverksamhet för klimatanpassning (se avsnitt 9.1 i denna bilaga), forskning, utveckling och innovation nära marknaden (se avsnitt 9.2 i denna bilaga) och konsultverksamhet som en del av utveckling eller programmering av programvara som möjliggör hantering av fysiska klimatrisker och klimatanpassning (se avsnitt 8.4 i denna bilaga).

De ekonomiska verksamheterna i denna kategori kan vara förknippade med Nace-kod M74.90 i enlighet med den statistiska näringsgrensindelning som fastställs i förordning (EG) nr 1893/2006.

En ekonomisk verksamhet i denna kategori är en möjliggörande verksamhet enligt artikel 11.1 b i förordning (EU) 2020/852 om den uppfyller de tekniska granskningskriterier som specificeras i detta avsnitt.

Tekniska granskningskriterier

Väsentligt bidrag till anpassning till klimatförändringar

1. Vid den ekonomiska verksamheten undanröjs informationsrelaterade, finansiella, tekniska och kapacitetsrelaterade hinder för anpassning.

2. Verksamheten använder en metodik och data som

   a) bygger på bästa praxis och tillgängliga riktlinjer och tar hänsyn till senaste vetenskapliga rön för sårbarhets- och riskanalys och relaterade metoder i enlighet med de senaste rapporterna från Mellanstatliga panelen för klimatförändringar [*1]), expertgranskade vetenskapliga publikationer, modeller med öppen källkod [*2]) eller betalmodeller,

   b) är förenliga med standarder och riktlinjer för klimatanpassning och riskhantering och katastrofriskreducering, bland annat EN ISO 14090:2019 [*3]) för förståelse av klimatpåverkan och osäkerhetsfaktorer och deras användning i beslutsfattandet, samt EN ISO 14091:2021 [*4]) om sårbarhet, effekter och riskbedömning, den tekniska vägledningen om omfattande riskbedömning och planering i samband med klimatförändringarna [*5]) samt Sendai-ramverket för katastrofriskreducering [*6]).

3. Följande gäller för strategier, planer och åtgärder för klimatriskhantering som utvecklas:

   a) De påverkar inte negativt anpassningsåtgärderna eller motståndskraften mot fysiska klimatrisker hos andra människor, naturen, kulturarv, tillgångar eller annan ekonomisk verksamhet.

   b) De gynnar naturbaserade lösningar [*7]) eller förlitar sig i möjligaste mån på blå eller grön infrastruktur [*8]).

   c) De är förenliga med lokala, sektoriella, regionala eller nationella anpassningsstrategier och anpassningsplaner.

   d) De övervakas och mäts mot fördefinierade indikatorer och korrigerande åtgärder beaktas när dessa indikatorer inte uppfylls.

Orsakar inte betydande skada		
1.	Begränsning av klimatförändringar	Verksamheten bedrivs inte vid anläggningar för utvinning, lagring, transport eller framställning av fossila bränslen.
3.	Hållbar användning och skydd av vatten och marina resurser	Ej tillämpligt.
4.	Omställning till en cirkulär ekonomi	Ej tillämpligt.
5.	Förebyggande och bekämpning av föroreningar	Ej tillämpligt.
6.	Skydd och återställande av biologisk mångfald och ekosystem	Ej tillämpligt.

[*1] Utvärderingsrapporter om klimatförändringar: *Impacts, Adaptation and Vulnerability,* som offentliggörs regelbundet av Mellanstatliga panelen för klimatförändringar (IPCC), FN:s organ för utvärdering av forskning om klimatförändringar (https://www.ipcc.ch/reports/).

[*2] Såsom Copernicus-tjänsterna och Galileos tjänst för tidig varning som förvaltas av Europeiska kommissionen.

[*3] ISO-standard 14090:2019, anpassning till klimatförändringar – principer, krav och riktlinjer (version av den 27 juni 2023: https://www.iso.org/standard/68507.html).

[*4] ISO 14091:2021, Anpassning till klimatförändringar – riktlinjer för sårbarhet, påverkan och riskbedömning (version av den 27 juni 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 Framework for Disaster Risk Reduction 2015–2030*, https://www.undrr.org/publication/sendai-framework-disaster-risk-reduction-2015-2030

[*7] Naturbaserade lösningar definieras som ”lösningar som inspireras och stöds av naturen och är kostnadseffektiva, ger samtidiga miljömässiga, sociala och ekonomiska fördelar och bidrar till att bygga upp motståndskraft. Sådana lösningar leder till mer natur, naturliga inslag och naturliga processer med större mångfald i städer, landskap och havsmiljöer genom lokalt anpassade, resurseffektiva och systemiska insatser”. Därför gynnar naturbaserade lösningar den biologiska mångfalden och stöder en rad ekosystemtjänster (version av den 27 juni 2023: https://ec.europa.eu/info/research-and-innovation/research-area/environment/nature-based-solutions_en/).

[*8] Se meddelandet från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén, *Grön infrastruktur (GI) – Att stärka Europas naturkapital*, COM(2013) 249 final.”

22. Följande rubrik på avsnitt 14 ska införas:

”14. **KATASTROFRISKHANTERING**”

23. Följande avsnitt ska införas som avsnitt 14.1 och 14.2:

”14.1 **Nödtjänster**

Beskrivning av verksamheten

1. Nödtjänster, inklusive:

a) Samordning av katastrofinsatser vid inrättande och drift av anläggningar och grupper för bedömning, samordning eller beredskap, t.ex. permanenta centrum för samordning av katastrofinsatser eller centrum för samordning av insatser på plats i samband med en nödsituation. Driften av katastrofhanteringstjänster omfattar befäl, utvärdering eller analys, planering, samband eller samordning, kommunikation och medierapportering.

b) Akutsjukvård, dvs. första hjälpen och läkarvård av patienter på fältet, i tillfälliga fältsjukhus, inbegripet militärsjukhus eller vårdinrättningar för patienter som drabbats av en olycka, med hänsyn till erkända internationella riktlinjer för användning av fältsjukhus [*1]). Detta omfattar

i) patientintag, screening och profilering (triage) på platsen för katastrofen eller på en vårdinrättning,

ii) tillhandahållande av första hjälpen,

iii) stabilisering och remiss av allvarliga trauma och icke-trauma nödsituationer, i förekommande fall, förbereda patienten för transport till en vårdinrättning för slutlig behandling,

iv) avancerad hjärtlungräddning,

v) anestesi-, avbildnings-, steriliserings-, laboratorie- och blodtransfusionstjänster i samband med hälsonödlägen,

vi) utföra akutkirurgi, allmän akutkirurgi,

vii) slutlig vård för mindre traumafall och andra akutfall,

viii) medicinsk evakuering av katastrofoffer, inklusive evakuering till lands, till sjöss och i luften.

c) Katastrofhjälp, dvs. ad hoc-insatser på plats efter en katastrof, såsom inrättande och förvaltning av evakueringscenter i samordning med befintliga strukturer, lokala myndigheter och internationella organisationer fram till överlämnandet till lokala myndigheter eller humanitära organisationer och tillhandahållande av förnödenheter (t.ex. medicin, mat, vatten, varma kläder, filtar till drabbade), under och omedelbart efter katastrofen. Detta omfattar

i) förberedande utnämning och säkerställande av beredskapen för nödhjälpscentraler som evakueringscentraler för lokalsamhällen, vatten-, livsmedels- och hjälpcentraler och liknande,

ii) utbildning av personal för katastrofhjälp där en överlämning äger rum.

d) Sök- och räddningsinsatser, såsom att söka efter, lokalisera och rädda förolyckade som är i nöd eller överhängande fara, sitter fast i samband med översvämning, ligger under byggnader som rasat samman, är vilse, strandsatta eller isolerade utan förmåga eller medel för evakuering, saknade och försvunna på land och i vatten. Verksamheterna ska bedrivas i enlighet med internationella riktlinjer [*2]). Detta omfattar

i) sökning till lands, till sjöss och i luften, inklusive med sökhundar eller teknisk sökutrustning,

ii) räddning, inbegripet lyft och förflyttning,

iii) livräddande stöd och leverans av första nödvändigheter,

iv) bryta och bräcka och skära,

v) repräddning,

vi) uppvallning.

e) Hantering av farliga material, såsom upptäckt och isolering av farliga material, begränsat till var verksamheten bedrivs under eller omedelbart efter en incident med farligt material, för omedelbar riskminskning, däribland sanering av mark och grundvatten på föroreningsstället, antingen på plats eller på plats, med hjälp av mekaniska, kemiska eller biologiska metoder, sanering av industrianläggningar eller industrianläggningar, inbegripet kärnkraftverk och kärnanläggningar, sanering och rengöring av ytvatten efter oavsiktlig förorening, t.ex. genom uppsamling av föroreningar eller genom applicering av kemikalier, upprensning av oljespill och andra föroreningar på land, i ytvatten, i hav och hav, inklusive kustområden. asbest, blyfärg och andra giftiga ämnen. Detta omfattar

i) identifiering av kemiska och radiologiska faror genom en kombination av handhållen, mobil- och laboratoriebaserad utrustning,

ii) insamling, hantering och beredning av biologiska, kemiska och radiologiska prover för ytterligare analyser på annat håll,

iii) tillämpning av en lämplig vetenskaplig modell för riskförutsägelse,

iv) omedelbar riskminskning, inbegripet riskbegränsning och riskneutralisering, och behandling på plats eller dekontaminering av personer, djur och utrustning, vilket kan inbegripa omedelbara hjälpåtgärder i enlighet med artikel 6.1 a i Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/35/EG [*3]).

f) Brandbekämpning och förebyggande av bränder, såsom administration och drift av ordinarie och extra brandkårer för förebyggande av bränder och brandbekämpning samt brandbekämpning på land, till sjöss och från luften.

g) Tekniska skyddsåtgärder och teknisk assistans i samband med en klimatrisk, när de genomförs under och omedelbart efter en olycka. Detta omfattar

i) pumpning med hög kapacitet, t.ex. för pumpning i översvämmade områden och för att underlätta brandbekämpning genom pumpning av vatten,

ii) vattenrening, lagring och leverans genom mobila vattenrenings- och lagringsenheter,

iii) transport av räddningspersonal och förnödenheter,

iv) inrättande, underhåll och drift av kommunikationssystem för nödsituationer för att säkerställa kommunikation under och efter nödsituationer,

v) inrättande, underhåll och drift av nödkraftgenereringssystem under och efter nödsituationer,

vi) översvämningsbegränsning för förstärkning av befintliga strukturer och byggande av nya hinder för att förhindra ytterligare översvämningar av floder, bassänger och vattendrag med stigande vattennivåer.

2. De ekonomiska verksamheterna i denna kategori omfattar också beredskapsverksamhet [*4]) som är direkt relaterad till räddningstjänsten, t.ex.

a) utarbetande och uppdatering av relevanta planer för att säkerställa beredskapen för insatser vid nödsituationer,

b) utbildning och kapacitetsuppbyggnad av personal och experter och, i tillämpliga fall, av frivilliga och servicedjur,

c) inrättande av utbildningsanläggningar som används för utbildning för hantering av klimatrisker,

d) förvärv, lagring, uppgradering och underhåll av materiella medel, inklusive delar av moduler [*5]) som en del av det civilskyddsbistånd [*6]) som behövs för att mildra de omedelbara konsekvenserna av en katastrof,

e) insamling, installation, reparation, drift, underhåll och fjärrövervakning av brandlarm och system för tidig varning,

f) utbildnings- och medvetandehöjande åtgärder om katastrofrisker som utförs av leverantörer av räddningstjänster i samhället eller som riktar sig till utvalda intressenter eller målgrupper.

3. De ekonomiska verksamheter som avses i punkterna 1 och 2 ingår där de kan hantera katastrofer eller deras effekter som är relaterade till klimatrisker.

4. Verksamheter och tillgångar vars främsta syfte inte är att tillhandahålla civila katastrofhjälp kan endast inkluderas när de ger stöd till civila insatser vid katastrofer som kan tillskrivas klimatet.

De ekonomiska verksamheterna i denna kategori omfattar inte verksamhet som bedrivs inom ramen för verksamheten 'Förebyggande av översvämningsrisker och skyddsinfrastruktur' (se avsnitt 14.2 i denna bilaga).

Den ekonomiska verksamheten i denna kategori omfattar inte verksamhet som utförs av en aktör som är ansvarig för miljöskador i enlighet med direktiv 2004/35/EG.

De ekonomiska verksamheterna i denna kategori kan vara förknippade med flera Nace-koder, särskilt A2.40, B9.10, E39.00, H52.23. N80.20, Q84, O84.25, Q86.10, Q86.90 och Q88.99, i enlighet med den statistiska näringsgrensindelning som fastställs i förordning (EG) nr 1893/2006.

Om en ekonomisk verksamhet i denna kategori uppfyller kriteriet om väsentligt bidrag i punkt 5, är verksamheten en möjliggörande verksamhet enligt artikel 11.1 b i förordning (EU) 2020/852 om den uppfyller de tekniska granskningskriterier som specificeras i detta avsnitt.

Tekniska granskningskriterier

Väsentligt bidrag till anpassning till klimatförändringar
1. Vid den ekonomiska verksamheten har fysiska och icke-fysiska lösningar (anpassningslösningar) tillämpats som betydligt minskar de viktigaste fysiska klimatrisker som är väsentliga för den verksamheten.
2. De fysiska klimatrisker som är väsentliga för verksamheten har identifierats bland dem som förtecknas i tillägg A till denna bilaga genom en grundlig klimatrisk- och sårbarhetsanalys med följande steg:
a) Prövning av behovet av analys av verksamheten för att identifiera vilka fysiska klimatrisker från förteckningen i tillägg A till denna bilaga som kan påverka den ekonomiska verksamhetens resultat under dess förväntade livslängd.
b) Om det bedöms att verksamheten berörs av en eller flera av de fysiska klimatrisker som förtecknas i tillägg A till denna bilaga görs en klimatrisk- och sårbarhetsanalys för att avgöra hur betydande de fysiska klimatriskerna är för den ekonomiska verksamheten.
c) En bedömning av anpassningslösningar som kan minska den identifierade fysiska klimatrisken. Klimatrisk- och sårbarhetsbedömningen står i proportion till verksamhetens omfattning och dess förväntade livslängd, så att
a) analysen av verksamheter med en förväntad livslängd på mindre än tio år åtminstone görs med hjälp av klimatprojektioner i minsta lämpliga skala,
b) analysen av all annan verksamhet görs med hjälp av avancerade klimatprojektioner med högsta tillgängliga upplösning för en rad befintliga framtidsscenarier [*7]) som stämmer överens med verksamhetens förväntade livslängd, inbegripet klimatprojektionsscenarier på minst 10–30 år för större investeringar.

3. Klimatprojektionerna och konsekvensbedömningen bygger på bästa praxis och tillgängliga riktlinjer och tar hänsyn till senaste vetenskapliga rön för sårbarhets- och riskanalys och relaterade metoder i enlighet med de senaste rapporterna från Mellanstatliga panelen för klimatförändringar [*8]), expertgranskade vetenskapliga publikationer, modeller med öppen källkod [*9]) eller betalmodeller.

4. Följande gäller för de anpassningslösningar som genomförs:

a) De påverkar inte negativt anpassningsåtgärderna eller motståndskraften mot fysiska klimatrisker hos andra människor, naturen, kulturarv, tillgångar eller annan ekonomisk verksamhet.

b) De gynnar naturbaserade lösningar [*10]) eller förlitar sig i möjligaste mån på blå eller grön infrastruktur [*11]).

c) De är förenliga med lokala, sektoriella, regionala eller nationella anpassningsplaner och anpassningsstrategier.

d) De övervakas och mäts mot på förhand fastställda indikatorer, och korrigerande åtgärder övervägs om dessa indikatorer inte uppfylls.

e) Om den lösning som genomförs är fysisk och består av en verksamhet för vilken tekniska granskningskriterier har angetts i denna bilaga uppfyller lösningen de tekniska granskningskriterierna för att inte orsaka betydande skada för den verksamheten.

5. För att en verksamhet ska betraktas som en möjliggörande verksamhet enligt artikel 11.1 b i förordning (EU) 2020/852 visar verksamhetsutövaren genom en analys av nuvarande och framtida klimatrisker, med hänsyn till osäkerhet och baserat på tillförlitliga uppgifter, att verksamheten tillhandahåller en teknik, produkt, tjänst, information eller praxis, eller främjar användningen av dem med ett av följande primära mål:

a) Öka motståndskraften mot fysiska klimatrisker hos andra människor, naturen, kulturarv, tillgångar eller annan ekonomisk verksamhet.

b) Bidra till anpassningen hos andra människor, naturen, kulturarv, tillgångar eller annan ekonomisk verksamhet.

Orsakar inte betydande skada

1.	Begränsning av klimatförändringar	1. Verksamhetsutövare har utvecklat och genomfört en plan för begränsning av klimatförändringar och miljöskydd som a) identifierar viktiga skadliga klimateffekter av deras tillgångar och verksamheter som är relevanta för att begränsa klimatförändringen, inklusive effekter från i) Scope 1-utsläpp av växthusgaser [*12]), ii) Scope 2-utsläpp av växthusgaser [*13]), iii) Scope 3-utsläpp av växthusgaser [*14]), b) fastställer nödvändiga åtgärder för att minimera de identifierade skadliga effekterna av verksamheten på klimatet, samtidigt som huvudsyftet med räddningstjänsten uppnås, c) förklarar den nivå på förbättringar som kan uppnås med genomförandet av de föreslagna åtgärderna och innehåller en tidsplan för genomförandet av dessa åtgärder, d) övervakar och dokumenterar genomförandet av de identifierade åtgärderna i enlighet med tidsplanen och den grad av förbättringar som uppnåtts. 2. Planen för begränsning av klimatförändringar och miljöskydd a) bygger på bästa tillgängliga vetenskapliga bevis, som offentliggörs, b) utvecklas i samråd med berörda intressenter, inklusive miljöskyddsmyndigheter,

		c) uppdateras när verksamhetens egenskaper och funktion förändras väsentligt på ett sätt som förändrar arten eller omfattningen av påverkan på klimatet och miljön, d) uppfyller kraven i artikel 11 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 517/2014 [*15]) när det gäller brandbekämpning.
3.	Hållbar användning och skydd av vatten och marina resurser	1. Verksamhetsutövare har utvecklat och genomfört en plan för begränsning av klimatförändringar och miljöskydd som a) identifierar viktiga skadliga miljöeffekter av deras tillgångar och verksamheter som är relevanta för skyddet av vatten och marina resurser, inbegripet effekter på vatten och marina resurser i de områden som ingår i de register över skyddade områden som anges i artikel 6 i direktiv 2000/60/EG eller andra motsvarande nationella eller internationella klassificeringar eller definitioner, inbegripet negativ inverkan på vattenresurserna hos skadliga ämnen (t.ex. perfluorerade alkylsubstanser [PFAS]) i brandsläckningsskum, brandsläckningsmedel och brandskyddsmedel, b) fastställer nödvändiga åtgärder för att minimera de identifierade skadliga effekterna av verksamheten på miljön, samtidigt som det huvudsakliga syftet med räddningstjänsten uppnås, genom att integrera principerna för målinriktad tillämpning (i tid och område) och leverans på lämpliga nivåer (med betoning på fysiska eller andra icke-kemiska metoder där så är möjligt) i beredskapsplanering, c) förklarar den grad av förbättringar som kan uppnås med genomförandet av de föreslagna åtgärderna och innehåller en tidsplan för genomförandet av dessa åtgärder, d) övervakar och dokumenterar genomförandet av de identifierade åtgärderna i enlighet med tidsplanen och den grad av förbättringar som uppnåtts. 2. Planen för begränsning av klimatförändringar och miljöskydd a) bygger på bästa tillgängliga vetenskapliga bevis, som offentliggörs, b) utvecklas i samråd med berörda intressenter, inklusive miljöskyddsmyndigheter, c) uppdateras när verksamhetens egenskaper och funktion förändras väsentligt på ett sätt som förändrar arten eller omfattningen av påverkan på klimatet och miljön.

4.	Omställning till en cirkulär ekonomi	1. Verksamhetsutövare har utvecklat och genomfört en plan för begränsning av klimatförändringar och miljöskydd som a) identifierar de viktigaste skadliga miljöeffekterna av deras tillgångar och verksamheter som är relevanta för omställningen till en cirkulär ekonomi, inklusive effekterna på produktion, hantering och behandling av avfall [*16]), inklusive de negativa effekterna av hög eller frekvent användning av icke-återvinningsbara engångsprodukter och olovlig avfallshantering (både farlig och ofarlig) samt lagring och bortskaffande av kemiska agenser [*17]) och medicinskt avfall [*18]), b) fastställer nödvändiga åtgärder för att minimera de identifierade skadliga effekterna av verksamheten på miljön, samtidigt som det huvudsakliga syftet med räddningstjänsten uppnås, i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/98/EG [*19]), inklusive åtgärder för att minimera förstöring av oanvända varor i lager och god branschpraxis för avlägsnande av tillfällig infrastruktur enligt definitionen i EU:s protokoll för bygg- och rivningsavfall [*20]), c) förklarar den grad av förbättringar som kan uppnås med genomförandet av de föreslagna åtgärderna och innehåller en tidsplan för genomförandet av dessa åtgärder, d) övervakar och dokumenterar genomförandet av de identifierade åtgärderna i enlighet med tidsplanen och den grad av förbättringar som uppnåtts. 2. Planen för begränsning av klimatförändringar och miljöskydd a) bygger på bästa tillgängliga vetenskapliga bevis, som offentliggörs, b) utvecklas i samråd med berörda intressenter, inklusive miljöskyddsmyndigheter, c) uppdateras när verksamhetens egenskaper och funktion förändras väsentligt på ett sätt som förändrar arten eller omfattningen av påverkan på klimatet och miljön.
5.	Förebyggande och bekämpning av föroreningar	1. Verksamhetsutövare har utvecklat och genomfört en plan för begränsning av klimatförändringar och miljöskydd som a) identifierar de viktigaste skadliga miljöeffekterna av deras tillgångar och verksamheter som är relevanta för att förebygga och bekämpa föroreningar, inbegripet effekter från förorenande utsläpp till luft, vatten eller mark enligt definitionen i artikel 3.2 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/75/EU [*21]), inklusive de negativa effekterna av skadliga ämnen i brandsläckningsskum, brandsläckningsmedel och brandskyddsmedel på miljöförorenande nivåer och de negativa effekterna av användningen av haloner på uttunningen av ozonskiktet, b) fastställer de åtgärder som krävs för att minimera de identifierade skadliga effekterna av verksamheten på miljön och samtidigt uppnå det huvudsakliga syftet med räddningstjänsten,

		c) förklarar den grad av förbättringar som kan uppnås med genomförandet av de föreslagna åtgärderna och innehåller en tidsplan för genomförandet av dessa åtgärder, d) övervakar och dokumenterar genomförandet av de identifierade åtgärderna i enlighet med tidsplanen och den grad av förbättringar som uppnåtts. 2. Planen för begränsning av klimatförändringar och miljöskydd a) grundas på bästa tillgängliga vetenskapliga bevis, som på ett öppet sätt offentliggörs, b) utvecklas i samråd med berörda intressenter, inbegripet miljöskyddsmyndigheter, c) uppdateras när verksamhetens egenskaper och funktion förändras väsentligt, vilket kan förändra arten eller omfattningen av påverkan på klimat och miljö, d) för brandbekämpning, uppfyller kraven i artikel 13 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1005/2009 [*22]).
6.	Skydd och återställande av biologisk mångfald och ekosystem	1. Verksamhetsutövare har utvecklat och genomfört en plan för begränsning av klimatförändringar och miljöskydd som a) identifierar viktiga skadliga miljöeffekter av deras tillgångar och verksamheter som är relevanta för skydd och återställande av biologisk mångfald och ekosystem, inbegripet effekter på i) känsliga områden för biologisk mångfald, såsom Natura 2000-områden [*23]) i enlighet med artikel 3 i direktiv 92/43/EEG, artikel 4 i direktiv 2009/147/EG och artikel 13.4 i direktiv 2008/56/EG eller andra motsvarande nationella eller internationella klassificeringar/definitioner [*24]), ii) markanvändningen och tillämpningen av 'landtagningshierarkin' enligt beskrivningen i EU:s markstrategi för 2030, inbegripet till följd av inrättandet av katastrofhjälpsläger på medellång och lång sikt, b) fastställer nödvändiga åtgärder för att minimera de identifierade skadliga effekterna av verksamheten på miljön, samtidigt som det huvudsakliga syftet med räddningstjänsten uppnås, inklusive planerade åtgärder för att minimera riskerna för områden med känslig biologisk mångfald, t.ex. genom att integrera rumslig information om områden med känslig biologisk mångfald och omsorgsprinciper i beredskapsplaneringen, c) förklarar den grad av förbättringar som kan uppnås med genomförandet av de föreslagna åtgärderna och innehåller en tidsplan för genomförandet av dessa åtgärder, d) övervakar och dokumenterar genomförandet av de identifierade åtgärderna i enlighet med tidsplanen och den grad av förbättringar som uppnåtts.

	2. Planen för begränsning av klimatförändringar och miljöskydd a) bygger på bästa tillgängliga vetenskapliga bevis, som offentliggörs, b) utvecklas i samråd med berörda intressenter, inklusive miljöskyddsmyndigheter, c) uppdateras där verksamhetens egenskaper och funktion förändras väsentligt, vilket kan förändra arten eller omfattningen av påverkan på klimatet och miljön.

14.2 **Förebyggande av översvämningsrisker och skyddsinfrastruktur**

Beskrivning av verksamheten

Verksamheten avser strukturella [*25]) och icke-strukturella [*26]) åtgärder som syftar till att förebygga och skydda människor, ekosystem, kulturarv och infrastruktur mot översvämningar i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/60/EG [*27]).

1. De strukturella åtgärder som vidtagits är bland annat följande:

   a) Vallar, flodbankar.

   b) Havsskyddsvallar, stormskyddsbarriärer, sjömurar, groyner och vågbrytare.

   c) Buffertområden på nätet och offline för kvarhållande och kontroll av översvämningar i naturliga och konstgjorda dräneringsnät.

   d) Åtgärder för att bekämpa översvämningar genom att öka lagringskapaciteten i avrinningsområden, t.ex. genom att genomföra distribuerade buffertbassänger eller bräddavlopp.

   e) Hydrauliska strukturer för att reglera vattenflödet såsom pumpstationer, slussar, grindar.

   f) Sedimentkontrollstrukturer.

2. Icke-strukturella åtgärder som vidtagits omfattar följande:

   a) Kampanjer för att öka medvetenheten om översvämningar.

   b) Modellering och prognoser av översvämningar, kartläggning av översvämningsrisker och risker.

   c) Fysisk planering i översvämningsbenägna områden som syftar till att minska översvämningsrisker, till exempel genom att tillämpa restriktioner för markanvändning och tillämpa skyddskriterier genom byggnadskoder.

   d) System för tidig varning.

   Verksamheten omfattar utformning, konstruktion, utvidgning, upprustning, uppgradering och drift av strukturella och icke-strukturella åtgärder.

   Verksamheterna i denna kategori omfattar inte planering, uppförande, utvidgning och drift av storskaliga naturbaserade åtgärder för hantering av översvämningar eller torka och för återställande av våtmarker som omfattas av verksamheten 'Naturbaserade lösningar för förebyggande av och skydd mot översvämningar och torka' (se avsnitt 3.1 i bilaga I till den delegerade förordningen (EU) 2023/XXX). Verksamheten omfattar inte heller infrastruktur för sjötransporter såsom vattenvägar, hamnar och marinor (se avsnitt 6.16 i denna bilaga), nödåtgärder vid översvämning (se avsnitt 14.1), konsultverksamhet om hantering av fysiska klimatrisker och klimatanpassning (se avsnitt 9.3) och programvara som möjliggör hantering av fysiska klimatrisker och klimatanpassning (se avsnitt 8.4).

   Verksamheten i denna kategori omfattar inte konstruktion, modifiering eller avlägsnande av vattenbärande konstruktioner på nätet som leder till att vattenkraften i första hand utnyttjas eller bevattnas.

Den ekonomiska verksamheten i denna kategori skulle kunna knytas till Nace-kod F42.91 i enlighet med den statistiska näringsgrensindelning som fastställs i förordning (EG) nr 1893/2006.

Om en ekonomisk verksamhet i denna kategori uppfyller kriteriet om väsentligt bidrag i punkt 5, är verksamheten en möjliggörande verksamhet enligt artikel 11.1 b i förordning (EU) 2020/852 om den uppfyller de tekniska granskningskriterier som specificeras i detta avsnitt.

Tekniska granskningskriterier

Väsentligt bidrag till anpassning till klimatförändringar

1. Vid den ekonomiska verksamheten har fysiska och icke-fysiska lösningar (anpassningslösningar) tillämpats som betydligt minskar de viktigaste fysiska klimatrisker som är väsentliga för den verksamheten.

2. De fysiska klimatrisker som är väsentliga för verksamheten har identifierats bland dem som förtecknas i tillägg A till denna bilaga genom en grundlig klimatrisk- och sårbarhetsanalys med följande steg:

a) Prövning av behovet av analys av verksamheten för att identifiera vilka fysiska klimatrisker från förteckningen i tillägg A till denna bilaga som kan påverka den ekonomiska verksamhetens resultat under dess förväntade livslängd.

b) Om det bedöms att verksamheten berörs av en eller flera av de fysiska klimatrisker som förtecknas i tillägg A till denna bilaga görs en klimatrisk- och sårbarhetsanalys för att avgöra hur betydande de fysiska klimatriskerna är för den ekonomiska verksamheten.

c) En bedömning av anpassningslösningar som kan minska den identifierade fysiska klimatrisken.

Klimatrisk- och sårbarhetsbedömningen står i proportion till verksamhetens omfattning och

dess förväntade livslängd, så att

a) analysen av verksamheter med en förväntad livslängd på mindre än tio år åtminstone görs med hjälp av klimatprojektioner i minsta lämpliga skala,

b) analysen av all annan verksamhet görs med hjälp av avancerade klimatprojektioner med högsta tillgängliga upplösning för en rad befintliga framtidsscenarier [*28]) som stämmer överens med verksamhetens förväntade livslängd, inbegripet klimatprojektionsscenarier på minst 10–30 år för större investeringar.

3. Klimatprojektionerna och konsekvensbedömningen bygger på bästa praxis och tillgängliga riktlinjer och tar hänsyn till senaste vetenskapliga rön för sårbarhets- och riskanalys och relaterade metoder i enlighet med de senaste rapporterna från Mellanstatliga panelen för klimatförändringar [*29]), expertgranskade vetenskapliga publikationer, modeller med öppen källkod [*30]) eller betalmodeller.

4. Följande gäller för de anpassningslösningar som genomförs:

a) De påverkar inte negativt anpassningsåtgärderna eller motståndskraften mot fysiska klimatrisker hos andra människor, naturen, kulturarv, tillgångar eller annan ekonomisk verksamhet.

b) De gynnar naturbaserade lösningar [*31]) eller förlitar sig i möjligaste mån på blå eller grön infrastruktur [*32]).

c) De är förenliga med lokala, sektoriella, regionala eller nationella anpassningsplaner och anpassningsstrategier.

d) De övervakas och mäts mot på förhand fastställda indikatorer, och korrigerande åtgärder övervägs om dessa indikatorer inte uppfylls.

e) Om den lösning som genomförs är fysisk och består av en verksamhet för vilken tekniska granskningskriterier har angetts i denna bilaga uppfyller lösningen de tekniska granskningskriterierna för att inte orsaka betydande skada för den verksamheten.

5. För att en verksamhet ska betraktas som en möjliggörande verksamhet enligt artikel 11.1 b i förordning (EU) 2020/852 visar verksamhetsutövaren genom en analys av nuvarande och framtida klimatrisker, med hänsyn till osäkerhet och baserat på tillförlitliga uppgifter, att verksamheten tillhandahåller en teknik, produkt, tjänst, information eller praxis, eller främjar användningen av dem med ett av följande primära mål:

a) Öka motståndskraften mot fysiska klimatrisker hos andra människor, naturen, kulturarv, tillgångar eller annan ekonomisk verksamhet.

b) Bidra till anpassningen hos andra människor, naturen, kulturarv, tillgångar eller annan ekonomisk verksamhet.

Orsakar inte betydande skada

1.	Begränsning av klimatförändringar	Ej tillämpligt.
3.	Hållbar användning och skydd av vatten och marina resurser	Verksamheten hindrar inte uppnåendet av god miljöstatus i marina vatten eller försämrar inte marina vatten som redan har god miljöstatus enligt definitionen i artikel 2.21 i förordning (EU) 2020/852 och i enlighet med direktiv 2008/56/EG, som särskilt kräver att lämpliga åtgärder vidtas för att förebygga eller begränsa påverkan i förhållande till deskriptorerna i bilaga I till det direktivet, med beaktande av kommissionens beslut (EU) 2017/848 när det gäller relevanta kriterier och metodstandarder för dessa deskriptorer. Verksamheten uppfyller bestämmelserna i direktiv 2000/60/EG [*33]), i synnerhet alla krav som fastställs i artikel 4 i det direktivet. I enlighet med artikel 4 i direktiv 2000/60/EG, särskilt punkt 7 i den artikeln, en konsekvensbedömning av projektet genomförs för att bedöma alla dess potentiella effekter på vattenförekomsterna i samma avrinningsområde och på skyddade livsmiljöer och arter som är direkt beroende av vatten, särskilt med tanke på migrationskorridorer, friströmmande floder eller ekosystem nära ostörda förhållanden. Bedömningen bygger på aktuella, heltäckande och korrekta uppgifter, inklusive övervakningsdata om biologiska kvalitetsfaktorer som är särskilt känsliga för hydromorfologiska förändringar, och på vattenförekomstens förväntade status till följd av de nya verksamheterna, jämfört med den nuvarande statusen. I bedömningen beaktas i synnerhet de sammantagna effekterna av projektet med annan befintlig eller planerad infrastruktur i avrinningsområdet. På grundval av konsekvensbedömningen har det fastställts att projektet, genom sin utformning och placering samt genom riskbegränsningsåtgärder, planeras så att det uppfyller minst ett av följande krav: a) Projektet medför ingen försämring och äventyrar inte uppnåendet av god status eller potential för den specifika vattenförekomst det avser. b) Om projektet riskerar att försämra eller äventyra uppnåendet av god status/potential för den specifika vattenförekomst den avser, är en sådan försämring inte stor, och motiveras genom en detaljerad kostnads-nyttoanalys som visar följande:

		i) Att det föreligger tvingande hänsyn till allmänintresset eller att de förväntade fördelarna med det planerade projektet för navigeringsinfrastruktur när det gäller begränsning av/anpassning till klimatförändringar uppväger kostnaderna för försämrad vattenstatus för miljön och samhället. ii) Att allmänintresset eller de förväntade fördelarna med verksamheten, på grund av teknisk genomförbarhet eller oproportionerliga kostnader, inte kan uppnås på alternativa sätt som skulle leda till ett bättre miljöresultat (såsom en naturbaserad lösning, en annan plats, återställande/renovering av befintlig infrastruktur eller användning av teknik som inte stör flodens kontinuitet). Alla tekniskt genomförbara och ekologiskt relevanta riskbegränsningsåtgärder genomförs för att minska de negativa effekterna på vatten samt på skyddade livsmiljöer och arter som är direkt beroende av vatten. Riskbegränsningsåtgärderna omfattar, då det är relevant och beroende på de ekosystem som finns naturligt i de berörda vattenförekomsterna följande: a) Åtgärder för att säkerställa förhållanden som ligger så nära ostörd kontinuitet som möjligt, inbegripet åtgärder för att säkerställa longitudinell och lateral kontinuitet, minimalt ekologiskt flöde och sedimentflöde. b) Åtgärder för att skydda eller förbättra de morfologiska förhållandena och livsmiljöerna för vattenlevande arter. c) Åtgärder för att minska de negativa effekterna av eutrofiering. Åtgärdernas effektivitet övervakas i samband med godkännandet eller tillståndet, som anger de villkor som syftar till att god status eller potential uppnås för den berörda vattenförekomsten. Projektet äventyrar inte varaktigt uppnåendet av god status/potential för någon av vattenförekomsterna i samma avrinningsdistrikt. Utöver ovanstående begränsningsåtgärder vidtas i tillämpliga fall kompensationsåtgärder för att säkerställa att projektet inte leder till en allmän försämring av statusen hos vattenförekomster i samma avrinningsdistrikt. Detta uppnås genom att kontinuiteten (longitudinell eller lateral) inom samma avrinningsdistrikt återställs i en omfattning som kompenserar för det avbrott i kontinuiteten som det planerade infrastrukturprojektet kan orsaka. Ersättningen börjar innan projektet genomförs.
4.	Omställning till en cirkulär ekonomi	Verksamhetsutövarna begränsar avfallsgenereringen i processrelaterad konstruktion och rivning och tar hänsyn till de bästa tillgängliga teknikerna. Minst 70 viktprocent av det ofarliga bygg- och rivningsavfallet (med undantag av naturligt förekommande material som avses i kategori 17 05 04 i den europeiska förteckningen över avfall, som upprättats enligt beslut 2000/532/EG) från byggarbetsplatsen förbereds för återanvändning, återvinning eller annan materialåtervinning, inklusive återfyllnadsmaterial där avfall används för att ersätta andra material, i enlighet med avfallshierarkin och EU:s protokoll för bygg- och rivningsavfall [*34]). Verksamhetsutövarna använder sig av selektiv rivning för att möjliggöra bortskaffande och säker hantering av farliga ämnen och underlätta återanvändning och återvinning av hög kvalitet.

5.	Förebyggande och bekämpning av föroreningar	Lämpliga åtgärder vidtas för att undvika och mildra skadliga dagvattenflöden från det kombinerade avloppssystemet, som kan omfatta SUDS, separata system för dagvattensamling, retentionstankar och behandling av den första spolningen.
6.	Skydd och återställande av biologisk mångfald och ekosystem	Verksamheten uppfyller de kriterier som anges i tillägg D till denna bilaga. Dessutom ska följande säkerställas: a) Verksamheten har i EU, när det gäller Natura 2000-områden, inga betydande effekter på Natura 2000-områden med avseende på deras bevarandemål utifrån en lämplig bedömning utförd i enlighet med artikel 6.3 i rådets direktiv 92/43/EEG. b) I EU, i alla områden, gör verksamheten det inte svårare att återställa eller bibehålla en gynnsam bevarandestatus hos populationer av arter som skyddas enligt direktiv 92/43/EEG och direktiv 2009/147/EG. Verksamheten gör det inte heller svårare att återställa eller bibehålla en gynnsam bevarandestatus hos de berörda livsmiljötyper som är skyddade enligt direktiv 92/43/EEG. c) I EU förebyggs införandet av invasiva främmande arter, eller så hanteras spridningen av dem i enlighet med förordning (EU) nr 1143/2014. d) Utanför EU bedrivs verksamheten i enlighet med tillämplig lagstiftning om bevarande av livsmiljöer, arter och hantering av invasiva främmande arter.

[*1] Till exempel Världshälsoorganisationens riktlinjer *Climate-resilient and environmentally sustainable health care facilities*, 2020, som finns på https://www.who.int/publications/i/item/9789240012226 och Världshälsoorganisationen 2020. Licens: CC BY-NC-SA 3.0 IGO) och Världshälsoorganisationen, *Smart Hospitals Toolkit, Pan-American Health Organisation*, 2017, som finns på https://cdn.who.int/media/docs/default-source/climate-change/smart-hospital-toolkit-paho.pdf.

[*2] Till exempel 2020 års riktlinjer från International Search and Rescue Advisory Group (INSARAG), 'Volume II: Preparedness and response' och 'Volume III: Operational Field Guidance', FN:s kontor för samordning av humanitära frågor (OCHA), finns på www.insarag.org.

[*3] Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/35/EG av den 21 april 2004 om miljöansvar för att förebygga och avhjälpa miljöskador (EUT L 143, 30.4.2004, s. 56).

[*4] Med beredskap avses ett tillstånd där mänskliga och materiella resurser, strukturer, samhällen och organisationer står beredda och snabbt kan mobiliseras vid en katastrof, som en följd av att åtgärder har vidtagits i förväg.

[*5] En modul för tillämpningen av denna bilaga härrör från definitionen i artikel 4.6 i beslut nr 1313/2013/EU om en civilskyddsmekanism för unionen och betyder 'ett fristående och självständigt, på förhand fastställt uppgifts- och behovsstyrt arrangemang […] eller en mobil operativ grupp […] som utgörs av en kombination av mänskliga och materiella resurser och som kan karakteriseras i förhållande till sin insatsförmåga eller den eller de uppgifter som den kan utföra'. De materiella medlen innefattar transport som krävs för att stödja nödinsatsen i förekommande fall. Exempel på erforderliga materialmedel för olika typer av beredskapstjänstmoduler anges i genomförandebesluten 2014/762 och 2019/570 (UCPM), till exempel de materiella medel som är relaterade till brand i luften eller marken, såsom helikoptrar, flygplan och fordon, båtar för räddning och flygmedel för medicinsk evakuering.

[*6] Med civilskyddsbistånd avses grupper, experter eller moduler avsedda för civilskydd och deras utrustning samt den utrustning eller det materiel som behövs för att lindra de omedelbara följderna av en katastrof. Artikel 2.2 i kommissionens genomförandebeslut av den 16 oktober 2014 om tillämpningsföreskrifter för Europaparlamentets och rådets beslut nr 1313/2013/EU om en civilskyddsmekanism för unionen och om upphävande av kommissionens beslut 2004/277/EG, Euratom och 2007/606/EG, Euratom (delgivet med nr C(2014) 7489) (2014/762/EU).

[*7] Framtidsscenarierna omfattar IPCC:s representativa koncentrationsutvecklingsbanor RCP2.6, RCP4.5, RCP6.0 och RCP8.5.

[*8] Utvärderingsrapporter om klimatförändringar: *Impacts, Adaptation and Vulnerability*, som offentliggörs regelbundet av Mellanstatliga panelen för klimatförändringar (IPCC), FN:s organ för utvärdering av forskning om klimatförändringar, https://www.ipcc.ch/reports/.

[*9] Såsom Copernicustjänster som förvaltas av Europeiska kommissionen.

[*10] Naturbaserade lösningar definieras som lösningar som inspireras och stöds av naturen och är kostnadseffektiva, ger samtidiga miljömässiga, sociala och ekonomiska fördelar och bidrar till att bygga upp motståndskraft. Sådana lösningar leder till mer natur, naturliga inslag och naturliga processer med större mångfald i städer, landskap och havsmiljöer genom lokalt anpassade, resurseffektiva och systemiska insatser. Därför gynnar naturbaserade lösningar den biologiska mångfalden och stöder en rad ekosystemtjänster (version av den 27 juni 2023: https://research-and-innovation.ec.europa.eu/research-area/environment/nature-based-solutions_en.

[*11] Se meddelandet från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén, *Grön infrastruktur (GI) – Att stärka Europas naturkapital*, COM(2013) 249 final.

[*12] Med Scope 1-växthusgasutsläpp avses direkta växthusgasutsläpp från källor som ägs eller kontrolleras av verksamhetsutövaren, inklusive växthusgasutsläpp från akuttransporter till lands, till sjöss och i luften.

[*13] Med Scope 2-växthusgasutsläpp avses indirekta växthusgasutsläpp från produktion av el som förbrukas av verksamhetsutövaren.

[*14] Med Scope 3-växthusgasutsläpp avses alla indirekta växthusgasutsläpp som inte omfattas av Scope 2. Se Klimatstadgan, Humanitarian Carbon Calculator, 2023, för vägledning om hur man beräknar koldioxidavtrycket från humanitära organisationer, https://www.climate-charter.org/humanitarian-carbon-calculator/.

[*15] Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 517/2014 av den 16 april 2014 om fluorerade växthusgaser och om upphävande av förordning (EG) nr 842/2006 (EUT L 150, 20.5.2014, s. 195).

[*16] Enligt definitionen i kommissionens beslut 2000/532/EG om en förteckning över avfall.

[*17] Såsom de i brandsläckningsskum, brandsläckningsmedel och brandskyddsmedel.

[*18] Se Internationella rödakorskommittén, *Medical Waste Management*, 2011, som finns på https://www.icrc.org/en/doc/assets/files/publications/icrc-002-4032.pdf.

[*19] Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/98/EG av den 19 november 2008 om avfall och om upphävande av vissa direktiv (EUT L 312, 22.11.2008, s. 3).

[*20] EU:s protokoll och riktlinjer för bygg- och rivningsavfall, som finns på https://single-market-economy.ec.europa.eu/content/eu-construction-and-demolition-waste-protocol-0_en.

[*21] Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/75/EU av den 24 november 2010 om industriutsläpp (samordnade åtgärder för att förebygga och begränsa föroreningar) (EUT L 334, 17.12.2010, s. 17–119).

[*22] Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1005/2009 av den 16 september 2009 om ämnen som bryter ned ozonskiktet (EUT L 286, 31.10.2009, s. 1–30).

[*23] Angivna i Natura 2000 Viewer, se Europeiska miljöbyrån, *Natura 2000 Network Viewer*, https://natura2000.eea.europa.eu/.

[*24] Inklusive de effekter som uppstår på grund av inrättande och drift av katastrofläger, effekter på områden med stor biologisk mångfald på grund av oavsiktlig introduktion/spill av farliga material eller på grund av underlåtenhet att skydda vid hantering av farliga material.

[*25] Åtgärder som avser anläggningar inom väg- och vattenbyggnad.

[*26] Åtgärder som inte avser anläggningar inom väg- och vattenbyggnad.

[*27] Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/60/EG av den 23 oktober 2007 om bedömning och hantering av översvämningsrisker (EUT L 288, 6.11.2007, s. 27).

[*28] Framtidsscenarierna omfattar IPCC:s representativa koncentrationsutvecklingsbanor RCP2.6, RCP4.5, RCP6.0 och RCP8.5.

[*29] Utvärderingsrapporter om klimatförändringar: *Impacts, Adaptation and Vulnerability*, som offentliggörs regelbundet av Mellanstatliga panelen för klimatförändringar (IPCC), FN:s organ för utvärdering av forskning om klimatförändringar, https://www.ipcc.ch/reports/.

[*30] Såsom Copernicustjänster som förvaltas av Europeiska kommissionen.

[*31] Naturbaserade lösningar definieras som lösningar som inspireras och stöds av naturen och är kostnadseffektiva, ger samtidiga miljömässiga, sociala och ekonomiska fördelar och bidrar till att bygga upp motståndskraft. Sådana lösningar leder till mer natur, naturliga inslag och naturliga processer med större mångfald i städer, landskap och havsmiljöer genom lokalt anpassade, resurseffektiva och systemiska insatser. Därför gynnar naturbaserade lösningar den biologiska mångfalden och stöder en rad ekosystemtjänster (version av den 27 juni 2023: https://research-and-innovation.ec.europa.eu/research-area/environment/nature-based-solutions_en.

[*32] Se meddelandet från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén, *Grön infrastruktur (GI) – Att stärka Europas naturkapital*, COM(2013) 249 final.

[*33] För verksamheter i tredjeländer, i enlighet med tillämplig nationell lagstiftning eller internationella standarder med motsvarande mål för god vattenstatus och god ekologisk potential, genom motsvarande procedurregler och materiella regler, dvs. en förvaltningsplan för användning och skydd av vatten som utarbetas i samråd med berörda intressenter och säkerställer att 1) verksamheternas inverkan på potentiellt påverkade vattenförekomsters identifierade status eller ekologiska potential bedöms och 2) försämring eller förhindrande av god status/ekologisk potential undviks eller, om detta inte är möjligt, det 3) motiveras av bristen på bättre miljöalternativ som inte är oproportionellt kostsamma/tekniskt ogenomförbara, och alla praktiska åtgärder vidtas för att minska de negativa effekterna på vattenförekomstens status.

[*34] EU:s protokoll och riktlinjer för bygg- och rivningsavfall (europa.eu), (https://single-market-economy.ec.europa.eu/content/eu-construction-and-demolition-waste-protocol-0_en).”

24. I tillägg B ska följande stycke läggas till:

”Verksamheten hindrar inte uppnåendet av god miljöstatus i marina vatten eller försämrar marina vatten som redan har god miljöstatus enligt definitionen i artikel 3.5 i direktiv 2008/56/EG [*1]), med beaktande av kommissionens beslut (EU) 2017/848 när det gäller relevanta kriterier och metodstandarder för dessa deskriptorer.

[*1] Enligt definitionen i artikel 3.5 i direktiv 2008/56/EG ska god miljöstatus i marina vatten fastställas på grundval av de kvalitativa deskriptorer som är förtecknade i bilaga I till det direktivet.”

25. I tillägg C ska led f ersättas med följande:

”f) ämnen, varken för sig, i blandningar eller som beståndsdelar i varor, i en koncentration över 0,1 viktprocent och som uppfyller kriterierna i artikel 57 i förordning (EG) nr 1907/2006 och identifieras i enlighet med artikel 59.1 i den förordningen för en period på minst 18 månader, utom om det bedöms och dokumenteras av verksamhetsutövarna att inga andra lämpliga alternativa ämnen eller alternativ teknik finns tillgängliga på marknaden och under förutsättning att de används under kontrollerade förhållanden [*1]),

[*1] Kommissionen kommer att se över undantagen från förbudet mot tillverkning, utsläppande på marknaden eller användning av de ämnen som avses i led f så snart den har offentliggjort övergripande principer för nödvändig användning av kemikalier.”

26. I tillägg C ska led g utgå.

27. I tillägg C ska följande stycke läggas till efter led f:

”Dessutom ska verksamheten inte leda till tillverkning, förekomst i slutprodukten eller den slutliga produktionen eller utsläppande på marknaden av andra ämnen, varken för sig, i blandningar eller som beståndsdelar i varor, i en koncentration över 0,1 viktprocent, som uppfyller kriterierna i förordning (EG) nr 1272/2008 för någon av de faroklasser eller farokategorier som avses i artikel 57 i förordning (EG) nr 1907/2006, utom om det bedöms och dokumenteras av verksamhetsutövarna att inga andra lämpliga alternativa ämnen eller alternativ teknik finns tillgängliga på marknaden och under förutsättning att de används under kontrollerade förhållanden [*1]).

[*1] Kommissionen kommer att se över undantagen från förbudet mot tillverkning, förekomst i slutprodukten eller den slutliga produktionen eller utsläppande på marknaden av de ämnen som avses i detta led så snart den har offentliggjort övergripande principer för nödvändig användning av kemikalier.”