

6. VERKEHR

6.1. **Personenbeförderung im Eisenbahnfernverkehr**

Beschreibung der Tätigkeit

Erwerb, Finanzierung, Vermietung, Leasing und Betrieb der Personenbeförderung mit Schienenfahrzeugen auf Hauptstrecken des Schienenfernverkehrs, Personenbeförderung im Schienenfernverkehr und Betrieb von Schlaf- oder Speisewagen als Teil der Tätigkeit eines Bahnunternehmens.

Die Wirtschaftstätigkeiten in dieser Kategorie können gemäß der mit der Verordnung (EG) Nr. 1893/2006 aufgestellten statistischen Systematik der Wirtschaftszweige mehreren NACE-Codes, insbesondere H.49.10 und N.77.39, zugeordnet werden.

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

⁽²²⁴⁾ Richtlinie 2009/31/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die geologische Speicherung von Kohlendioxid und zur Änderung der Richtlinie 85/337/EWG des Rates sowie der Richtlinien 2000/60/EG, 2001/80/EG, 2004/35/EG, 2006/12/EG und 2008/1/EG des Europäischen Parlaments und des Rates sowie der Verordnung (EG) Nr. 1013/2006 (ABl. L 140 vom 5.6.2009, S. 114).

⁽²²⁵⁾ ISO 27914:2017, Kohlenstoffdioxid-Abscheidung, Transport und geologische Speicherung – Geologische Speicherung (Version vom 4.6.2021): <https://www.iso.org/standard/64148.html>).

Technische Bewertungskriterien

Wesentlicher Beitrag zum Klimaschutz

Die Tätigkeit erfüllt eines der folgenden Kriterien:

- (a) Die Züge und Reisezugwagen verursachen keine direkten CO₂-Abgasemissionen;
- (b) die Züge und Reisezugwagen verursachen keine direkten CO₂-Abgasemissionen, wenn sie auf Schienen mit der erforderlichen Infrastruktur betrieben werden, und setzen einen herkömmlichen Motor ein, wenn eine solche Infrastruktur nicht verfügbar ist (Zweikrafttriebwagen).

Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen

2) Anpassung an den Klimawandel	Die Tätigkeit erfüllt die Kriterien in Anlage A zu diesem Anhang.
3) Nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen	Keine Angabe
4) Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft	Es bestehen Maßnahmen zur Abfallbewirtschaftung im Einklang mit der Abfallhierarchie, insbesondere während der Wartung.
5) Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung	Motoren für den Antrieb von Lokomotiven und von Triebwagen entsprechen den in Anhang II der Verordnung (EU) 2016/1628 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽²²⁶⁾ festgelegten Emissionsgrenzwerten.
6) Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme	Keine Angabe

6.2. Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr*Beschreibung der Tätigkeit*

Erwerb, Finanzierung, Leasing, Vermietung und Betrieb der Güterbeförderung auf Hauptverkehrsnetzen und auf Nebenstrecken des Frachtverkehrs.

Die Wirtschaftstätigkeiten in dieser Kategorie können gemäß der mit der Verordnung (EG) Nr. 1893/2006 aufgestellten statistischen Systematik der Wirtschaftszweige mehreren NACE-Codes, insbesondere H.49.20 und N.77.39, zugeordnet werden.

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

Technische Bewertungskriterien

Wesentlicher Beitrag zum Klimaschutz

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

- (a) Die Züge und Güterwagen verursachen keine direkten CO₂-Abgasemissionen;
- (b) die Züge und Güterwagen verursachen keine direkten CO₂-Abgasemissionen, wenn sie auf Schienen mit der erforderlichen Infrastruktur betrieben werden, und setzen einen herkömmlichen Motor ein, wenn eine solche Infrastruktur nicht verfügbar ist (Zweikrafttriebwagen).

2. Die Züge und Güterwagen sind nicht für den Transport fossiler Brennstoffe bestimmt.

⁽²²⁶⁾ Verordnung (EU) 2016/1628 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. September 2016 über die Anforderungen in Bezug auf die Emissionsgrenzwerte für gasförmige Schadstoffe und luftverunreinigende Partikel und die Typgenehmigung für Verbrennungsmotoren für nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte, zur Änderung der Verordnungen (EU) Nr. 1024/2012 und (EU) Nr. 167/2013 und zur Änderung und Aufhebung der Richtlinie 97/68/EG (ABl. L 252 vom 16.9.2016, S. 53).

 Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen

2) Anpassung an den Klimawandel	Die Tätigkeit erfüllt die Kriterien in Anlage A zu diesem Anhang.
3) Nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen	Keine Angabe
4) Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft	Es bestehen Maßnahmen zur Abfallbewirtschaftung im Einklang mit der Abfallhierarchie, insbesondere während der Wartung.
5) Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung	Motoren für den Antrieb von Lokomotiven und von Triebwagen entsprechen den in Anhang II der Verordnung (EU) 2016/1628 festgelegten Emissionsgrenzwerten.
6) Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme	Keine Angabe

6.3. Personenbeförderung im Orts- und Nahverkehr, Personenkraftverkehr
Beschreibung der Tätigkeit

Erwerb, Finanzierung, Leasing, Vermietung und Betrieb von Fahrzeugen für die Personenbeförderung im Orts- und Nahverkehr und für den Personenkraftverkehr.

Bei Kraftfahrzeugen ist der Betrieb von Fahrzeugen der Klassen M2 und M3 gemäß Artikel 4 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2018/858 für die Personenbeförderung eingeschlossen.

Die Wirtschaftstätigkeiten in dieser Kategorie können den Betrieb verschiedener Verkehrsträger zu Lande umfassen, z. B. von Bussen, Straßenbahnen, Oberleitungsbussen, U-Bahnen und Hochbahnen. Dies beinhaltet auch Flughafen- oder Bahnhofzubringerlinien sowie den Betrieb von Zahnrad- und Seilbahnen, soweit diese Teil von Orts- und Nahverkehrssystemen sind.

Zu den Wirtschaftstätigkeiten in dieser Kategorie gehören auch Fernbusdienste im Linienverkehr, Charter-, Ausflugs- und sonstiger Gelegenheitsverkehr mit Omnibussen, Flughafen-Shuttles (auch im Flughafenbereich) sowie der Betrieb von Schulbussen und Bussen für die Beförderung.

Die Wirtschaftstätigkeiten in dieser Kategorie können gemäß der mit der Verordnung (EG) Nr. 1893/2006 aufgestellten statistischen Systematik der Wirtschaftszweige mehreren NACE-Codes, insbesondere H.49.31, H.49.3.9, N.77.39 und N.77.11, zugeordnet werden.

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

Technische Bewertungskriterien

 Wesentlicher Beitrag zum Klimaschutz

Die Tätigkeit erfüllt eines der folgenden Kriterien:

- (a) Mit der Tätigkeit wird Personenbeförderung im Orts- und Nahverkehr bereitgestellt und es werden keine direkten CO₂-Abgasemissionen verursacht⁽²²⁷⁾;

⁽²²⁷⁾ Dies umfasst auch Busse mit Aufbauarten, die als „CE“ (Eindeck-Niederflurfahrzeug), „CF“ (Doppeldeck-Niederflurfahrzeug), „CG“ (Eindeck-Niederflur-Gelenkbus), „CH“ (Doppeldeck-Niederflur-Gelenkbus), „CI“ (Offenes Eindeckfahrzeug) oder „CJ“ (Offenes Doppeldeckfahrzeug) gemäß Anhang I Teil C Nummer 3 der Verordnung (EU) 2018/858 eingestuft sind.

- (b) bis zum 31. Dezember 2025 wird mit der Tätigkeit Personenbeförderung im Straßenfernverkehr mit Fahrzeugen bereitgestellt, die den Klassen M2 und M3 ⁽²²⁸⁾ entsprechen, deren Aufbauart ⁽²²⁹⁾ als „CA“ (Eindeckfahrzeug), „CB“ (Doppeldeckfahrzeug), „CC“ (Eindeck-Gelenkfahrzeug) oder „CD“ (Doppeldeck-Gelenkfahrzeug) eingestuft ist und die der neuesten EURO-VI-Norm entsprechen, d. h. sowohl den Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 als auch den Anforderungen von Änderungsrechtsakten zu dieser Verordnung ab dem Zeitpunkt ihres Inkrafttretens und noch vor ihrem Anwendungsbeginn sowie der neuesten Stufe der EURO-VI-Norm gemäß Anhang I Anlage 9 Tabelle 1 der Verordnung (EU) 582/2011, wenn die Bestimmungen für diese Stufe bereits in Kraft, für diesen Fahrzeugtyp jedoch noch nicht anwendbar sind ⁽²³⁰⁾. Ist eine solche Norm nicht verfügbar, sind die direkten CO₂-Emissionen der Fahrzeuge gleich null.

Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen

2) Anpassung an den Klimawandel	Die Tätigkeit erfüllt die Kriterien in Anlage A zu diesem Anhang.
3) Nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen	Keine Angabe
4) Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft	Sowohl in der Nutzungsphase (Wartung) als auch am Ende der Lebensdauer der Flotte bestehen Maßnahmen zur Abfallbewirtschaftung im Einklang mit der Abfallhierarchie, unter anderem durch Wiederverwendung und Recycling von Batterien und Elektronik (insbesondere von darin enthaltenen kritischen Rohstoffen).
5) Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung	Bei Straßenfahrzeugen der Klasse M erfüllen die Reifen die Anforderungen an das externe Rollgeräusch für die höchste Produkte enthaltende Klasse und die Anforderungen an den Rollwiderstandskoeffizienten (der Einfluss auf die Energieeffizienz des Fahrzeugs hat) für die beiden höchsten Produkte enthaltenden Klassen, die in der Verordnung (EU) 2020/740 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽²³¹⁾ festgelegt sind und anhand der Europäischen Produktdatenbank für die Energieverbrauchskennzeichnung (EPREL) überprüft werden können. Die Fahrzeuge entsprechen gegebenenfalls den Anforderungen der zuletzt geltenden Stufe der Typp Genehmigung hinsichtlich der Emissionen von schweren Nutzfahrzeugen (Euro VI) gemäß der Verordnung (EG) Nr. 595/2009.
6) Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme	Keine Angabe

6.4. Betrieb von Vorrichtungen zur persönlichen Mobilität, Radverkehrslogistik

Beschreibung der Tätigkeit

Verkauf, Erwerb, Finanzierung Leasing, Vermietung und Betrieb von Vorrichtungen zur persönlichen Mobilität oder persönlichen Beförderungsmitteln, die durch die Muskelkraft des Nutzers, einen emissionsfreien Motor oder eine Kombination aus emissionsfreiem Motor und Muskelkraft angetrieben werden. Dies schließt auch Gütertransportdienste mit (Lasten-)Fahrrädern ein.

Die Wirtschaftstätigkeiten in dieser Kategorie können gemäß der mit der Verordnung (EG) Nr. 1893/2006 aufgestellten statistischen Systematik der Wirtschaftszweige mehreren NACE-Codes, insbesondere N.77.11 und N.77.21, zugeordnet werden.

⁽²²⁸⁾ Gemäß Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe a der Verordnung (EU) 2018/858.

⁽²²⁹⁾ Gemäß Anhang I Teil C Nummer 3 der Verordnung (EU) 2018/858.

⁽²³⁰⁾ Bis zum 31.12.2021 EURO-VI-Norm Stufe E gemäß der Verordnung (EG) Nr. 595/2009.

⁽²³¹⁾ Verordnung (EU) 2020/740 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Mai 2020 über die Kennzeichnung von Reifen in Bezug auf die Kraftstoffeffizienz und andere Parameter, zur Änderung der Verordnung (EU) 2017/1369 und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 1222/2009 (ABl. L 177 vom 5.6.2020, S. 1).

Technische Bewertungskriterien

Wesentlicher Beitrag zum Klimaschutz

1. Der Antrieb von Vorrichtungen zur persönlichen Mobilität erfolgt durch die Muskelkraft des Nutzers, einen emissionsfreien Motor oder eine Kombination aus emissionsfreiem Motor und Muskelkraft.
2. Die Vorrichtungen zur persönlichen Mobilität dürfen in derselben öffentlichen Infrastruktur betrieben werden, die für Fahrräder oder Fußgänger vorgesehen ist.

Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen

2) Anpassung an den Klimawandel	Die Tätigkeit erfüllt die Kriterien in Anlage A zu diesem Anhang.
3) Nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen	Keine Angabe
4) Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft	Sowohl in der Nutzungsphase (Wartung) als auch am Ende der Lebensdauer bestehen Maßnahmen zur Abfallbewirtschaftung im Einklang mit der Abfallhierarchie, unter anderem durch Wiederverwendung und Recycling von Batterien und Elektronik (insbesondere von darin enthaltenen kritischen Rohstoffen).
5) Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung	Keine Angabe
6) Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme	Keine Angabe

6.5. Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen*Beschreibung der Tätigkeit*

Erwerb, Finanzierung, Vermietung, Leasing und Betrieb von Fahrzeugen der Klassen M1⁽²³²⁾, N1⁽²³³⁾, die beide unter die Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates⁽²³⁴⁾ fallen, oder L (zwei- und dreirädrige sowie vierrädrige Fahrzeuge)⁽²³⁵⁾.

Die Wirtschaftstätigkeiten in dieser Kategorie können gemäß der mit der Verordnung (EG) Nr. 1893/2006 aufgestellten statistischen Systematik der Wirtschaftszweige mehreren NACE-Codes, insbesondere H.49.32, H.49.39 und N.77.11, zugeordnet werden.

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

⁽²³²⁾ Gemäß Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer i der Verordnung (EU) 2018/858.

⁽²³³⁾ Gemäß Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe b Ziffer i der Verordnung (EU) 2018/858.

⁽²³⁴⁾ Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge (ABl. L 171 vom 29.6.2007, S. 1).

⁽²³⁵⁾ Gemäß Artikel 4 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2018/858.

Technische Bewertungskriterien

Wesentlicher Beitrag zum Klimaschutz

Die Tätigkeit erfüllt die folgenden Kriterien:

- (a) Bei Fahrzeugen der Klassen M1 und N1, die beide unter die Verordnung (EG) Nr. 715/2007 fallen,
- i) liegen bis zum 31. Dezember 2025 die spezifischen CO₂-Emissionen im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe h der Verordnung (EU) 2019/631 bei unter 50 g CO₂/km (emissionsarme und emissionsfreie leichte Nutzfahrzeuge);
 - ii) liegen ab dem 1. Januar 2026 die spezifischen CO₂-Emissionen im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe h der Verordnung (EU) 2019/631 bei null.
- (b) Bei Fahrzeugen der Klasse L liegen die CO₂-Abgasemissionen bei 0 g CO₂-Äq/km entsprechend der Emissionsprüfung gemäß der Verordnung (EU) Nr. 168/2013.

Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen

2) Anpassung an den Klimawandel	Die Tätigkeit erfüllt die Kriterien in Anlage A zu diesem Anhang.
3) Nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen	Keine Angabe
4) Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft	<p>Fahrzeuge der Klassen M1 und N1 sind sowohl</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) zu wenigstens 85 Masseprozent je Fahrzeug wiederverwendbar oder recyclingfähig, als auch (b) zu wenigstens 95 Masseprozent je Fahrzeug wiederverwendbar oder verwertbar.⁽²³⁶⁾ <p>Sowohl in der Nutzungsphase (Wartung) als auch am Ende der Lebensdauer der Flotte bestehen Maßnahmen zur Abfallbewirtschaftung im Einklang mit der Abfallhierarchie, unter anderem durch Wiederverwendung und Recycling von Batterien und Elektronik (insbesondere der darin enthaltenen kritischen Rohstoffe).</p>
5) Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung	<p>Die Fahrzeuge entsprechen den Anforderungen der zuletzt geltenden Stufe der Typgenehmigung hinsichtlich der Emissionen von leichten Nutzfahrzeugen (Euro VI)⁽²³⁷⁾ gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007.</p> <p>Die Fahrzeuge entsprechen den Emissionsgrenzwerten für saubere leichte Nutzfahrzeuge gemäß Tabelle 2 im Anhang der Richtlinie 2009/33/EG des Europäischen Parlaments und des Rates⁽²³⁸⁾.</p> <p>Bei Straßenfahrzeugen der Klassen M und N erfüllen die Reifen die Anforderungen an das externe Rollgeräusch für die höchste Produkte enthaltende Klasse und die Anforderungen an den Rollwiderstandskoeffizienten (der Einfluss auf die Energieeffizienz des Fahrzeugs hat) für die beiden höchsten Produkte enthaltenden Klassen, die in der Verordnung (EU) 2020/740 festgelegt sind und anhand der Europäischen Produktdatenbank für die Energieverbrauchskennzeichnung (EPREL) überprüft werden können.</p>

⁽²³⁶⁾ Gemäß Anhang I der Richtlinie 2005/64/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Oktober 2005 über die Typgenehmigung für Kraftfahrzeuge hinsichtlich ihrer Wiederverwendbarkeit, Recyclingfähigkeit und Verwertbarkeit und zur Änderung der Richtlinie 70/156/EWG des Rates (ABl. L 310 vom 25.11.2005, S. 10).

⁽²³⁷⁾ Verordnung (EU) 2018/1832 der Kommission vom 5. November 2018 zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission und der Verordnung (EU) 2017/1151 der Kommission im Hinblick auf die Verbesserung der emissionsbezogenen Typgenehmigungsprüfungen und -verfahren für leichte Personenkraftwagen und Nutzfahrzeuge, unter anderem in Bezug auf die Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge und auf Emissionen im praktischen Fahrbetrieb und zur Einführung von Einrichtungen zur Überwachung des Kraftstoff- und des Stromverbrauchs (ABl. L 301 vom 27.11.2018, S. 1).

⁽²³⁸⁾ Richtlinie 2009/33/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge (ABl. L 120 vom 15.5.2009, S. 5).

	Die Fahrzeuge entsprechen der Verordnung (EU) Nr. 540/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽²³⁹⁾ .
6) Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme	Keine Angabe

6.6. Güterbeförderung im Straßenverkehr

Beschreibung der Tätigkeit

Erwerb, Finanzierung, Leasing, Vermietung und Betrieb von Fahrzeugen der Klassen N1, N2 ⁽²⁴⁰⁾ oder N3 ⁽²⁴¹⁾ für die Güterbeförderung im Straßenverkehr, die unter die EURO-VI-Norm ⁽²⁴²⁾ Stufe E oder deren Nachfolger fallen.

Die Wirtschaftstätigkeiten in dieser Kategorie können gemäß der mit der Verordnung (EG) Nr. 1893/2006 aufgestellten statistischen Systematik der Wirtschaftszweige mehreren NACE-Codes, insbesondere H.49.4.1, H.53.10, H.53.20 und N.77.12, zugeordnet werden.

Erfüllt eine Wirtschaftstätigkeit in dieser Kategorie das unter Nummer 1 Buchstabe a, Buchstabe b oder Buchstabe c Ziffer i dieses Abschnitts beschriebene Kriterium für einen wesentlichen Beitrag nicht, handelt es sich um eine Übergangstätigkeit im Sinne von Artikel 10 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2020/852, sofern sie die übrigen in diesem Abschnitt dargelegten technischen Bewertungskriterien erfüllt.

Technische Bewertungskriterien

Wesentlicher Beitrag zum Klimaschutz

1. Die Tätigkeit erfüllt eines der folgenden Kriterien:
 - (a) Fahrzeuge der Klasse N1 verursachen keine direkten CO₂-Abgasemissionen;
 - (b) Fahrzeuge der Klassen N2 und N3 mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse in beladenem Zustand von höchstens 7,5 Tonnen sind „emissionsfreie schwere Nutzfahrzeuge“ im Sinne von Artikel 3 Nummer 11 der Verordnung (EU) 2019/1242;
 - (c) Fahrzeuge der Klassen N2 und N3 mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse in beladenem Zustand von über 7,5 Tonnen sind
 - i) „emissionsfreie schwere Nutzfahrzeuge“ im Sinne von Artikel 3 Nummer 11 der Verordnung (EU) 2019/1242 oder
 - ii) sofern die Erfüllung der Ziffer i technisch und wirtschaftlich nicht machbar ist, „emissionsarme schwere Nutzfahrzeuge“ im Sinne von Artikel 3 Nummer 12 der genannten Verordnung.
2. Die Fahrzeuge sind nicht für den Transport fossiler Brennstoffe bestimmt.

Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen

2) Anpassung an den Klimawandel	Die Tätigkeit erfüllt die Kriterien in Anlage A zu diesem Anhang.
3) Nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen	Keine Angabe

⁽²³⁹⁾ Verordnung (EU) Nr. 540/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. April 2014 über den Geräuschpegel von Kraftfahrzeugen und von Austauschschalldämpferanlagen sowie zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG und zur Aufhebung der Richtlinie 70/157/EWG (ABl. L 158 vom 27.5.2014, S. 131).

⁽²⁴⁰⁾ Gemäß Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe b Ziffer ii der Verordnung (EU) 2018/858.

⁽²⁴¹⁾ Gemäß Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe b Ziffer iii der Verordnung (EU) 2018/858.

⁽²⁴²⁾ Gemäß der Verordnung (EG) Nr. 595/2009.

4) Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft	Fahrzeuge der Klassen N1, N2 und N3 sind sowohl (a) zu wenigstens 85 Masseprozent je Fahrzeug wiederverwendbar oder recyclingfähig, als auch (b) zu wenigstens 95 Masseprozent je Fahrzeug wiederverwendbar oder verwertbar. ⁽²⁴³⁾ Sowohl in der Nutzungsphase (Wartung) als auch am Ende der Lebensdauer der Flotte bestehen Maßnahmen zur Abfallbewirtschaftung im Einklang mit der Abfallhierarchie, unter anderem durch Wiederverwendung und Recycling von Batterien und Elektronik (insbesondere der darin enthaltenen kritischen Rohstoffe).
5) Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung	Bei Straßenfahrzeugen der Klassen M und N erfüllen die Reifen die Anforderungen an das externe Rollgeräusch für die höchste Produkte enthaltende Klasse und die Anforderungen an den Rollwiderstandskoeffizienten (der Einfluss auf die Energieeffizienz des Fahrzeugs hat) für die beiden höchsten Produkte enthaltenden Klassen, die in der Verordnung (EU) 2020/740 festgelegt sind und anhand der Europäischen Produktdatenbank für die Energieverbrauchskennzeichnung (EPREL) überprüft werden können. Die Fahrzeuge entsprechen den Anforderungen der zuletzt geltenden Stufe der Typgenehmigung bezüglich der Emissionen schwerer Nutzfahrzeuge (Euro VI) ⁽²⁴⁴⁾ gemäß der Verordnung (EG) Nr. 595/2009. Die Fahrzeuge entsprechen der Verordnung (EU) Nr. 540/2014.
6) Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme	Keine Angabe

6.7. Personenbeförderung in der Binnenschifffahrt

Beschreibung der Tätigkeit

Erwerb, Finanzierung, Leasing, Vermietung und Betrieb von Fahrgastbinnenschiffen, die nicht für den Seeverkehr geeignet sind.

Die Wirtschaftstätigkeiten in dieser Kategorie können gemäß der mit der Verordnung (EG) Nr. 1893/2006 aufgestellten statistischen Systematik der Wirtschaftszweige dem NACE-Code H.50.30 zugeordnet werden.

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

Technische Bewertungskriterien

Wesentlicher Beitrag zum Klimaschutz

Die Tätigkeit erfüllt eines der folgenden Kriterien:

- (a) Die Schiffe verursachen keine direkten CO₂-Abgasemissionen;
- (b) bis zum 31. Dezember 2025: Hybridschiffe und dual betriebene Schiffe beziehen im Normalbetrieb ihre Energie zu mindestens 50 % aus Kraftstoffen, die keine direkten CO₂-Abgasemissionen verursachen, oder aus Batteriestrom.

Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen

- | | |
|---------------------------------|---|
| 2) Anpassung an den Klimawandel | Die Tätigkeit erfüllt die Kriterien in Anlage A zu diesem Anhang. |
|---------------------------------|---|

⁽²⁴³⁾ Gemäß Anhang I der Richtlinie 2005/64/EG.

⁽²⁴⁴⁾ Verordnung (EU) Nr. 582/2011 der Kommission vom 25. Mai 2011 zur Durchführung und Änderung der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Emissionen von schweren Nutzfahrzeugen (Euro VI) und zur Änderung der Anhänge I und III der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 167 vom 25.6.2011, S. 1).

3) Nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen	Die Tätigkeit erfüllt die Kriterien in Anlage B zu diesem Anhang.
4) Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft	Sowohl in der Nutzungsphase als auch am Ende der Lebensdauer des Schiffes bestehen Maßnahmen zur Abfallbewirtschaftung im Einklang mit der Abfallhierarchie, einschließlich der Kontrolle und des Managements von Gefahrstoffen an Bord von Schiffen sowie der Gewährleistung deren sicheren Recyclings. Bei batteriebetriebenen Schiffen umfassen diese Maßnahmen die Wiederverwendung und das Recycling von Batterien und Elektronik, einschließlich der darin enthaltenen kritischen Rohstoffe.
5) Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung	Die Schiffsmotoren halten die in Anhang II der Verordnung (EU) 2016/1628 festgelegten Emissionsgrenzwerte ein (einschließlich Schiffe, die diese Grenzwerte ohne typgenehmigte Lösungen, etwa durch Nachbehandlung, einhalten).
6) Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme	Keine Angabe

6.8. Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt

Beschreibung der Tätigkeit

Erwerb, Finanzierung, Leasing, Vermietung und Betrieb von Binnenfrachtschiffen, die nicht für den Seeverkehr geeignet sind.

Die Wirtschaftstätigkeiten in dieser Kategorie können gemäß der mit der Verordnung (EG) Nr. 1893/2006 aufgestellten statistischen Systematik der Wirtschaftszweige dem NACE-Code H.50.4 zugeordnet werden.

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

Technische Bewertungskriterien

Wesentlicher Beitrag zum Klimaschutz

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

- (a) Die Schiffe verursachen keine direkten CO₂-Abgasemissionen;
- (b) sofern die Erfüllung des Kriteriums nach Buchstabe a technisch und wirtschaftlich nicht machbar ist, und bis zum 31. Dezember 2025: die anhand des Energieeffizienz-Betriebsindikators⁽²⁴⁵⁾ berechneten (bzw. bei neuen Schiffen geschätzten) direkten CO₂-Abgasemissionen pro Tonnenkilometer (g CO₂/tkm) liegen 50 % unter dem durchschnittlichen Bezugswert für CO₂-Emissionen für schwere Nutzfahrzeuge (Fahrzeuguntergruppe 5-LH) gemäß Artikel 11 der Verordnung (EU) 2019/1242.

2. Die Schiffe sind nicht für den Transport fossiler Brennstoffe bestimmt.

Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen

- | | |
|---------------------------------|---|
| 2) Anpassung an den Klimawandel | Die Tätigkeit erfüllt die Kriterien in Anlage A zu diesem Anhang. |
|---------------------------------|---|

⁽²⁴⁵⁾ Der Energieeffizienz-Betriebsindikator bezeichnet das Verhältnis zwischen der Masse des emittierten CO₂ und der geleisteten Transportarbeit. Er ist ein repräsentativer Wert für die Energieeffizienz des Schiffs über einen gleichbleibenden Zeitraum, der das allgemeine Handlungsmuster des Schiffes wiedergibt. Leitlinien zur Berechnung dieses Indikators sind in Dokument MEPC.1/Circ. 684 der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) enthalten.

3) Nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen	Die Tätigkeit erfüllt die Kriterien in Anlage B zu diesem Anhang.
4) Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft	Sowohl in der Nutzungsphase als auch am Ende der Lebensdauer des Schiffes bestehen Maßnahmen zur Abfallbewirtschaftung im Einklang mit der Abfallhierarchie, einschließlich der Kontrolle und des Managements von Gefahrstoffen an Bord von Schiffen sowie der Gewährleistung deren sicheren Recyclings. Bei batteriebetriebenen Schiffen umfassen diese Maßnahmen die Wiederverwendung und das Recycling von Batterien und Elektronik, einschließlich der darin enthaltenen kritischen Rohstoffe.
5) Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung	Die Schiffe halten die in Anhang II der Verordnung (EU) 2016/1628 festgelegten Emissionsgrenzwerte ein (einschließlich Schiffe, die diese Grenzwerte ohne typgenehmigte Lösungen, etwa durch Nachbehandlung, einhalten).
6) Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme	Keine Angabe

6.9. Nachrüstung von Schiffen für die Personen- und Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt

Beschreibung der Tätigkeit

Nachrüstung und Aufrüstung von Schiffen für die Personen- und Güterbeförderung auf Binnengewässern mit Schiffen, die nicht für den Seeverkehr geeignet sind.

Die Wirtschaftstätigkeiten in dieser Kategorie können gemäß der mit der Verordnung (EG) Nr. 1893/2006 aufgestellten statistischen Systematik der Wirtschaftszweige mehreren NACE-Codes, insbesondere H.50.4, H.50.30 und C.33.15, zugeordnet werden.

Eine Wirtschaftstätigkeit in dieser Kategorie ist eine Übergangstätigkeit gemäß Artikel 10 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2020/852, wenn sie die in diesem Abschnitt dargelegten technischen Bewertungskriterien erfüllt.

Technische Bewertungskriterien

Wesentlicher Beitrag zum Klimaschutz

1. Bis zum 31. Dezember 2025: der Kraftstoffverbrauch des Schiffes verringert sich durch die Nachrüstung um mindestens 10 %, ausgedrückt in Liter Kraftstoff je Tonnenkilometer, was durch eine Vergleichsberechnung für die repräsentativen Navigationsbereiche (einschließlich repräsentativer Lastprofile), in denen das Schiff betrieben werden soll, oder durch die Ergebnisse von Modellversuchen oder Simulationen nachgewiesen wird.
2. Die nach- oder auferüsteten Schiffe sind nicht für den Transport fossiler Brennstoffe bestimmt.

Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen

- | | |
|---------------------------------|---|
| 2) Anpassung an den Klimawandel | Die Tätigkeit erfüllt die Kriterien in Anlage A zu diesem Anhang. |
|---------------------------------|---|

⁽²⁴⁵⁾ Der Energieeffizienz-Betriebsindikator bezeichnet das Verhältnis zwischen der Masse des emittierten CO₂ und der geleisteten Transportarbeit. Er ist ein repräsentativer Wert für die Energieeffizienz des Schiffs über einen gleichbleibenden Zeitraum, der das allgemeine Handlungsmuster des Schiffes wiedergibt. Leitlinien zur Berechnung dieses Indikators sind in Dokument MEPC.1/Circ. 684 der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) enthalten.

3) Nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen	Die Tätigkeit erfüllt die Kriterien in Anlage B zu diesem Anhang.
4) Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft	Sowohl in der Nutzungsphase als auch am Ende der Lebensdauer des Schiffes bestehen Maßnahmen zur Abfallbewirtschaftung im Einklang mit der Abfallhierarchie, einschließlich der Kontrolle und des Managements von Gefahrstoffen an Bord von Schiffen sowie der Gewährleistung deren sicheren Recyclings.
5) Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung	Die Schiffe halten die in Anhang II der Verordnung (EU) 2016/1628 festgelegten Emissionsgrenzwerte ein (einschließlich Schiffe, die diese Grenzwerte ohne typpengehörige Lösungen, etwa durch Nachbehandlung, einhalten).
6) Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme	Keine Angabe

6.10. Güterbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt, Schiffe für den Hafbetrieb und Hilfstätigkeiten

Beschreibung der Tätigkeit

Erwerb, Finanzierung, Charter (mit oder ohne Besatzung) und Betrieb von Schiffen, die für die Güterbeförderung oder die kombinierte Güter- und Personenbeförderung auf See oder in Küstengewässern im Linien- oder Gelegenheitsverkehr konstruiert und ausgerüstet sind. Erwerb, Finanzierung, Vermietung und Betrieb von Schiffen, die für den Hafbetrieb und Hilfstätigkeiten erforderlich sind, z. B. Schleppschiffe, Festmacherboote, Lotsenschiffe, Rettungsschiffe und Eisbrecher.

Die Wirtschaftstätigkeiten in dieser Kategorie können gemäß der mit der Verordnung (EG) Nr. 1893/2006 aufgestellten statistischen Systematik der Wirtschaftszweige mehreren NACE-Codes, insbesondere H.50.2, H.52.22 und N.77.34, zugeordnet werden.

Erfüllt eine Wirtschaftstätigkeit in dieser Kategorie das unter Nummer 1 Buchstabe a dieses Abschnitts beschriebene Kriterium für einen wesentlichen Beitrag nicht, handelt es sich um eine Übergangstätigkeit nach Artikel 10 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2020/852, sofern sie die übrigen in diesem Abschnitt festgelegten technischen Bewertungskriterien erfüllt.

Technische Bewertungskriterien

Wesentlicher Beitrag zum Klimaschutz

1. Die Tätigkeit erfüllt mindestens eines der folgenden Kriterien:
 - (a) Die Schiffe verursachen keine direkten CO₂-Abgasemissionen;
 - (b) bis zum 31. Dezember 2025: Hybridschiffe und dual betriebene Schiffe beziehen im Normalbetrieb auf See oder im Hafen ihre Energie zu mindestens 25 % aus Kraftstoffen, die keine direkten CO₂-Abgasemissionen verursachen, oder aus Batteriestrom;
 - (c) sofern die Erfüllung des Kriteriums nach Buchstabe a technisch und wirtschaftlich nicht machbar ist, und bis zum 31. Dezember 2025, jedoch nur, wenn nachgewiesen werden kann, dass die Schiffe ausschließlich für Küsten- und Kurzstreckenseeverkehrsdienste eingesetzt werden, die eine Verlagerung der derzeit auf dem Landweg beförderten Güter auf den Seeweg ermöglichen: die Schiffe verursachen direkte CO₂-Abgasemissionen, die gemäß der Berechnung anhand des Energieeffizienz-Kennwertes (Energy Efficiency Design Index, EEDI) ⁽²⁴⁶⁾ der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (International Maritime Organization, IMO) 50 % unter dem durchschnittlichen Bezugswert für CO₂-Emissionen für schwere Nutzfahrzeuge (Fahrzeuguntergruppe 5-LH) gemäß Artikel 11 der Verordnung (EU) 2019/1242 liegen;

⁽²⁴⁶⁾ Energieeffizienz-Kennwert (Version vom 4.6.2021): <http://www.imo.org/fr/MediaCentre/HotTopics/GHG/Pages/EEDI.aspx>.

- (d) sofern die Erfüllung des Kriteriums nach Buchstabe a technisch und wirtschaftlich nicht machbar ist, und bis zum 31. Dezember 2025: die Schiffe haben einen EEDI erreicht, der 10 % unter den am 1. April 2022⁽²⁴⁷⁾ anwendbaren EEDI-Anforderungen liegt, wenn die Schiffe mit Kraftstoffen, die keine direkten CO₂-Abgasemissionen verursachen, oder mit Kraftstoffen aus erneuerbaren Quellen⁽²⁴⁸⁾ betrieben werden können.

2. Die Schiffe sind nicht für den Transport fossiler Brennstoffe bestimmt.

Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen

2) Anpassung an den Klimawandel	Die Tätigkeit erfüllt die Kriterien in Anlage A zu diesem Anhang.
3) Nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen	Die Tätigkeit erfüllt die Kriterien in Anlage B zu diesem Anhang.
4) Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft	<p>Sowohl in der Nutzungsphase als auch am Ende der Lebensdauer des Schiffes bestehen Maßnahmen zur Abfallbewirtschaftung im Einklang mit der Abfallhierarchie.</p> <p>Bei batteriebetriebenen Schiffen umfassen diese Maßnahmen die Wiederverwendung und das Recycling von Batterien und Elektronik, einschließlich der darin enthaltenen kritischen Rohstoffe.</p> <p>Bei Bestandsschiffen mit einer Bruttoreaumzahl von mehr als 500 und den neuen Schiffen, die sie ersetzen, steht die Tätigkeit mit den Anforderungen der Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates⁽²⁴⁹⁾ hinsichtlich des Gefahrstoffinventars im Einklang. Das Abwracken von Schiffen erfolgt in Anlagen, die in der europäischen Liste von Abwrackeinrichtungen gemäß dem Durchführungsbeschluss (EU) 2016/2323 der Kommission⁽²⁵⁰⁾ aufgeführt sind.</p> <p>In Bezug auf den Schutz der Meeresumwelt vor den negativen Auswirkungen des Einbringens von Abfällen von Schiffen steht die Tätigkeit mit der Richtlinie (EU) 2019/883 des Europäischen Parlaments und des Rates⁽²⁵¹⁾ im Einklang.</p> <p>Das Schiff wird im Einklang mit der Anlage V zum Internationalen Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe vom 2. November 1973 (Marpol-Übereinkommen der IMO) betrieben, insbesondere mit dem Ziel, geringere Abfallmengen zu erzeugen und die legalen Einleitungen zu verringern, indem Schiffsabfälle nachhaltig und umweltverträglich bewirtschaftet werden.</p>

⁽²⁴⁷⁾ EEDI-Anforderungen wie vom Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt der IMO auf seiner 75. Tagung vereinbart. Für Schiffe, die den Schiffstypen gemäß Regel 2 der Anlage VI zum Marpol-Übereinkommen entsprechen, jedoch nicht als neue Schiffe gemäß dieser Regel gelten, kann der erreichte, gemäß Anlage VI Kapitel 4 des Marpol-Übereinkommens auf freiwilliger Basis berechnete EEDI angegeben und die Berechnung gemäß Anlage VI Kapitel 2 des Marpol-Übereinkommens überprüft werden.

⁽²⁴⁸⁾ Kraftstoffe, die die technischen Bewertungskriterien gemäß den Abschnitten 3.10 und 4.13 dieses Anhangs erfüllen.

⁽²⁴⁹⁾ Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. November 2013 über das Recycling von Schiffen und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1013/2006 und der Richtlinie 2009/16/EG (ABl. L 330 vom 10.12.2013, S. 1).

⁽²⁵⁰⁾ Durchführungsbeschluss (EU) 2016/2323 der Kommission zur Aufstellung der europäischen Liste von Abwrackeinrichtungen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates über das Recycling von Schiffen (ABl. L 345 vom 20.12.2016, S. 119).

⁽²⁵¹⁾ Richtlinie (EU) 2019/883 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. April 2019 über Hafenauffangeinrichtungen für die Entladung von Abfällen von Schiffen, zur Änderung der Richtlinie 2010/65/EU und zur Aufhebung der Richtlinie 2000/59/EG (ABl. L 151 vom 7.6.2019, S. 116).

<p>5) Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung</p>	<p>In Bezug auf die Verringerung von Schwefeloxidemissionen und Feinstaub stehen die Schiffe mit der Richtlinie (EU) 2016/802 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽²⁵²⁾ und mit der Regel 14 ⁽²⁵³⁾ der Anlage VI zum Marpol-Übereinkommen der IMO im Einklang. Der Massenanteil Schwefel im Kraftstoff beträgt höchstens 0,5 % (globaler Schwefelgrenzwert) bzw. 0,1 % in von der IMO ausgewiesenen Emissions-Überwachungsgebieten in der Nord- und Ostsee ⁽²⁵⁴⁾.</p> <p>In Bezug auf NO_x-Emissionen stehen die Schiffe mit der Regel 13 ⁽²⁵⁵⁾ der Anlage VI zum Marpol-Übereinkommen der IMO im Einklang. Die NO_x-Anforderungen der Stufe II gelten für Schiffe, die nach 2011 gebaut wurden. Nur beim Betrieb in nach den Vorschriften der IMO eingerichteten NO_x-Emissions-Überwachungsgebieten entsprechen Schiffe, die nach dem 1. Januar 2016 gebaut wurden, im Hinblick auf die Verringerung von NO_x-Emissionen strengeren Anforderungen an den Motor (Stufe III) ⁽²⁵⁶⁾.</p> <p>Einleitungen von Schwarz- und Grauwasser stehen mit der Anlage IV zum Marpol-Übereinkommen der IMO im Einklang.</p> <p>Es bestehen Maßnahmen zur Minimierung der Toxizität von Antifoulingfarben und Bioziden gemäß der Verordnung (EU) Nr. 528/2012, mit der das am 5. Oktober 2001 angenommene Internationale Übereinkommen über Verbots- und Beschränkungsmaßnahmen für schädliche Bewuchsschutzsysteme von Schiffen ⁽²⁵⁷⁾ in Unionsrecht umgesetzt wird.</p>
<p>6) Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme</p>	<p>Die Freisetzung von Ballastwasser, das nicht einheimische Arten enthält, wird im Einklang mit dem Internationalen Übereinkommen zur Kontrolle und Bewirtschaftung von Schiffsballastwasser und Sedimenten verhindert.</p> <p>Es bestehen Maßnahmen, um die Einschleppung nicht einheimischer Arten durch biologischen Bewuchs (Biofouling) von Schiffsrümpfen und -nischen unter Berücksichtigung der IMO-Leitlinien für die Kontrolle und Bekämpfung des Biofouling von Schiffen ⁽²⁵⁸⁾ zu verhindern.</p> <p>Lärm und Vibrationen werden durch geräuschmindernde Schiffsschrauben, Rumpfgestaltung oder Bordaggregate im Einklang mit den IMO-Leitlinien zur Verringerung von Unterwasserlärm ⁽²⁵⁹⁾ begrenzt.</p> <p>In der Union behindert die Tätigkeit nicht die Erreichung eines guten Umweltzustands im Sinne der Richtlinie 2008/56/EG – nach der geeignete Maßnahmen zu ergreifen sind, um Auswirkungen in Bezug auf die in der Richtlinie festgelegten Deskriptoren 1 (biologische Vielfalt), 2 (nicht einheimische Arten), 6 (Zustand des Meeresgrunds), 8 (Schadstoffe), 10 (Abfälle im Meer) und 11 (Lärm/Energie) zu verhindern oder abzumildern – und gegebenenfalls des Beschlusses (EU) 2017/848 der Kommission in Bezug auf die einschlägigen Kriterien und methodischen Standards für diese Deskriptoren.</p>

⁽²⁵²⁾ Richtlinie (EU) 2016/802 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über eine Verringerung des Schwefelgehalts bestimmter flüssiger Kraft- oder Brennstoffe (ABl. L 132 vom 21.5.2016, S. 58).

⁽²⁵³⁾ (Version vom 4.6.2021): [http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Pages/Sulphur-oxides-\(SO_x\)-%E2%80%93-Regulation-14.aspx](http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Pages/Sulphur-oxides-(SO_x)-%E2%80%93-Regulation-14.aspx).

⁽²⁵⁴⁾ In Bezug auf die Ausdehnung der im Emissions-Überwachungsgebiet geltenden Anforderungen auf andere Meeresgebiete der Union erörtern die Mittelmeeranrainerstaaten derzeit die Ausweisung entsprechender Emissions-Überwachungsgebiete im Rahmen des Übereinkommens von Barcelona.

⁽²⁵⁵⁾ (Version vom 4.6.2021): [http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Pages/Nitrogen-oxides-\(NO_x\)-Regulation-13.aspx](http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Pages/Nitrogen-oxides-(NO_x)-Regulation-13.aspx).

⁽²⁵⁶⁾ In den Meeresgebieten der Union gelten die Anforderungen ab 2021 für die Ostsee und die Nordsee.

⁽²⁵⁷⁾ Internationales Übereinkommen über Verbots- und Beschränkungsmaßnahmen für schädliche Bewuchsschutzsysteme von Schiffen vom 5. Oktober 2001.

⁽²⁵⁸⁾ IMO-Leitlinien für die Kontrolle und Bekämpfung des Biofouling von Schiffen zur Minimierung der Übertragung invasiver aquatischer Arten, Entschließung MEPC.207(62).

⁽²⁵⁹⁾ Leitlinien der IMO zur Verringerung von Unterwasserlärm durch die gewerbliche Schifffahrt zur Vermeidung negativer Auswirkungen auf die marine Tier- und Pflanzenwelt (MEPC.1/Rundschreiben 833).

6.11. Personenbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt

Beschreibung der Tätigkeit

Erwerb, Finanzierung, Charter (mit oder ohne Besatzung) und Betrieb von Schiffen, die für die Personenbeförderung auf See oder in Küstengewässern im Linien- oder Gelegenheitsverkehr konstruiert und ausgerüstet sind. Zu den Wirtschaftstätigkeiten in dieser Kategorie gehören der Betrieb von Fährschiffen, Wassertaxis sowie Ausflugs- und Kreuzfahrtschiffen.

Die Tätigkeit kann gemäß der mit der Verordnung (EG) Nr. 1893/2006 aufgestellten statistischen Systematik der Wirtschaftszweige mehreren NACE-Codes, insbesondere H.50.10, N.77.21 und N.77.34, zugeordnet werden.

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

Technische Bewertungskriterien

Wesentlicher Beitrag zum Klimaschutz

Die Tätigkeit erfüllt mindestens eines der folgenden Kriterien:

- (a) Die Schiffe verursachen keine direkten CO₂-Abgasemissionen;
- (b) sofern die Erfüllung des Kriteriums nach Buchstabe a technisch und wirtschaftlich nicht machbar ist, und bis zum 31. Dezember 2025: Hybridschiffe und dual betriebene Schiffe beziehen im Normalbetrieb auf See oder im Hafen ihre Energie zu mindestens 25 % aus Kraftstoffen, die keine direkten CO₂-Abgasemissionen verursachen, oder aus Batteriestrom;
- (c) sofern die Erfüllung des Kriteriums nach Buchstabe a technisch und wirtschaftlich nicht machbar ist, und bis zum 31. Dezember 2025: die Schiffe haben einen EEDI⁽²⁶⁰⁾ erreicht, der 10 % unter den am 1. April 2022⁽²⁶¹⁾ anwendbaren EEDI-Anforderungen liegt, wenn die Schiffe mit Kraftstoffen, die keine direkten Abgasemissionen verursachen, oder mit Kraftstoffen aus erneuerbaren Quellen⁽²⁶²⁾ betrieben werden können.

Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen

2) Anpassung an den Klimawandel	Die Tätigkeit erfüllt die Kriterien in Anlage A zu diesem Anhang.
3) Nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen	Die Tätigkeit erfüllt die Kriterien in Anlage B zu diesem Anhang.
4) Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft	<p>Sowohl in der Nutzungsphase als auch am Ende der Lebensdauer des Schiffes bestehen Maßnahmen zur Abfallbewirtschaftung im Einklang mit der Abfallhierarchie.</p> <p>Bei batteriebetriebenen Schiffen umfassen diese Maßnahmen die Wiederverwendung und das Recycling von Batterien und Elektronik, einschließlich der darin enthaltenen kritischen Rohstoffe.</p> <p>Bei Bestandsschiffen mit einer Bruttoreaumzahl von mehr als 500 und den neuen Schiffen, die sie ersetzen, steht die Tätigkeit mit den Anforderungen der Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 hinsichtlich des Gefahrstoffinventars im Einklang. Das Abwracken von Schiffen erfolgt in Anlagen, die in der europäischen Liste von Abwrackeinrichtungen gemäß dem Durchführungsbeschluss (EU) 2016/2323 aufgeführt sind.</p>

⁽²⁶⁰⁾ Energieeffizienz-Kennwert (Version vom 4.6.2021): <http://www.imo.org/fr/MediaCentre/HotTopics/GHG/Pages/EEDI.aspx>.

⁽²⁶¹⁾ EEDI-Anforderungen wie vom Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt der IMO auf seiner 75. Tagung vereinbart. Für Schiffe, die den Schiffstypen gemäß Regel 2 der Anlage VI zum Marpol-Übereinkommen entsprechen, jedoch nicht als neue Schiffe gemäß dieser Regel gelten, kann der erreichte, gemäß Anlage VI Kapitel 4 des Marpol-Übereinkommens auf freiwilliger Basis berechnete EEDI angegeben und die Berechnung gemäß Anlage VI Kapitel 2 des Marpol-Übereinkommens überprüft werden.

⁽²⁶²⁾ Kraftstoffe, die die technischen Bewertungskriterien gemäß den Abschnitten 3.10 und 4.13 dieses Anhangs erfüllen.

	<p>In Bezug auf den Schutz der Meeresumwelt vor den negativen Auswirkungen des Einbringens von Abfällen von Schiffen steht die Tätigkeit mit der Richtlinie (EU) 2019/883 im Einklang.</p> <p>Das Schiff wird im Einklang mit der Anlage V zum Marpol-Übereinkommen der IMO betrieben, insbesondere mit dem Ziel, geringere Abfallmengen zu erzeugen und die legalen Einleitungen zu verringern, indem Schiffsabfälle nachhaltig und umweltverträglich bewirtschaftet werden.</p>
<p>5) Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung</p>	<p>In Bezug auf die Verringerung von Schwefeloxidemissionen und Feinstaub stehen die Schiffe mit der Richtlinie (EU) 2016/802 und mit der Regel 14 der Anlage VI zum Marpol-Übereinkommen der IMO im Einklang. Der Massenanteil Schwefel im Kraftstoff beträgt höchstens 0,5 % (globaler Schwefelgrenzwert) bzw. 0,1 % in von der IMO ausgewiesenen Emissions-Überwachungsgebieten in der Nord- und Ostsee ⁽²⁶³⁾.</p> <p>In Bezug auf NO_x-Emissionen stehen die Schiffe mit der Regel 13 der Anlage VI zum Marpol-Übereinkommen der IMO im Einklang. Die NO_x-Anforderungen der Stufe II gelten für Schiffe, die nach 2011 gebaut wurden. Nur beim Betrieb in nach den Vorschriften der IMO eingerichteten NO_x-Emissions-Überwachungsgebieten entsprechen Schiffe, die nach dem 1. Januar 2016 gebaut wurden, im Hinblick auf die Verringerung von NO_x-Emissionen strengeren Anforderungen an den Motor (Stufe III) ⁽²⁶⁴⁾.</p> <p>Einleitungen von Schwarz- und Grauwasser stehen mit der Anlage IV zum Marpol-Übereinkommen der IMO im Einklang.</p> <p>Es bestehen Maßnahmen zur Minimierung der Toxizität von Antifoulingfarben und Bioziden gemäß der Verordnung (EU) Nr. 528/2012, mit der das am 5. Oktober 2001 angenommene Internationale Übereinkommen über Verbots- und Beschränkungsmaßnahmen für schädliche Bewuchsschutzsysteme von Schiffen in Unionsrecht umgesetzt wird.</p>
<p>6) Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme</p>	<p>Die Freisetzung von Ballastwasser, das nicht einheimische Arten enthält, wird im Einklang mit dem Internationalen Übereinkommen zur Kontrolle und Bewirtschaftung von Schiffsballastwasser und Sedimenten verhindert.</p> <p>Es bestehen Maßnahmen, um die Einschleppung nicht einheimischer Arten durch biologischen Bewuchs (Biofouling) von Schiffsrümpfen und -nischen unter Berücksichtigung der IMO-Leitlinien für die Kontrolle und Bekämpfung des Biofouling von Schiffen ⁽²⁶⁵⁾ zu verhindern.</p> <p>Lärm und Vibrationen werden durch geräuschkindernde Schiffsschrauben, Rumpfgestaltung oder Bordaggregate im Einklang mit den IMO-Leitlinien zur Verringerung von Unterwasserlärm ⁽²⁶⁶⁾ begrenzt.</p> <p>In der Union behindert die Tätigkeit nicht die Erreichung eines guten Umweltzustands im Sinne der Richtlinie 2008/56/EG – nach der geeignete Maßnahmen zu ergreifen sind, um Auswirkungen in Bezug auf die in der Richtlinie festgelegten Deskriptoren 1 (biologische Vielfalt), 2 (nicht einheimische Arten), 6 (Zustand des Meeresgrunds), 8 (Schadstoffe), 10 (Abfälle im Meer) und 11 (Lärm/Energie) zu verhindern oder abzumildern – und gegebenenfalls des Beschlusses (EU) 2017/848 der Kommission in Bezug auf die einschlägigen Kriterien und methodischen Standards für diese Deskriptoren.</p>

⁽²⁶³⁾ In Bezug auf die Ausdehnung der im Emissions-Überwachungsgebiet geltenden Anforderungen auf andere Meeresgebiete der Union erörtern die Mittelmeeranrainerstaaten derzeit die Ausweisung entsprechender Emissions-Überwachungsgebiete im Rahmen des Übereinkommens von Barcelona.

⁽²⁶⁴⁾ In den Meeresgebieten der Union gelten die Anforderungen ab 2021 für die Ostsee und die Nordsee.

⁽²⁶⁵⁾ IMO-Leitlinien für die Kontrolle und Bekämpfung des Biofouling von Schiffen zur Minimierung der Übertragung invasiver aquatischer Arten, Entschließung MEPC.207(62).

⁽²⁶⁶⁾ Leitlinien der IMO zur Verringerung von Unterwasserlärm durch die gewerbliche Schifffahrt zur Vermeidung negativer Auswirkungen auf die marine Tier- und Pflanzenwelt (MEPC.1/Rundschreiben 833).

6.12. Nachrüstung von Schiffen für die Personen- und Güterbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt

Beschreibung der Tätigkeit

Nachrüstung und Aufrüstung von Schiffen, die für die Beförderung von Gütern oder Personen auf See oder in Küstengewässern ausgelegt sind, sowie von Schiffen, die für den Hafenbetrieb und Hilfstätigkeiten erforderlich sind, z. B. von Schleppschiffen, Festmacherbooten, Lotsenschiffen, Rettungsschiffen und Eisbrechern.

Die Wirtschaftstätigkeiten in dieser Kategorie können gemäß der mit der Verordnung (EG) Nr. 1893/2006 aufgestellten statistischen Systematik der Wirtschaftszweige den NACE-Codes H.50.10, H.50.2, H.52.22, C.33.15, N.77.21 und N.77.34 zugeordnet werden.

Eine Wirtschaftstätigkeit in dieser Kategorie ist eine Übergangstätigkeit gemäß Artikel 10 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2020/852, wenn sie die in diesem Abschnitt dargelegten technischen Bewertungskriterien erfüllt.

Technische Bewertungskriterien

Wesentlicher Beitrag zum Klimaschutz

1. Bis zum 31. Dezember 2025: der Kraftstoffverbrauch des Schiffes verringert sich durch die Nachrüstung um mindestens 10 %, ausgedrückt in Gramm Treibstoff pro Tragfähigkeitstonne pro Seemeile, wie durch numerische Strömungsmechanik (CFD), Tankprüfungen oder ähnliche technische Berechnungen belegt.
2. Die Schiffe sind nicht für den Transport fossiler Brennstoffe bestimmt.

Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen

2) Anpassung an den Klimawandel	Die Tätigkeit erfüllt die Kriterien in Anlage A zu diesem Anhang.
3) Nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen	Die Tätigkeit erfüllt die Kriterien in Anlage B zu diesem Anhang.
4) Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft	<p>Sowohl in der Nutzungsphase als auch am Ende der Lebensdauer des Schiffes bestehen Maßnahmen zur Abfallbewirtschaftung im Einklang mit der Abfallhierarchie.</p> <p>Bei batteriebetriebenen Schiffen umfassen diese Maßnahmen die Wiederverwendung und das Recycling von Batterien und Elektronik, einschließlich der darin enthaltenen kritischen Rohstoffe.</p> <p>Bei Bestandsschiffen mit einer Bruttoreaumzahl von mehr als 500 und den neuen Schiffen, die sie ersetzen, steht die Tätigkeit mit den Anforderungen der Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 hinsichtlich des Gefahrstoffinventars im Einklang. Das Abwracken von Schiffen erfolgt in Anlagen, die in der europäischen Liste von Abwrackeinrichtungen gemäß dem Durchführungsbeschluss (EU) 2016/2323 der Kommission aufgeführt sind.</p> <p>In Bezug auf den Schutz der Meeresumwelt vor den negativen Auswirkungen des Einbringens von Abfällen von Schiffen steht die Tätigkeit mit der Richtlinie (EU) 2019/883 im Einklang.</p> <p>Das Schiff wird im Einklang mit der Anlage V zum Marpol-Übereinkommen der IMO betrieben, insbesondere mit dem Ziel, geringere Abfallmengen zu erzeugen und die legalen Einleitungen zu verringern, indem Schiffsabfälle nachhaltig und umweltverträglich bewirtschaftet werden.</p>

⁽²⁶³⁾ In Bezug auf die Ausdehnung der im Emissions-Überwachungsgebiet geltenden Anforderungen auf andere Meeresgebiete der Union erörtern die Mittelmeeranrainerstaaten derzeit die Ausweisung entsprechender Emissions-Überwachungsgebiete im Rahmen des Übereinkommens von Barcelona.

<p>5) Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung</p>	<p>In Bezug auf die Verringerung von Schwefeloxidemissionen und Feinstaub stehen die Schiffe mit der Richtlinie (EU) 2016/802 und mit der Regel 14 der Anlage VI zum Marpol-Übereinkommen der IMO im Einklang. Der Massenanteil Schwefel im Kraftstoff beträgt höchstens 0,5 % (globaler Schwefelgrenzwert) bzw. 0,1 % in von der IMO ausgewiesenen Emissions-Überwachungsgebieten in der Nord- und Ostsee ⁽²⁶⁷⁾.</p> <p>In Bezug auf NO_x-Emissionen stehen die Schiffe mit der Regel 13 der Anlage VI zum Marpol-Übereinkommen der IMO im Einklang. Die NO_x-Anforderungen der Stufe II gelten für Schiffe, die nach 2011 gebaut wurden. Nur beim Betrieb in nach den Vorschriften der IMO eingerichteten NO_x-Emissions-Überwachungsgebieten entsprechen Schiffe, die nach dem 1. Januar 2016 gebaut wurden, im Hinblick auf die Verringerung von NO_x-Emissionen strengeren Anforderungen an den Motor (Stufe III) ⁽²⁶⁸⁾.</p> <p>Einleitungen von Schwarz- und Grauwasser stehen mit der Anlage IV zum Marpol-Übereinkommen der IMO im Einklang.</p> <p>Es bestehen Maßnahmen zur Minimierung der Toxizität von Antifoulingfarben und Bioziden gemäß der Verordnung (EU) Nr. 528/2012, mit der das am 5. Oktober 2001 angenommene Internationale Übereinkommen über Verbots- und Beschränkungsmaßnahmen für schädliche Bewuchsschutzsysteme von Schiffen in Unionsrecht umgesetzt wird.</p>
<p>6) Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme</p>	<p>Die Freisetzung von Ballastwasser, das nicht einheimische Arten enthält, wird im Einklang mit dem Internationalen Übereinkommen zur Kontrolle und Bewirtschaftung von Schiffsballastwasser und Sedimenten verhindert.</p> <p>Es bestehen Maßnahmen, um die Einschleppung nicht einheimischer Arten durch biologischen Bewuchs (Biofouling) von Schiffsrümpfen und -nischen unter Berücksichtigung der IMO-Leitlinien für die Kontrolle und Bekämpfung des Biofouling von Schiffen ⁽²⁶⁹⁾ zu verhindern.</p> <p>Lärm und Vibrationen werden durch geräuschkindernde Schiffsschrauben, Rumpfgestaltung oder Bordaggregate im Einklang mit den IMO-Leitlinien zur Verringerung von Unterwasserlärm ⁽²⁷⁰⁾ begrenzt.</p> <p>In der Union behindert die Tätigkeit nicht die Erreichung eines guten Umweltzustands im Sinne der Richtlinie 2008/56/EG – nach der geeignete Maßnahmen zu ergreifen sind, um Auswirkungen in Bezug auf die in der Richtlinie festgelegten Deskriptoren 1 (biologische Vielfalt), 2 (nicht einheimische Arten), 6 (Zustand des Meeresgrunds), 8 (Schadstoffe), 10 (Abfälle im Meer) und 11 (Lärm/Energie) zu verhindern oder abzumildern – und gegebenenfalls des Beschlusses (EU) 2017/848 der Kommission in Bezug auf die einschlägigen Kriterien und methodischen Standards für diese Deskriptoren.</p>

6.13. Infrastruktur für persönliche Mobilität, Radverkehrslogistik

Beschreibung der Tätigkeit

Bau, Modernisierung, Wartung und Betrieb von Infrastruktur für die persönliche Mobilität, einschließlich des Baus von Straßen, Autobahnbrücken und Tunneln sowie anderer Infrastrukturen für Fußgänger und Fahrräder mit oder ohne elektrische Unterstützung.

⁽²⁶⁷⁾ In Bezug auf die Ausdehnung der im Emissions-Überwachungsgebiet geltenden Anforderungen auf andere Meeresgebiete der Union erörtern die Mittelmeeranrainerstaaten derzeit die Ausweisung entsprechender Emissions-Überwachungsgebiete im Rahmen des Übereinkommens von Barcelona.

⁽²⁶⁸⁾ In den Meeresgebieten der Union gelten die Anforderungen ab 2021 für die Ostsee und die Nordsee.

⁽²⁶⁹⁾ IMO-Leitlinien für die Kontrolle und Bekämpfung des Biofouling von Schiffen zur Minimierung der Übertragung invasiver aquatischer Arten, Entschließung MEPC.207(62).

⁽²⁷⁰⁾ Leitlinien der IMO zur Verringerung von Unterwasserlärm durch die gewerbliche Schifffahrt zur Vermeidung negativer Auswirkungen auf die marine Tier- und Pflanzenwelt (MEPC.1/Rundschreiben 833).

Die Wirtschaftstätigkeiten in dieser Kategorie können gemäß der mit der Verordnung (EG) Nr. 1893/2006 aufgestellten statistischen Systematik der Wirtschaftszweige mehreren NACE-Codes, insbesondere F.42.11, F.42.12, F.43.21, F.71.1 und F.71.20, zugeordnet werden.

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

Technische Bewertungskriterien

Wesentlicher Beitrag zum Klimaschutz

Die gebauten und betriebenen Infrastrukturen sind der persönlichen Mobilität oder der Radverkehrslogistik gewidmet: Gehwege, Fahrradwege und Fußgängerzonen sowie Stromladestationen und Wasserstofftankstellen für Vorrichtungen zur persönlichen Mobilität.

Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen

2) Anpassung an den Klimawandel	Die Tätigkeit erfüllt die Kriterien in Anlage A zu diesem Anhang.
3) Nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen	Die Tätigkeit erfüllt die Kriterien in Anlage B zu diesem Anhang.
4) Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft	Ein Massenanteil von mindestens 70 % der auf der Baustelle anfallenden nicht gefährlichen Bau- und Abbruchabfälle (ausgenommen natürlich vorkommende Materialien, die in Kategorie 17 05 04 des mit der Entscheidung 2000/532/EG der Kommission ⁽²⁷¹⁾ festgelegten europäischen Abfallverzeichnisses fallen) wird gemäß der Abfallhierarchie und gemäß dem EU-Protokoll über die Bewirtschaftung von Bau- und Abbruchabfällen ⁽²⁷²⁾ für die Wiederverwendung, das Recycling und eine sonstige stoffliche Verwertung, einschließlich Auffüllarbeiten, bei denen Abfälle als Ersatz für andere Materialien zum Einsatz kommen, vorbereitet. Gemäß dem EU-Protokoll über die Bewirtschaftung von Bau- und Abbruchabfällen begrenzen die Betreiber das Abfallaufkommen bei Bau- und Abbruchprozessen, und zwar unter Berücksichtigung der besten verfügbaren Techniken und unter Anwendung selektiver Abbruchverfahren, um die Beseitigung und die sichere Handhabung von gefährlichen Stoffen zu ermöglichen und die Wiederverwendung und ein hochwertiges Recycling durch die selektive Beseitigung von Materialien zu erleichtern, wobei verfügbare Sortiersysteme für Bau- und Abbruchabfälle zum Einsatz kommen.
5) Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung	Es werden Maßnahmen getroffen, um Lärm-, Staub- und Schadstoffemissionen während der Bau- oder Wartungsarbeiten zu verringern.
6) Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme	Die Tätigkeit erfüllt die Kriterien in Anlage D zu diesem Anhang.

⁽²⁷¹⁾ Entscheidung 2000/532/EG der Kommission vom 3. Mai 2000 zur Ersetzung der Entscheidung 94/3/EG über ein Abfallverzeichnis gemäß Artikel 1 Buchstabe a) der Richtlinie 75/442/EWG des Rates über Abfälle und der Entscheidung 94/904/EG des Rates über ein Verzeichnis gefährlicher Abfälle im Sinne von Artikel 1 Absatz 4 der Richtlinie 91/689/EWG über gefährliche Abfälle (ABl. L 226 vom 6.9.2000, S. 3).

⁽²⁷²⁾ EU Construction and Demolition Waste Protocol (Version vom 4.6.2021): https://ec.europa.eu/growth/content/eu-construction-and-demolition-waste-protocol-0_en.

6.14. Schienenverkehrsinfrastruktur

Beschreibung der Tätigkeit

Bau, Modernisierung, Betrieb und Wartung von Bahnverkehrsstrecken und Untergrund-Bahnverkehrsstrecken, Brücken und Tunneln, Bahnhöfen, Terminals, Serviceeinrichtungen⁽²⁷³⁾ sowie Sicherheits- und Verkehrsmanagementsystemen, einschließlich Dienstleistungen von Architekten, Ingenieurdienstleistungen, Dienstleistungen für technisches Zeichnen, Gebäudeinspektion, Vermessungs- und Kartierungsleistungen usw. sowie Durchführung physikalischer, chemischer und sonstiger analytischer Tests aller Arten von Materialien und Produkten.

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

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

Technische Bewertungskriterien

Wesentlicher Beitrag zum Klimaschutz

1. Die Tätigkeit erfüllt eines der folgenden Kriterien:

- (a) Bei der Infrastruktur (gemäß der Definition in Anhang II Nummer 2 der Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates⁽²⁷⁴⁾) handelt es sich um:
 - i) elektrifizierte streckenseitige Infrastruktur und zugehörige Teilsysteme: Infrastruktur, Energie, fahrzeugseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung sowie streckenseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung gemäß Anhang II Nummer 2 der Richtlinie (EU) 2016/797;
 - ii) neue und bestehende streckenseitige Infrastruktur und zugehörige Teilsysteme, wenn dafür ein Plan zur Elektrifizierung der Bahnstrecken, und, sofern für den Einsatz elektrisch betriebener Züge erforderlich, der Nebengleise vorliegt, oder wenn die Infrastruktur innerhalb von 10 Jahren ab Beginn der Tätigkeit für den Einsatz von Zügen ohne direkte CO₂-Abgasemissionen geeignet sein wird: Infrastruktur, Energie, fahrzeugseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung sowie streckenseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung gemäß Anhang II Nummer 2 der Richtlinie (EU) 2016/797;
 - iii) bis 2030: bestehende streckenseitige Infrastruktur und zugehörige Teilsysteme, die nicht Teil des TEN-V-Netzes⁽²⁷⁵⁾, dessen indikativer Ausdehnung auf Drittländer oder eines anderen, national, supranational oder international festgelegten Netzes von Hauptbahnstrecken sind: Infrastruktur, Energie, fahrzeugseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung sowie streckenseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung gemäß Anhang II Nummer 2 der Richtlinie (EU) 2016/797;
- (b) die Infrastruktur und die Anlagen sind für die Umladung von Gütern zwischen den Verkehrsträgern bestimmt: Terminalinfrastruktur und Suprastruktur für das Be- und Entladen sowie das Umladen von Gütern;
- (c) die Infrastruktur und Anlagen sind für das Umsteigen von Passagieren von der Schiene auf die Schiene oder von anderen Verkehrsträgern auf die Schiene bestimmt.

2. Die Infrastruktur ist nicht für den Transport oder die Lagerung fossiler Brennstoffe bestimmt.

Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen

2) Anpassung an den Klimawandel	Die Tätigkeit erfüllt die Kriterien in Anlage A zu diesem Anhang.
---------------------------------	---

⁽²⁷³⁾ Im Einklang mit Artikel 3 Nummer 11 der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (ABl. L 343 vom 14.12.2012, S. 32).

⁽²⁷⁴⁾ Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (ABl. L 138 vom 26.5.2016, S. 44).

⁽²⁷⁵⁾ Im Einklang mit Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes und zur Aufhebung des Beschlusses Nr. 661/2010/EU (ABl. L 348 vom 20.12.2013, S. 1).

3) Nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen	Die Tätigkeit erfüllt die Kriterien in Anlage B zu diesem Anhang.
4) Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft	Ein Massenanteil von mindestens 70 % der auf der Baustelle anfallenden nicht gefährlichen Bau- und Abbruchabfälle (ausgenommen natürlich vorkommende Materialien, die in Kategorie 17 05 04 des mit der Entscheidung 2000/532/EG der Kommission festgelegten europäischen Abfallverzeichnis fallen) wird gemäß der Abfallhierarchie und gemäß dem EU-Protokoll über die Bewirtschaftung von Bau- und Abbruchabfällen ⁽²⁷⁶⁾ für die Wiederverwendung, das Recycling und eine sonstige stoffliche Verwertung, einschließlich Auffüllarbeiten, bei denen Abfälle als Ersatz für andere Materialien zum Einsatz kommen, vorbereitet. Gemäß dem EU-Protokoll über die Bewirtschaftung von Bau- und Abbruchabfällen begrenzen die Betreiber das Abfallaufkommen bei Bau- und Abbruchprozessen, und zwar unter Berücksichtigung der besten verfügbaren Techniken und unter Anwendung selektiver Abbruchverfahren, um die Beseitigung und die sichere Handhabung von gefährlichen Stoffen zu ermöglichen und die Wiederverwendung und ein hochwertiges Recycling durch die selektive Beseitigung von Materialien zu erleichtern, wobei verfügbare Sortiersysteme für Bau- und Abbruchabfälle zum Einsatz kommen.
5) Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung	In Anbetracht der Schutzwürdigkeit des betroffenen Gebiets, insbesondere im Hinblick auf den Umfang der betroffenen Bevölkerung, werden Lärm und Vibrationen durch die Nutzung von Infrastrukturen gegebenenfalls durch das Anlegen von offenen Gräben, Schallschutzwänden oder durch andere Maßnahmen gemindert, und die Tätigkeit entspricht in Bezug auf Lärm und Vibrationen der Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽²⁷⁷⁾ . Es werden Maßnahmen getroffen, um Lärm-, Staub- und Schadstoffemissionen während der Bau- oder Wartungsarbeiten zu verringern.
6) Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme	Die Tätigkeit erfüllt die Kriterien in Anlage D zu diesem Anhang.

6.15. Infrastruktur für einen CO₂-armen Straßenverkehr und öffentlichen Verkehr

Beschreibung der Tätigkeit

Bau, Modernisierung, Wartung und Betrieb von Infrastruktur, die für den Betrieb eines emissionsfreien Straßenverkehrs ohne CO₂-Abgasemissionen erforderlich ist, sowie von Umladeinfrastruktur und von für den Betrieb des Ortsverkehrs erforderlicher Infrastruktur.

Die Wirtschaftstätigkeiten in dieser Kategorie können gemäß der mit der Verordnung (EG) Nr. 1893/2006 aufgestellten statistischen Systematik der Wirtschaftszweige mehreren NACE-Codes, insbesondere F.42.11, F.42.13, F.71.1 und F.71.20, zugeordnet werden.

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

Technische Bewertungskriterien

Wesentlicher Beitrag zum Klimaschutz

1. Die Tätigkeit erfüllt mindestens eines der folgenden Kriterien:

- (a) Die Infrastruktur ist für den Betrieb von Fahrzeugen ohne CO₂-Abgasemissionen bestimmt: Stromladestationen, Modernisierung des Netzanschlusses, Wasserstofftankstellen oder elektrische Straßensysteme;

⁽²⁷⁶⁾ EU Construction and Demolition Waste Protocol (Version vom 4.6.2021): https://ec.europa.eu/growth/content/eu-construction-and-demolition-waste-protocol-0_en.

⁽²⁷⁷⁾ Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (ABl. L 189 vom 18.7.2002, S. 12).

- (b) die Infrastruktur und die Anlagen sind für die Umladung von Gütern zwischen den Verkehrsträgern bestimmt: Terminalinfrastruktur und Suprastruktur für das Be- und Entladen sowie das Umladen von Gütern;
- (c) die Infrastruktur und die Anlagen sind für die Personenbeförderung im öffentlichen Orts- und Nahverkehr bestimmt, einschließlich zugehöriger Signalgebungssysteme für Untergrundbahn-, Straßenbahn- und Eisenbahnsysteme.

2. Die Infrastruktur ist nicht für den Transport oder die Lagerung fossiler Brennstoffe bestimmt.

Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen

2) Anpassung an den Klimawandel	Die Tätigkeit erfüllt die Kriterien in Anlage A zu diesem Anhang.
3) Nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen	Die Tätigkeit erfüllt die Kriterien in Anlage B zu diesem Anhang.
4) Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft	Ein Massenanteil von mindestens 70 % der auf der Baustelle anfallenden nicht gefährlichen Bau- und Abbruchabfälle (ausgenommen natürlich vorkommende Materialien, die in Kategorie 17 05 04 des mit der Entscheidung 2000/532/EG der Kommission festgelegten europäischen Abfallverzeichnis fallen) wird gemäß der Abfallhierarchie und gemäß dem EU-Protokoll über die Bewirtschaftung von Bau- und Abbruchabfällen ⁽²⁷⁸⁾ für die Wiederverwendung, das Recycling und eine sonstige stoffliche Verwertung, einschließlich Auffüllarbeiten, bei denen Abfälle als Ersatz für andere Materialien zum Einsatz kommen, vorbereitet. Gemäß dem EU-Protokoll über die Bewirtschaftung von Bau- und Abbruchabfällen begrenzen die Betreiber das Abfallaufkommen bei Bau- und Abbruchprozessen, und zwar unter Berücksichtigung der besten verfügbaren Techniken und unter Anwendung selektiver Abbruchverfahren, um die Beseitigung und die sichere Handhabung von gefährlichen Stoffen zu ermöglichen und die Wiederverwendung und ein hochwertiges Recycling durch die selektive Beseitigung von Materialien zu erleichtern, wobei verfügbare Sortiersysteme für Bau- und Abbruchabfälle zum Einsatz kommen.
5) Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung	Lärm und Vibrationen durch die Nutzung von Infrastrukturen werden gegebenenfalls durch das Anlegen von offenen Gräben, Schallschutzwänden oder durch andere Maßnahmen gemindert, und die Tätigkeit entspricht in Bezug auf Lärm und Vibrationen der Richtlinie 2002/49/EG. Es werden Maßnahmen getroffen, um Lärm-, Staub- und Schadstoffemissionen während der Bau- oder Wartungsarbeiten zu verringern.
6) Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme	Die Tätigkeit erfüllt die Kriterien in Anlage D zu diesem Anhang. Gegebenenfalls wird durch die Erhaltung der Vegetation entlang der Straßenverkehrsinfrastruktur sichergestellt, dass sich invasive Arten nicht ausbreiten. Zur Vermeidung von Zusammenstößen mit wildlebenden Tieren wurden Abhilfemaßnahmen getroffen.

6.16. Infrastruktur für eine CO₂-arme Schifffahrt

Beschreibung der Tätigkeit

Bau, Modernisierung, Betrieb und Wartung von Infrastruktur, die für den Betrieb von Schiffen ohne CO₂-Abgasemissionen oder für den hafeneigenen Betrieb erforderlich ist, und von Umladeinfrastruktur.

⁽²⁷⁸⁾ EU Construction and Demolition Waste Protocol (Version vom 4.6.2021): https://ec.europa.eu/growth/content/eu-construction-and-demolition-waste-protocol-0_en.

Die Wirtschaftstätigkeiten in dieser Kategorie können gemäß der mit der Verordnung (EG) Nr. 1893/2006 aufgestellten statistischen Systematik der Wirtschaftszweige mehreren NACE-Codes, insbesondere F.42.91, F.71.1 und F.71.20, zugeordnet werden.

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

Technische Bewertungskriterien

Wesentlicher Beitrag zum Klimaschutz

1. Die Tätigkeit erfüllt mindestens eines der folgenden Kriterien:
 - (a) Die Infrastruktur ist für den Betrieb von Schiffen ohne direkte CO₂-Abgasemissionen bestimmt: Stromaufladung, Betankung mit Wasserstoff;
 - (b) die Infrastruktur ist zur landseitigen Stromversorgung von Schiffen am Liegeplatz bestimmt;
 - (c) die Infrastruktur ist für den hafeneigenen Betrieb ohne direkte CO₂-Abgasemissionen bestimmt;
 - (d) die Infrastruktur und die Anlagen sind für die Umladung von Gütern zwischen den Verkehrsträgern bestimmt: Terminalinfrastruktur und Suprastruktur für das Be- und Entladen sowie das Umladen von Gütern.
2. Die Infrastruktur ist nicht für den Transport oder die Lagerung fossiler Brennstoffe bestimmt.

Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen

2) Anpassung an den Klimawandel	Die Tätigkeit erfüllt die Kriterien in Anlage A zu diesem Anhang.
3) Nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen	Die Tätigkeit erfüllt die Kriterien in Anlage B zu diesem Anhang.
4) Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft	Ein Massenanteil von mindestens 70 % der auf der Baustelle anfallenden nicht gefährlichen Bau- und Abbruchabfälle (ausgenommen natürlich vorkommende Materialien, die in Kategorie 17 05 04 des mit der Entscheidung 2000/532/EG der Kommission festgelegten europäischen Abfallverzeichnis fallen) wird gemäß der Abfallhierarchie und gemäß dem EU-Protokoll über die Bewirtschaftung von Bau- und Abbruchabfällen ⁽²⁷⁹⁾ für die Wiederverwendung, das Recycling und eine sonstige stoffliche Verwertung, einschließlich Auffüllerarbeiten, bei denen Abfälle als Ersatz für andere Materialien zum Einsatz kommen, vorbereitet. Gemäß dem EU-Protokoll über die Bewirtschaftung von Bau- und Abbruchabfällen begrenzen die Betreiber das Abfallaufkommen bei Bau- und Abbruchprozessen, und zwar unter Berücksichtigung der besten verfügbaren Techniken und unter Anwendung selektiver Abbruchverfahren, um die Beseitigung und die sichere Handhabung von gefährlichen Stoffen zu ermöglichen und die Wiederverwendung und ein hochwertiges Recycling durch die selektive Beseitigung von Materialien zu erleichtern, wobei verfügbare Sortiersysteme für Bau- und Abbruchabfälle zum Einsatz kommen.
5) Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung	Es werden Maßnahmen getroffen, um Lärm-, Erschütterungs-, Staub- und Schadstoffemissionen während der Bau- oder Wartungsarbeiten zu verringern.

⁽²⁷⁹⁾ EU Construction and Demolition Waste Protocol (Version vom 4.6.2021): https://ec.europa.eu/growth/content/eu-construction-and-demolition-waste-protocol-0_en.

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

6.17. CO₂-arme Flughafeninfrastruktur

Beschreibung der Tätigkeit

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

Die Wirtschaftstätigkeiten in dieser Kategorie können gemäß der mit der Verordnung (EG) Nr. 1893/2006 aufgestellten statistischen Systematik der Wirtschaftszweige mehreren NACE-Codes, insbesondere F.41.20 und F.42.99, zugeordnet werden.

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

Technische Bewertungskriterien

Wesentlicher Beitrag zum Klimaschutz

1. Die Tätigkeit erfüllt mindestens eines der folgenden Kriterien:
 - (a) Die Infrastruktur ist für den Betrieb von Luftfahrzeugen ohne CO₂-Abgasemissionen bestimmt: Stromaufladung und Betankung mit Wasserstoff;
 - (b) die Infrastruktur ist für die ortsfeste Versorgung der Luftfahrzeuge mit Bodenstrom und vorkonditionierter Luft bestimmt;
 - (c) die Infrastruktur dient der Emissionsneutralität des flughafeneigenen Betriebs: Stromladestationen, Modernisierung des Netzanschlusses, Wasserstofftankstellen.
2. Die Infrastruktur ist nicht für den Transport oder die Lagerung fossiler Brennstoffe bestimmt.

Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen

2) Anpassung an den Klimawandel	Die Tätigkeit erfüllt die Kriterien in Anlage A zu diesem Anhang.
3) Nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen	Die Tätigkeit erfüllt die Kriterien in Anlage B zu diesem Anhang.
4) Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft	Ein Massenanteil von mindestens 70 % der auf der Baustelle anfallenden nicht gefährlichen Bau- und Abbruchabfälle (ausgenommen natürlich vorkommende Materialien, die in Kategorie 17 05 04 des mit der Entscheidung 2000/532/EG der Kommission festgelegten europäischen Abfallverzeichnisses fallen) wird gemäß der Abfallhierarchie und gemäß dem EU-Protokoll über die Bewirtschaftung von Bau- und Abbruchabfällen ⁽²⁸⁰⁾ für die Wiederverwendung, das Recycling und eine sonstige stoffliche Verwertung, einschließlich Auffüllarbeiten, bei denen Abfälle als Ersatz für andere Materialien zum Einsatz kommen, vorbereitet. Gemäß dem EU-Protokoll über die Bewirtschaftung von Bau- und Abbruchabfällen begrenzen die Betreiber das Abfallaufkommen bei Bau- und Abbruchprozessen, und zwar unter Berücksichtigung der besten verfügbaren Techniken und unter Anwendung selektiver Abbruchverfahren, um die Beseitigung und die sichere Handhabung von gefährlichen Stoffen zu ermöglichen und die Wiederverwendung und ein hochwertiges Recycling durch die selektive Beseitigung von Materialien zu erleichtern, wobei verfügbare Sortiersysteme für Bau- und Abbruchabfälle zum Einsatz kommen.

⁽²⁸⁰⁾ EU Construction and Demolition Waste Protocol (https://ec.europa.eu/growth/content/eu-construction-and-demolition-waste-protocol_0_en).

5) Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung	Es werden Maßnahmen getroffen, um Lärm-, Erschütterungs-, Staub- und Schadstoffemissionen während der Bau- oder Wartungsarbeiten zu verringern.
6) Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme	Die Tätigkeit erfüllt die Kriterien in Anlage D zu diesem Anhang.
