

Bruxelles, 3 luglio 2023
(OR. en)

11382/23
ADD 1

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

NOTA DI TRASMISSIONE

Origine:	Segretaria generale della Commissione europea, firmato da Martine DEPREZ, direttrice
Data:	28 giugno 2023
Destinatario:	Thérèse BLANCHET, segretaria generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	C(2023) 3850 final
Oggetto:	ALLEGATO del REGOLAMENTO DELEGATO (UE) .../... DELLA COMMISSIONE che modifica il regolamento delegato (UE) 2021/2139 fissando i criteri di vaglio tecnico supplementari che consentono di determinare a quali condizioni si possa considerare che talune attività economiche contribuiscono in modo sostanziale alla mitigazione dei cambiamenti climatici o all'adattamento ai cambiamenti climatici e se non arrecano un danno significativo a nessun altro obiettivo ambientale

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento C(2023) 3850 final.

All.: C(2023) 3850 final



COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 27.6.2023
C(2023) 3850 final

ANNEX 1

ALLEGATO

del

REGOLAMENTO DELEGATO (UE) .../... DELLA COMMISSIONE

che modifica il regolamento delegato (UE) 2021/2139 fissando i criteri di vaglio tecnico supplementari che consentono di determinare a quali condizioni si possa considerare che talune attività economiche contribuiscono in modo sostanziale alla mitigazione dei cambiamenti climatici o all'adattamento ai cambiamenti climatici e se non arrecano un danno significativo a nessun altro obiettivo ambientale

{SWD(2023) 239 final}

ALLEGATO I

Modifiche dell'allegato I del regolamento delegato (UE) 2021/2139

L'allegato I del regolamento delegato (UE) 2021/2139 è così modificato:

1) la sezione 3.3, sottosezione "Criteri di vaglio tecnico", è così modificata:

a) la sottosezione "Contributo sostanziale alla mitigazione dei cambiamenti climatici" è così modificata:

i) alla lettera l) è aggiunto il punto v) seguente:

"v) a decorrere dal 1° gennaio 2026 sono navi in grado di funzionare con carburanti a zero emissioni dirette (dallo scarico) di CO₂ o con carburanti provenienti da fonti rinnovabili^{*1} che hanno raggiunto un valore dell'EEDI equivalente a una riduzione della linea di riferimento EEDI di almeno 20 punti percentuali al di sotto dei requisiti EEDI applicabili al 1° aprile 2022^{*2}, e:

- a) sono in grado di collegarsi all'alimentazione plug-in all'ormeggio;
- b) per le navi alimentate a gas, dimostrano di applicare misure e tecnologie allo stato dell'arte per mitigare le emissioni di metano incombusto;"

ii) alla lettera m) è aggiunto il punto iv) seguente:

"iv) a decorrere dal 1° gennaio 2026 sono navi in grado di funzionare con carburanti a zero emissioni dirette (dallo scarico) di CO₂ o con carburanti provenienti da fonti rinnovabili^{*3} che hanno raggiunto un valore dell'EEDI equivalente a una riduzione della linea di riferimento EEDI di almeno 20 punti percentuali al di sotto dei requisiti EEDI applicabili al 1° aprile 2022^{*4}, e:

- a) sono in grado di collegarsi all'alimentazione plug-in all'ormeggio;
- b) per le navi alimentate a gas, dimostrano di applicare misure e tecnologie allo stato dell'arte per mitigare le emissioni di metano incombusto.";

b) alla sottosezione "Criteri di vaglio tecnico", sottosezione "Non arrecare danno significativo («DNSH»)", il punto (5) è sostituito dal seguente:

"

(5) Prevenzione e riduzione dell'inquinamento	L'attività soddisfa i criteri di cui all'appendice C del presente allegato. Ove applicabile, i veicoli non contengono piombo, mercurio, cromo esavalente e cadmio.
---	---

^{*1} Carburanti che soddisfano i criteri di vaglio tecnico di cui alle sezioni 3.10 e 4.13 del presente allegato.

^{*2} Requisiti EEDI indicati come fattore di riduzione percentuale da applicare al valore di riferimento EEDI, come concordato dal comitato per la protezione dell'ambiente marino dell'Organizzazione marittima internazionale

nella sua 75ª sessione. I punti percentuali definiti nei criteri di vaglio tecnico per l'EEDI sono aggiunti al fattore di riduzione percentuale dell'EEDI.

*3 Carburanti che soddisfano i criteri di vaglio tecnico di cui alle sezioni 3.10 e 4.13 del presente allegato.

*4 Requisiti EEDI definiti come fattore di riduzione percentuale da applicare al valore di riferimento EEDI, come concordato dal comitato per la protezione dell'ambiente marino dell'Organizzazione marittima internazionale nella sua 75ª sessione. I punti percentuali definiti nei criteri di vaglio tecnico per l'EEDI sono aggiunti al fattore percentuale di riduzione dell'EEDI.";

2) sono aggiunte le sezioni 3.18, 3.19, 3.20 e 3.21 seguenti:

"3.18. Fabbricazione di componenti automobilistici e per la mobilità

Descrizione dell'attività

Fabbricazione, riparazione, manutenzione, riqualificazione, cambio di destinazione e ammodernamento di componenti per la mobilità per dispositivi di mobilità personale a zero emissioni e di sistemi, componenti, entità tecniche indipendenti, parti e pezzi di ricambio automobilistici e per la mobilità, quali definiti all'articolo 3, punti da 18) a 21) e punto 23), del regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio^{*1}, omologati, progettati e costruiti esclusivamente per l'uso in veicoli e autobus delle categorie M1, M2, M3, N1, N2 e N3, nonché quali definiti all'articolo 3, punti da 15) e 18) e punto 21), del regolamento (UE) n. 168/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio^{*2}, omologati, progettati e costruiti esclusivamente per l'uso in veicoli di categoria L, che soddisfano i criteri di cui alla presente sezione e che sono essenziali per garantire e migliorare le prestazioni ambientali del veicolo.

Le attività economiche di questa categoria sono escluse dalle sezioni 3.3 e 3.6 del presente allegato.

Nei casi in cui si applicano le sezioni 3.2 e 3.4 del presente allegato, le attività economiche di questa categoria sono escluse dalla presente sezione.

Le attività economiche di questa categoria potrebbero essere associate a diversi codici NACE, in particolare ai codici C22.2, C26.1, C26.2, 26.3, 26.4, C28.14, C28.15, C29.2, C29.3 e C33.17, conformemente alla classificazione statistica delle attività economiche definita dal regolamento (CE) n. 1893/2006.

Un'attività economica di questa categoria è un'attività abilitante a norma dell'articolo 10, paragrafo 1, lettera i), del regolamento (UE) 2020/852 se soddisfa i criteri di vaglio tecnico di cui alla presente sezione.

Criteri di vaglio tecnico

Contributo sostanziale alla mitigazione dei cambiamenti climatici

1. L'attività economica consiste nella fabbricazione, riparazione, manutenzione, riqualificazione, nel cambio di destinazione o nell'ammodernamento di componenti essenziali per garantire e migliorare le prestazioni ambientali dei veicoli seguenti:

(a) dispositivi per il trasporto di passeggeri su strada, urbano e suburbano, le cui emissioni dirette (dallo scarico) di CO₂ dei veicoli sono pari a zero;

- (b) veicoli designati di categoria M2 e M3^{*3} le cui emissioni dirette di CO₂ (dallo scarico) sono pari a zero;
 - (a) veicoli di categoria M1 e N1 classificati come veicoli leggeri^{*4} le cui emissioni specifiche di CO₂, come definite all'articolo 3, paragrafo 1, lettera h), del regolamento (UE) 2019/631 del Parlamento europeo e del Consiglio^{*5}, sono pari a zero;
 - (b) veicoli di categoria L^{*6} con emissioni di CO₂ dallo scarico pari a 0 g CO₂e/km calcolate secondo la prova delle emissioni di cui al regolamento (UE) n. 168/2013;
 - (c) veicoli di categoria N2 e N3, e di categoria N1 classificati come veicoli pesanti, non adibiti al trasporto di combustibili fossili, con una massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile non superiore a 7,5 tonnellate che rientrano nella definizione di "veicolo pesante a emissioni zero" di cui all'articolo 3, punto 11), del regolamento (UE) 2019/1242 del Parlamento europeo e del Consiglio^{*7};
2. L'attività economica consiste nella fabbricazione, riparazione, manutenzione, riqualificazione, nel cambio di destinazione o nell'ammodernamento di componenti per dispositivi di mobilità personale la cui propulsione deriva dall'attività fisica dell'utilizzatore, da un motore a zero emissioni, o da una combinazione di motore a zero emissioni e attività fisica.

Non arrecare danno significativo ("DNSH")

(2) Adattamento ai cambiamenti climatici	L'attività soddisfa i criteri di cui all'appendice A del presente allegato.
(3) Uso sostenibile e protezione delle acque e delle risorse marine	L'attività soddisfa i criteri di cui all'appendice B del presente allegato.
(4) Transizione verso un'economia circolare	L'attività valuta la disponibilità, adottandole ove possibile, di tecniche che sostengono: (a) il riutilizzo e l'utilizzo di materie prime secondarie e di componenti riutilizzati nella fabbricazione dei prodotti; (b) la progettazione concepita per un'elevata durabilità, riciclabilità, facilità di smontaggio e adattabilità dei prodotti fabbricati; (c) una gestione dei rifiuti che privilegia il riciclaggio rispetto allo smaltimento nel processo di fabbricazione; (d) informazioni sulle sostanze potenzialmente pericolose, e relativa tracciabilità, durante tutto il ciclo di vita dei prodotti fabbricati.

(5) Prevenzione e riduzione dell'inquinamento	L'attività soddisfa i criteri di cui all'appendice C del presente allegato. Ove applicabile, componenti e parti non contengono piombo, mercurio, cromo esavalente e cadmio.
(6) Protezione e ripristino della biodiversità e degli ecosistemi	L'attività soddisfa i criteri di cui all'appendice D del presente allegato.

3.19. Fabbricazione di componenti di materiale rotabile ferroviario

Descrizione dell'attività

Fabbricazione, installazione, consulenza tecnica, riqualificazione, ammodernamento, riparazione, manutenzione e cambio di destinazione di prodotti, apparecchiature, sistemi e software relativi ai componenti ferroviari di cui all'allegato II, punto 2.7, della direttiva (UE) 2016/797.

Tali componenti e servizi sono essenziali per le prestazioni ambientali, l'esercizio e il funzionamento per tutta la durata di vita del materiale rotabile ferroviario conforme alla sezione 3.3 del presente allegato.

Le attività economiche di questa categoria potrebbero essere associate a diversi codici NACE, in particolare ai codici C30.2, C27.1 e C27.9, conformemente alla classificazione statistica delle attività economiche definita dal regolamento (CE) n. 1893/2006.

Le attività economiche di questa categoria sono escluse dalle sezioni 3.3 e 3.6 del presente allegato.

Un'attività economica di questa categoria è un'attività abilitante a norma dell'articolo 10, paragrafo 1, lettera i), del regolamento (UE) 2020/852 se soddisfa i criteri di vaglio tecnico di cui alla presente sezione.

Criteri di vaglio tecnico

Contributo sostanziale alla mitigazione dei cambiamenti climatici

L'attività economica consiste nella fabbricazione, installazione, riqualificazione, riparazione, manutenzione, nell'ammodernamento o nel cambio di destinazione di prodotti, apparecchiature, sistemi o software relativi ai seguenti componenti ferroviari di cui all'allegato II, punto 2.7, della direttiva (UE) 2016/797 oppure nella prestazione dei relativi servizi di consulenza tecnica.

Tali componenti e servizi sono essenziali per le prestazioni ambientali, l'esercizio e il funzionamento per tutta la durata di vita di una o più delle tecnologie seguenti:

- (a) treni, vetture viaggiatori e carri ferroviari ad emissioni dirette (dallo scarico) di CO₂
-

pari a zero conformi all'allegato I, sezione 3.3, del presente regolamento;

- (b) treni, vetture viaggiatori e carri ferroviari ad emissioni dirette (dallo scarico) di CO₂ pari a zero quando operano su binari dotati delle infrastrutture necessarie e che utilizzano un motore convenzionale quando tali infrastrutture non sono disponibili (bimodale), conformi all'allegato I, sezione 3.3, del presente regolamento.

Non arrecare danno significativo ("DNSH")

(2) Adattamento ai cambiamenti climatici	L'attività soddisfa i criteri di cui all'appendice A del presente allegato.
(3) Uso sostenibile e protezione delle acque e delle risorse marine	L'attività soddisfa i criteri di cui all'appendice B del presente allegato.
(4) Transizione verso un'economia circolare	L'attività valuta la disponibilità, adottandole ove possibile, di tecniche che sostengono: (a) il riutilizzo e l'utilizzo di materie prime secondarie e di componenti riutilizzati nella fabbricazione dei prodotti; (b) la progettazione concepita per un'elevata durabilità, riciclabilità, facilità di smontaggio e adattabilità dei prodotti fabbricati; (c) una gestione dei rifiuti che privilegia il riciclaggio rispetto allo smaltimento nel processo di fabbricazione; (d) informazioni sulle sostanze potenzialmente pericolose, e relativa tracciabilità, durante tutto il ciclo di vita dei prodotti fabbricati.
(5) Prevenzione e riduzione dell'inquinamento	L'attività soddisfa i criteri di cui all'appendice C del presente allegato. Ove applicabile, i veicoli non contengono piombo, mercurio, cromo esavalente e cadmio.
(6) Protezione e ripristino della biodiversità e degli ecosistemi	L'attività soddisfa i criteri di cui all'appendice D del presente allegato.

3.20. Fabbricazione, installazione e manutenzione di apparecchiature elettriche ad alta, media e bassa tensione per la trasmissione e la distribuzione di energia elettrica che contribuiscono o consentono di contribuire in maniera sostanziale alla mitigazione dei cambiamenti climatici

Descrizione dell'attività

L'attività economica consiste nello sviluppo o nella fabbricazione, installazione o manutenzione di prodotti, apparecchiature o sistemi elettrici o di software volti a ridurre in modo sostanziale le emissioni di gas serra nei sistemi di trasmissione e distribuzione elettrica ad alta, media e bassa tensione attraverso l'elettificazione, l'efficienza energetica, l'integrazione delle energie rinnovabili o la conversione efficiente dell'energia.

L'attività economica comprende sistemi per integrare le fonti rinnovabili di energia nella rete elettrica, interconnettere la rete o aumentarne l'automazione, la flessibilità e la stabilità, gestire attivamente la domanda, sviluppare trasporti o calore a basse emissioni di carbonio oppure impiegare tecnologie di misurazione intelligente per migliorare in modo sostanziale l'efficienza energetica.

Le attività economiche di questa categoria non comprendono le apparecchiature per la generazione di calore e di energia e gli apparecchi elettrici.

Se un'attività economica rientra sia nella presente sezione che nella sezione 4.9 del presente allegato, si applica la sezione 4.9.

Le attività economiche di questa categoria potrebbero essere associate a diversi codici NACE, in particolare ai codici C26.51, C27.1, C27.3, C27.9, C33.13, C33.14 e C33.2, conformemente alla classificazione statistica delle attività economiche definita dal regolamento (CE) n. 1893/2006.

Un'attività economica di questa categoria è un'attività abilitante a norma dell'articolo 10, paragrafo 1, lettera i), del regolamento (UE) 2020/852 se soddisfa i criteri di vaglio tecnico di cui alla presente sezione.

Criteri di vaglio tecnico

Contributo sostanziale alla mitigazione dei cambiamenti climatici

1. L'attività consiste nella fabbricazione, installazione o manutenzione di uno o più dei seguenti elementi, oppure nella prestazione di servizi di manutenzione, riparazione o consulenza tecnica essenziali per il funzionamento per tutta la durata di vita di uno o più dei seguenti elementi:

- a) stazioni di ricarica per veicoli elettrici e infrastrutture elettriche di supporto all'elettificazione dei trasporti installate principalmente per consentire la ricarica dei veicoli elettrici.

Sono escluse dal presente punto tutte le attività di cui alla sezione 7.4;

- b) apparecchiature di cablaggio portatrici di corrente e non portatrici di corrente per la trasmissione e la distribuzione destinate al cablaggio di circuiti elettrici, e
-

trasformatori conformi ai requisiti della fase 2 (1° luglio 2021) per i grandi trasformatori di potenza di cui all'allegato I del regolamento (UE) 548/2014 della Commissione^{*8}, e trasformatori di potenza medi la cui tensione d'uscita massima è pari o inferiore a 36 kV, conformi ai requisiti di livello AA0 relativi alle perdite a vuoto di cui alla norma della serie EN 50708, a condizione che tali apparecchiature e trasformatori contribuiscano ad aumentare la quota di energia rinnovabile nel sistema o migliorino l'efficienza energetica;

c) prodotti, apparecchiature e sistemi elettrici a bassa tensione che aumentano la controllabilità del sistema elettrico e che contribuiscono ad aumentare la quota di energia rinnovabile o migliorano l'efficienza energetica, ossia:

- (i) interruttori di circuito, commutatori, centraline, quadri strumenti o centri di comando a bassa tensione che sono collegabili, automatizzati o dotati di dispositivi di misurazione della potenza o dell'energia e conformi alla norma CEI IEC/TR 63196 Apparecchi ed apparecchiature assiemate (quadri elettrici) di bassa tensione – Efficienza energetica;
- (ii) sistemi elettronici per la casa e l'edificio (HBES), di cui alla serie CEI EN 63044, se i prodotti e i sistemi sono necessari per misurare, controllare e ridurre il consumo energetico;
- (iii) tecnologie che consentono di aumentare l'efficienza energetica degli impianti a bassa tensione, riconosciute nella norma HD 60364-8-1: Low-voltage electrical installations – Part 8-1: Energy efficiency e nella norma HD 60364-8-82: Low-voltage electrical installations – Part 8-82: Functional aspects – Prosumer's low-voltage electrical installations, compresi misuratori di potenza e di energia, display esterno del cliente, compensazione della potenza, filtraggio e compensazione di fase e sistemi a motore elettrico efficienti;

d) apparecchiatura di manovra e di comando ad alta e media tensione che aumenta la controllabilità del sistema elettrico, integrata al fine di aumentare la quota di energia rinnovabile o migliorare l'efficienza energetica.

L'apparecchiatura di cui alla presente lettera d) è conforme alla norma EN 62271-1 Apparecchiatura di manovra e di comando ad alta tensione – Parte 1: Prescrizioni comuni per apparecchiatura di manovra e di comando in corrente alternata e alla norma EN 62271-200 Apparecchiatura ad alta tensione – Parte 200: Apparecchiatura per corrente alternata con involucro metallico per tensioni superiori a 1 kV fino a 52 kV compresi oppure alla norma EN 62271-203 Apparecchiatura ad alta tensione – Parte 203: Apparecchiatura di manovra con involucro metallico con isolamento in gas per tensioni nominali superiori a 52 kV;

e) apparecchiature, sistemi e servizi di gestione della domanda e di trasferimento del carico che aumentano la flessibilità del sistema elettrico e sostengono la stabilità della rete, tra cui:

- (i) soluzioni per la trasmissione di informazioni agli utenti per agire a distanza sulla fornitura o sul consumo, compresi i centri dati dei clienti;
- (ii) centri di controllo automatici per la gestione del carico e i relativi componenti principali (centraline, contattori, relè, interruttori di circuito, commutatori automatici).
I componenti principali sono installati come parti integranti dei centri di controllo;
- (iii) se non inclusi nella sezione 8.2, software e analisi avanzati per massimizzare

l'efficienza e l'automazione delle reti elettriche o l'integrazione di risorse energetiche decentrate, a livello di rete elettrica o di un'industria, che comprendono:

- a) sale di controllo avanzate, automazione delle sottostazioni elettriche, capacità di controllo della tensione;
- b) software operativo che consente agli operatori di simulare il funzionamento delle reti al fine di garantire la stabilità della rete, gestire le risorse energetiche distribuite o migliorare le prestazioni della rete.

Il software supporta le caratteristiche dinamiche della rete necessarie per la transizione verso le energie rinnovabili. È in grado di elaborare dati provenienti da misurazioni in tempo quasi reale della rete per osservare le reali modalità di trasmissione, distribuzione e consumo di energia e utilizzare tali informazioni per migliorare gli studi di simulazione e le attività operative, oltre che per evitare indisponibilità, black-out e sprechi;

- (iv) se non incluso nella sezione 8.2, software a sostegno della progettazione e pianificazione di nuove reti o potenziamenti di rete.

Il software supporta le caratteristiche dinamiche della rete necessarie per la transizione verso l'energia rinnovabile, compresa la produzione di energia volatile a livello di distribuzione ("prosumatori"), il cambiamento delle direzioni di flusso dell'energia e l'utilizzo di unità di stoccaggio di rete;

- (v) sensori meteorologici per prevedere la produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili;
- (vi) unità di controllo e relè collegabili a sé stanti o integrati che consentono un uso efficiente delle sorgenti e dei carichi elettrici;
- (vii) apparecchiature di riduzione del carico e di spostamento del carico per le apparecchiature di gestione del carico e di commutazione della sorgente, se l'apparecchiatura è conforme alla norma CEI EN IEC 62962: 2019 Prescrizioni particolari per dispositivi per il controllo del carico (LSE);

- f) se non inclusi nella sezione 8.2, sistemi di comunicazione, apparecchiature di controllo e software, prodotti, sistemi e servizi per l'efficienza energetica o l'integrazione delle energie rinnovabili:

- (i) apparecchiature per consentire specificatamente lo scambio di energia elettrica rinnovabile tra utilizzatori;
 - (ii) tecnologia o servizio di sostituzione delle batterie, a sostegno dell'elettrificazione dei trasporti;
 - (iii) sistemi di gestione delle microreti;
 - (iv) sistemi di gestione dell'energia o della potenza, sistemi di controllo dell'energia o della potenza e sistemi SCADA per la gestione della potenza;
 - (v) contattori, avviatori e comandi del motore che sono collegabili o automatizzati e consentono il controllo remoto o automatizzato del consumo di energia elettrica e l'ottimizzazione della variazione del carico;
 - (vi) variatori di velocità e altre soluzioni di variazione della velocità, esclusi gli avviatori statici, che consentono l'efficienza energetica nelle applicazioni dei motori elettrici, se l'apparecchiatura è conforme alla norma EN 61800-9-1: Azionamenti elettrici a velocità variabile – Parte 9-1: Progettazione
-

ecocompatibile (Ecodesign) di azionamenti elettrici, avviatori, elettronica di potenza e dell'applicazione controllata – Requisiti generali per la definizione di norme sull'efficienza energetica delle apparecchiature azionate utilizzando il cosiddetto approccio di prodotto esteso (extended product approach – EPA) ed il modello semi-analitico (semi analytic model – SAM) e alla norma EN 61800-9-2: Azionamenti elettrici a velocità variabile – Parte 9-2: Progettazione ecocompatibile (Ecodesign) di azionamenti elettrici, avviatori, elettronica di potenza e dell'applicazione controllata – Indicatori di efficienza energetica per azionamenti elettrici e avviatori;

(vii) motori elettrici a bassa tensione con classe di efficienza energetica (conformemente alla norma CEI EN 60034-30-1: Macchine elettriche rotanti – Parte 30-1: Classi di rendimento dei motori a corrente alternata alimentati dalla rete (Codice IE)) superiore ai requisiti del regolamento (UE) 2019/1781 della Commissione^{*9}, nello specifico:

- a) motori monofase con una potenza nominale pari o superiore a 0,12 kW e classe di efficienza IE3 o superiore;
- b) motori a sicurezza aumentata Ex eb con una potenza nominale compresa tra 0,12 kW e 1 000 kW, a 2, 4, 6 o 8 poli e con classe di efficienza IE3 o superiore;
- c) motori trifase con una potenza nominale compresa tra 0,75 kW e 1 000 kW, a 2, 4, 6 o 8 poli, che non sono motori a sicurezza aumentata Ex eb e che hanno i) una classe di efficienza IE5 per i motori a 2,4 o 6 poli con una potenza nominale compresa tra 75 kW e 200 kW, ii) una classe di efficienza IE4 o superiore per tutti gli altri motori;
- d) motori trifase con una potenza nominale compresa tra 0,12 kW e 0,75 kW, a 2, 4, 6 o 8 poli, che non sono motori a sicurezza aumentata Ex eb e che hanno una classe di efficienza IE3 o superiore;
- e) motori trifase dotati esclusivamente di variatore di velocità (VSD) con una potenza nominale compresa tra 0,75 kW e 1 000 kW, a 2, 4, 6 o 8 poli, classificati conformemente alla norma EN IEC TS 60034-30-2 e con classe di efficienza IE5;

(viii) motori a media e alta tensione con una potenza nominale superiore a 1 000 kW e classe di efficienza energetica IE 4 o superiore conformemente al progetto di norma IEC 60034-30-3.

2. I seguenti elementi non sono conformi:

- a) infrastruttura adibita alla creazione di una connessione diretta o all'espansione di una connessione diretta esistente tra una sottostazione o una rete e una centrale elettrica con un'intensità di gas a effetto serra superiore a 100 gCO₂e/kWh misurata sulla base del ciclo di vita. Tale esclusione si applica solo alle apparecchiature direttamente utilizzate per la connessione o per rafforzare la connessione a una centrale elettrica con un'intensità di gas a effetto serra superiore a 100 g CO₂e/kWh misurata sulla base del ciclo di vita;
- b) prodotti, apparecchiature, sistemi e software installati in un'infrastruttura adibita all'estrazione, al trasporto, alla distribuzione, allo stoccaggio, alla fabbricazione o alla trasformazione di combustibili fossili.

-
3. I commutatori con mezzo di isolamento o interruzione che usa gas con un potenziale di riscaldamento globale superiore a 10 o il cui funzionamento dipende da tali gas non sono conformi.

Per tutti gli intervalli di potenza, i commutatori contenenti SF₆ non sono conformi.

4. Tutti i prodotti, le apparecchiature e i sistemi sono conformi ai requisiti obbligatori di prestazione energetica e di efficienza dei materiali stabiliti nella direttiva 2009/125/CE del Parlamento europeo e del Consiglio^{*10}. I fabbricanti fanno riferimento ai requisiti di prestazione più recenti applicabili nell'Unione.
-

Non arrecare danno significativo ("DNSH")

(2) Adattamento ai cambiamenti climatici	L'attività soddisfa i criteri di cui all'appendice A del presente allegato.
(3) Uso sostenibile e protezione delle acque e delle risorse marine	L'attività soddisfa i criteri di cui all'appendice B del presente allegato.
(4) Transizione verso un'economia circolare	L'attività valuta la disponibilità, adottandole ove possibile, di tecniche che sostengono: a) il riutilizzo e l'utilizzo di materie prime secondarie e di componenti riutilizzati nella fabbricazione dei prodotti; b) la progettazione concepita per un'elevata durabilità, riciclabilità, facilità di smontaggio e adattabilità dei prodotti fabbricati; c) una gestione dei rifiuti che privilegia il riciclaggio rispetto allo smaltimento nel processo di fabbricazione; d) informazioni sulle sostanze potenzialmente pericolose, e relativa tracciabilità, durante tutto il ciclo di vita dei prodotti fabbricati.
(5) Prevenzione e riduzione dell'inquinamento	L'attività soddisfa i criteri di cui all'appendice C del presente allegato.
(6) Protezione e ripristino della biodiversità e degli	L'attività soddisfa i criteri di cui all'appendice D del presente allegato.

3.21. Fabbricazione di aeromobili

Descrizione dell'attività

Fabbricazione, riparazione, manutenzione, revisione, riqualificazione, progettazione, cambio di destinazione e ammodernamento di aeromobili e di parti e apparecchiature di aeromobili^{*11}.

Le attività economiche di questa categoria potrebbero essere associate a un codice NACE, in particolare ai codici C30.3 e C33.16, conformemente alla classificazione statistica delle attività economiche definita dal regolamento (CE) n. 1893/2006.

Quando un'attività economica di questa categoria non soddisfa il criterio per il contributo sostanziale specificato alla lettera a) della presente sezione, l'attività è un'attività di transizione a norma dell'articolo 10, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2020/852, purché soddisfi i restanti criteri di vaglio tecnico di cui alla presente sezione.

Criteri di vaglio tecnico

Contributo sostanziale alla mitigazione dei cambiamenti climatici

L'attività consiste nella fabbricazione, riparazione, manutenzione, revisione, riqualificazione, progettazione, nel cambio di destinazione o nell'ammodernamento di uno dei tipi di aeromobili seguenti:

- a) aeromobili con zero emissioni dirette (dallo scarico) di CO₂;
- b) fino al 31 dicembre 2027 aeromobili, diversi da quelli prodotti per l'aviazione d'affari privata o commerciale, che rispettano i margini specificati di seguito e limitati dal tasso di sostituzione affinché gli aeromobili consegnati non facciano aumentare l'entità della flotta mondiale:
 - (i) con una massa massima al decollo superiore a 5,7 t e inferiore o pari a 60 t e con un valore metrico certificato delle emissioni di CO₂ almeno dell'11 % inferiore rispetto al limite per gli aeromobili di nuovo tipo previsto dalla norma dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO)^{*12};
 - (ii) con una massa massima al decollo superiore a 60 t e inferiore o pari a 150 t e con un valore metrico certificato delle emissioni di CO₂ almeno del 2 % inferiore rispetto al limite per gli aeromobili di nuovo tipo previsto dalla norma ICAO;
 - (iii) con una massa massima al decollo superiore a 150 t e con un valore metrico certificato delle emissioni di CO₂ almeno dell'1,5 % inferiore rispetto al limite per gli aeromobili di nuovo tipo previsto dalla norma ICAO.

La quota di conformità alla tassonomia degli aeromobili ammissibili deve essere limitata dal tasso di sostituzione. Il tasso di sostituzione è calcolato in base alla percentuale di aeromobili ritirati definitivamente dalla circolazione rispetto agli aeromobili consegnati a livello mondiale, calcolata come media dei 10 anni

precedenti confermata dai dati verificati disponibili presso fornitori indipendenti di dati.

In assenza di un certificato sui valori della metrica delle emissioni di CO₂ che confermi il margine richiesto rispetto al limite per gli aeromobili di nuovo tipo previsto dalla norma ICAO, il costruttore dell'aeromobile rilascia una dichiarazione attestante che l'aeromobile soddisfa il livello richiesto di prestazioni e i margini di miglioramento, a condizione che l'aeromobile sia certificato entro il [OP: inserire la data: tre anni dopo la data di applicazione del presente regolamento modificativo];

- c) dal 1° gennaio 2028 al 31 dicembre 2032 gli aeromobili che soddisfano i criteri di vaglio tecnico di cui alla lettera b) della presente sottosezione, certificati per funzionare con una miscela composta al 100 % da carburanti sostenibili per l'aviazione.

Non arrecare danno significativo ("DNSH")

(2) Adattamento ai cambiamenti climatici	L'attività soddisfa i criteri di cui all'appendice A del presente allegato.
(3) Uso sostenibile e protezione delle acque e delle risorse marine	L'attività soddisfa i criteri di cui all'appendice B del presente allegato.
(4) Transizione verso un'economia circolare	L'attività valuta la disponibilità, adottandole ove possibile, di tecniche che sostengono: a) il riutilizzo e l'utilizzo di materie prime secondarie e di componenti riutilizzati nella fabbricazione dei prodotti; b) la progettazione concepita per un'elevata durabilità, riciclabilità, facilità di smontaggio e adattabilità dei prodotti fabbricati; c) una gestione dei rifiuti che privilegia il riciclaggio rispetto allo smaltimento nel processo di fabbricazione; d) informazioni sulle sostanze potenzialmente pericolose, e relativa tracciabilità, durante tutto il ciclo di vita dei prodotti fabbricati. Sono in atto misure per la gestione e il riciclaggio dei rifiuti a fine vita, anche attraverso accordi contrattuali di disattivazione con i fornitori di servizi di riciclaggio, la presa in considerazione nelle proiezioni finanziarie o nella documentazione ufficiale di progetto. Queste misure assicurano che i componenti e i materiali siano separati e trattati in modo da massimizzare il riciclaggio e il riutilizzo conformemente alla gerarchia dei rifiuti, ai principi alla base della normativa UE e alle norme applicabili, in particolare attraverso il riutilizzo e il riciclaggio

	delle batterie, dei componenti elettronici e delle materie prime essenziali ivi contenute. Queste misure includono anche il controllo e la gestione dei materiali pericolosi.
(5) Prevenzione e riduzione dell'inquinamento	L'attività soddisfa i criteri di cui all'appendice C del presente allegato. Gli aeromobili sono conformi all'articolo 9, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2018/1139. Gli aeromobili di cui alle lettere b) e c) della presente sezione sono conformi alle norme seguenti: a) emendamento 13 del Volume I (rumore), capitolo 14, dell'allegato 16 della convenzione di Chicago, in virtù del quale la somma delle differenze in tutti e tre i punti di misurazione tra i livelli di rumore massimo e i livelli di rumore massimo autorizzati indicati ai punti 14.4.1.1, 14.4.1.2 e 14.4.1.3 non è inferiore a 22 EPNdB; b) emendamento 10 del Volume II (emissioni dei motori), capitoli 2 e 4, dell'allegato 16 della convenzione di Chicago.
(6) Protezione e ripristino della biodiversità e degli ecosistemi	L'attività soddisfa i criteri di cui all'appendice D del presente allegato.

*1 Regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 maggio 2018, relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli, che modifica i regolamenti (CE) n. 715/2007 e (CE) n. 595/2009 e abroga la direttiva 2007/46/CE (GU L 151 del 14.6.2018, pag. 1).

*2 Regolamento (UE) n. 168/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 gennaio 2013, relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore a due o tre ruote e dei quadricicli (GU L 60 del 2.3.2013, pag. 52).

*3 Di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettera a), del regolamento (UE) 2018/858.

*4 Come definite all'articolo 4, paragrafo 1, lettere a) e b), del regolamento (UE) 2018/858.

*5 Regolamento (UE) 2019/631 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 aprile 2019, che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi e che abroga i regolamenti (CE) n. 443/2009 e (UE) n. 510/2011 (rifusione) (GU L 111 del 25.4.2019, pag. 13).

*6 Come definita all'articolo 4 del regolamento (UE) n. 168/2013.

*7 Regolamento (UE) 2019/1242 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2019, che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti nuovi e modifica i regolamenti (CE) n. 595/2009 e (UE) 2018/956 del Parlamento europeo e del Consiglio e la direttiva 96/53/CE del Consiglio (GU L 198 del 25.7.2019, pag. 202).

*8 Regolamento (UE) n. 548/2014 della Commissione, del 21 maggio 2014, recante modalità di applicazione della direttiva 2009/125/CE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda i trasformatori di potenza piccoli, medi e grandi (GU L 152 del 22.5.2014, pag. 1).

*9 Regolamento (UE) 2019/1781 della Commissione, del 1° ottobre 2019, che stabilisce specifiche per la progettazione ecocompatibile dei motori elettrici e dei variatori di velocità in applicazione della direttiva

2009/125/CE del Parlamento europeo e del Consiglio recante modifica del regolamento (CE) n. 641/2009 della Commissione per quanto riguarda le specifiche per la progettazione ecocompatibile dei circolatori senza premistoppa indipendenti e dei circolatori senza premistoppa integrati in prodotti e abroga il regolamento (CE) n. 640/2009 della Commissione (GU L 272 del 25.10.2019, pag. 74).

^{*10} Direttiva 2009/125/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, relativa all'istituzione di un quadro per l'elaborazione di specifiche per la progettazione ecocompatibile dei prodotti connessi all'energia (rifusione) (GU L 285 del 31.10.2009, pag. 10).

^{*11} L'attività comprende la fabbricazione di parti e apparecchiature e la prestazione di servizi correlati nonché la riparazione, manutenzione e revisione (MRO, Maintenance, Repair and Overhaul) nella misura in cui queste possono essere collegate a un tipo di aeromobile ammissibile e migliorano o mantengono il livello di efficienza dell'aeromobile.

^{*12} Volume 3 (Emissioni di CO₂) della norma di protezione dell'ambiente ICAO contenuta nell'allegato 16 della convenzione di Chicago, prima edizione.";

3) alla sezione 4.4, sottosezione "Criteri di vaglio tecnico", sottosezione "Non arrecare danno significativo («DNSH»)", il punto (5) è sostituito dal seguente:

"

(5) Prevenzione e riduzione dell'inquinamento	Sono in vigore misure per ridurre al minimo la tossicità delle vernici antivegetative e dei biocidi come stabilito dal regolamento (UE) n. 528/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio ^{*1} .
---	--

^{*1} Regolamento (UE) n. 528/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 maggio 2012, relativo alla messa a disposizione sul mercato e all'uso dei biocidi (GU L 167 del 27.6.2012, pag. 1).";

4) alla sezione 4.9, sottosezione "Criteri di vaglio tecnico", il punto 2, lettera c), è sostituito dal seguente:

"c) installazione di trasformatori di trasmissione e distribuzione conformi ai requisiti della fase 2 (1° luglio 2021) di cui all'allegato I del regolamento (UE) n. 548/2014 della Commissione e, per i trasformatori di potenza medi la cui tensione d'uscita massima sia pari o inferiore a 36 kV, ai requisiti di livello AA0 relativi alle perdite a vuoto di cui alla norma CEI EN 50588-1^{*1}.

^{*1} CEI EN 50588-1: Trasformatori di media potenza a 50 Hz, con tensione massima per l'apparecchiatura non superiore a 36 kV.";

5) alla sezione 4.26, sottosezione "Criteri di vaglio tecnico", sottosezione "Ulteriori criteri afferenti al principio «non arrecare un danno significativo» («DNSH»)", il punto (3) è sostituito dal seguente:

"

(3) Uso sostenibile e protezione delle	L'attività soddisfa i criteri di cui all'appendice B del presente allegato.
--	---

acque e delle risorse marine	I rischi di degrado ambientale connessi alla conservazione della qualità dell'acqua e alla prevenzione dello stress idrico sono individuati e affrontati, conformemente a un piano di gestione dell'uso e della protezione delle acque elaborato in consultazione con i portatori di interessi. Al fine di limitare le anomalie termiche associate allo scarico di calore di scarto, il gestore di una centrale nucleare situata nell'entroterra che preleva acqua da un fiume o da un lago per il raffreddamento a umido a ciclo aperto (once-through) controlla: a) la temperatura massima del corpo di acqua dolce ricevente dopo la miscelazione, e b) la differenza massima di temperatura tra le acque di raffreddamento scaricate e il corpo di acqua dolce ricevente. Il controllo della temperatura è attuato conformemente alle condizioni della licenza individuale per le operazioni specifiche, ove applicabili, o secondo valori soglia in linea con il diritto dell'Unione. L'attività è conforme alle norme International Finance Corporation (IFC). Le attività nucleari sono svolte nel rispetto dei requisiti della direttiva 2000/60/CE e della direttiva 2013/51/Euratom del Consiglio che stabilisce requisiti per la tutela della salute della popolazione relativamente alle sostanze radioattive presenti nelle acque destinate al consumo umano.
------------------------------	--

”;

6) alla sezione 4.27, sottosezione "Criteri di vaglio tecnico", sottosezione "Ulteriori criteri afferenti al principio «non arrecare un danno significativo» («DNSH»)", il punto (3) è sostituito dal seguente:

"

(3) Uso sostenibile e protezione delle acque e delle risorse marine	L'attività soddisfa i criteri di cui all'appendice B del presente allegato. I rischi di degrado ambientale connessi alla conservazione della qualità dell'acqua e alla prevenzione dello stress idrico sono individuati e affrontati, conformemente a un piano di gestione dell'uso e della protezione delle acque elaborato in consultazione con i portatori di interessi. Al fine di limitare le anomalie termiche associate allo scarico di calore di scarto, il gestore di una centrale nucleare situata nell'entroterra che preleva acqua da un fiume o da un lago per il raffreddamento a umido a ciclo aperto (once-through) controlla: a) la temperatura massima del corpo di acqua dolce ricevente dopo la miscelazione, e b) la differenza massima di temperatura tra le acque di raffreddamento scaricate e il corpo di acqua dolce ricevente. Il controllo della temperatura è attuato conformemente alle condizioni della licenza individuale per le operazioni specifiche, ove applicabili, o secondo valori soglia in linea con il diritto dell'Unione. L'attività è conforme alle norme International Finance Corporation (IFC). Le attività nucleari sono svolte nel rispetto della direttiva 2000/60/CE per quanto riguarda i corpi idrici utilizzati per l'estrazione di acqua potabile e della direttiva 2013/51/Euratom del Consiglio che stabilisce requisiti per la tutela della salute della popolazione relativamente alle sostanze radioattive presenti nelle acque destinate al consumo umano.
---	--

";

7) alla sezione 4.28, sottosezione "Criteri di vaglio tecnico", sottosezione "Ulteriori criteri afferenti al principio «non arrecare un danno significativo» («DNSH»)", il punto (3) è sostituito dal seguente:

"

(3) Uso sostenibile e protezione delle acque e delle risorse marine	L'attività soddisfa i criteri di cui all'appendice B del presente allegato. I rischi di degrado ambientale connessi alla conservazione della qualità dell'acqua e alla prevenzione dello stress idrico sono individuati e affrontati, conformemente a un piano di gestione dell'uso e della protezione delle acque elaborato in consultazione con i portatori di interessi. Al fine di limitare le anomalie termiche associate allo scarico di calore
---	--

	di scarto, il gestore di una centrale nucleare situata nell'entroterra che preleva acqua da un fiume o da un lago per il raffreddamento a umido a ciclo aperto (once-through) controlla: a) la temperatura massima del corpo di acqua dolce ricevente dopo la miscelazione, e b) la differenza massima di temperatura tra le acque di raffreddamento scaricate e il corpo di acqua dolce ricevente. Il controllo della temperatura è attuato conformemente alle condizioni della licenza individuale per le operazioni specifiche, ove applicabili, o secondo valori soglia in linea con il diritto dell'Unione. L'attività è conforme alle norme International Finance Corporation (IFC). Le attività nucleari sono svolte nel rispetto dei requisiti della direttiva 2000/60/CE per quanto riguarda i corpi idrici utilizzati per l'estrazione di acqua potabile e della direttiva 2013/51/Euratom del Consiglio che stabilisce requisiti per la tutela della salute della popolazione relativamente alle sostanze radioattive presenti nelle acque destinate al consumo umano.
--	---

”;

8) alla sezione 6.3, sottosezione "Criteri di vaglio tecnico", sottosezione "Non arrecare danno significativo («DNSH»)", il punto (5) è sostituito dal seguente:

”

(5) Prevenzione e riduzione dell'inquinamento	Per i veicoli stradali della categoria M gli pneumatici sono conformi ai requisiti relativi al rumore esterno di rotolamento della classe popolata più elevata e al coefficiente di resistenza al rotolamento (che influisce sull'efficienza energetica del veicolo) nelle due classi popolate più elevate come stabilito dal regolamento (UE) 2020/740 e come può essere verificato dal registro europeo delle etichette energetiche (EPREL). Se del caso, i veicoli sono conformi ai requisiti della più recente fase applicabile dell'omologazione Euro VI per le emissioni dei veicoli pesanti stabilita in conformità del regolamento (CE) n. 595/2009.
---	--

”;

9) alla sezione 6.5, sottosezione "Criteri di vaglio tecnico", sottosezione "Non arrecare danno significativo («DNSH»)", il punto (5) è sostituito dal seguente:

”

(5) Prevenzione e	I veicoli sono conformi ai requisiti della più recente fase applicabile
-------------------	---

riduzione dell'inquinamento	dell'omologazione Euro 6 per le emissioni dei veicoli leggeri^{*1} stabilita in conformità del regolamento (CE) n. 715/2007. I veicoli rispettano le soglie di emissione per i veicoli leggeri puliti di cui alla tabella 2 dell'allegato della direttiva 2009/33/CE del Parlamento europeo e del Consiglio^{*2}. Per i veicoli stradali delle categorie M e N gli pneumatici sono conformi ai requisiti relativi al rumore esterno di rotolamento della classe popolata più elevata e al coefficiente di resistenza al rotolamento (che influisce sull'efficienza energetica del veicolo) nelle due classi popolate più elevate come stabilito dal regolamento (UE) 2020/740 e come può essere verificato dal registro europeo delle etichette energetiche (EPREL). I veicoli sono conformi al regolamento (UE) n. 540/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio^{*3}.
-----------------------------	---

^{*1} Regolamento (UE) 2018/1832 della Commissione, del 5 novembre 2018, che modifica la direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e i regolamenti della Commissione (CE) n. 692/2008 e (UE) 2017/1151 al fine di migliorare le prove e le procedure di omologazione per le emissioni dei veicoli passeggeri e commerciali leggeri, comprese quelle per la conformità in servizio e le emissioni reali, e di introdurre dispositivi per il monitoraggio del consumo di carburante e di energia elettrica (GU L 301 del 27.11.2018, pag. 1).

^{*2} Direttiva 2009/33/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativa alla promozione di veicoli puliti e a basso consumo energetico nel trasporto su strada (GU L 120 del 15.5.2009, pag. 5).

^{*3} Regolamento (UE) n. 540/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, relativo al livello sonoro dei veicoli a motore e i dispositivi silenzianti di sostituzione, che modifica la direttiva 2007/46/CE e che abroga la direttiva 70/157/CEE (GU L 158 del 27.5.2014, pag. 131).";

10) alla sezione 6.6, sottosezione "Criteri di vaglio tecnico", sottosezione "Non arrecare danno significativo («DNSH»)", il punto (5) è sostituito dal seguente:

"

(5) Prevenzione e riduzione dell'inquinamento	Per i veicoli stradali delle categorie M e N gli pneumatici sono conformi ai requisiti relativi al rumore esterno di rotolamento della classe popolata più elevata e al coefficiente di resistenza al rotolamento (che influisce sull'efficienza energetica del veicolo) nelle due classi popolate più elevate come stabilito dal regolamento (UE) 2020/740 e come può essere verificato dal registro europeo delle etichette energetiche (EPREL). I veicoli sono conformi ai requisiti della più recente fase applicabile dell'omologazione Euro VI per le emissioni dei veicoli pesanti^{*1} stabilita in conformità del regolamento (CE) n. 595/2009. I veicoli sono conformi al regolamento (UE) n. 540/2014.
---	---

^{*1} Regolamento (UE) n. 582/2011 della Commissione, del 25 maggio 2011, recante attuazione e modifica del regolamento (CE) n. 595/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda le emissioni dei

veicoli pesanti (Euro VI) e recante modifica degli allegati I e III della direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 167 del 25.6.2011, pag. 1).";

11) la sezione 6.7 è così modificata:

a) alla sottosezione "Criteri di vaglio tecnico", sottosezione "Contributo sostanziale alla mitigazione dei cambiamenti climatici", è aggiunta la lettera c) seguente:

"c) laddove non sia tecnologicamente ed economicamente fattibile conformarsi alla lettera a), a decorrere dal 1° gennaio 2026 l'intensità media annua delle emissioni di gas a effetto serra dell'energia usata a bordo della nave durante un periodo di riferimento^{*1} non supera i limiti seguenti:

- a) 76,4 g CO₂e/MJ dal 1° gennaio 2026 al 31 dicembre 2029;
- b) 61,1 g CO₂e/MJ dal 1° gennaio 2030 al 31 dicembre 2034;
- c) 45,8 g CO₂e/MJ dal 1° gennaio 2035 al 31 dicembre 2039;
- d) 30,6 g CO₂e/MJ dal 1° gennaio 2040 al 31 dicembre 2044;
- e) 15,3 g CO₂e/MJ dal 1° gennaio 2045 al 31 dicembre 2049;
- f) 0 g CO₂e/MJ dal 1° gennaio 2050.";

b) alla sottosezione "Criteri di vaglio tecnico", sottosezione "Non arrecare danno significativo («DNSH»)", il punto (4) è sostituito dal seguente:

"

(4) Transizione verso un'economia circolare	Sono in atto misure per la gestione e il riciclaggio dei rifiuti a fine vita, anche attraverso accordi contrattuali di disattivazione con i fornitori di servizi di riciclaggio, la presa in considerazione nelle proiezioni finanziarie o nella documentazione ufficiale di progetto. Queste misure assicurano che i componenti e i materiali siano separati e trattati in modo da massimizzare il riciclaggio e il riutilizzo conformemente alla gerarchia dei rifiuti, ai principi alla base della normativa UE e alle norme applicabili, in particolare attraverso il riutilizzo e il riciclaggio delle batterie, dei componenti elettronici e delle materie prime essenziali ivi contenute. Queste misure includono anche il controllo e la gestione dei materiali pericolosi. Sono in atto misure per prevenire la produzione di rifiuti nella fase di utilizzo (manutenzione, esercizio dei servizi di trasporto per quanto riguarda i rifiuti di cucina e ristorazione) e per gestire eventuali rifiuti residui conformemente alla gerarchia dei rifiuti.
---	---

^{*1} L'intensità delle emissioni di gas a effetto serra dell'energia utilizzata a bordo di una nave è verificata da un terzo indipendente e calcolata come quantità di emissioni di gas a effetto serra per unità di energia secondo la metodologia e i valori predefiniti specificati nel regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sull'uso di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio nel trasporto marittimo e che modifica la direttiva 2009/16/CE.";

12) la sezione 6.8 è così modificata:

a) alla sottosezione "Criteri di vaglio tecnico", sottosezione "Contributo sostanziale alla mitigazione dei cambiamenti climatici", punto 1, è aggiunta la lettera c) seguente:

"c) laddove non sia tecnologicamente ed economicamente fattibile conformarsi alla lettera a), a decorrere dal 1° gennaio 2026 l'intensità media annua delle emissioni di gas a effetto serra dell'energia usata a bordo della nave o della flotta di una compagnia durante un periodo di riferimento^{*1} non supera i limiti seguenti:

- a) 76,4 g CO₂e/MJ dal 1° gennaio 2026 al 31 dicembre 2029;
- b) 61,1 g CO₂e/MJ dal 1° gennaio 2030 al 31 dicembre 2034;
- c) 45,8 g CO₂e/MJ dal 1° gennaio 2035 al 31 dicembre 2039;
- d) 30,6 g CO₂e/MJ dal 1° gennaio 2040 al 31 dicembre 2044;
- e) 15,3 g CO₂e/MJ dal 1° gennaio 2045 al 31 dicembre 2049;
- f) 0 g CO₂e/MJ dal 1° gennaio 2050.";

b) alla sottosezione "Criteri di vaglio tecnico", sottosezione "Non arrecare danno significativo («DNSH»)", i punti (4) e (5) sono sostituiti dai seguenti:

"

(4) Transizione verso un'economia circolare	Sono in atto misure per la gestione e il riciclaggio dei rifiuti a fine vita, anche attraverso accordi contrattuali di disattivazione con i fornitori di servizi di riciclaggio, la presa in considerazione nelle proiezioni finanziarie o nella documentazione ufficiale di progetto. Queste misure assicurano che i componenti e i materiali siano separati e trattati in modo da massimizzare il riciclaggio e il riutilizzo conformemente alla gerarchia dei rifiuti, ai principi alla base della normativa UE e alle norme applicabili, in particolare attraverso il riutilizzo e il riciclaggio delle batterie, dei componenti elettronici e delle materie prime essenziali ivi contenute. Queste misure includono anche il controllo e la gestione dei materiali pericolosi.
(5) Prevenzione e riduzione dell'inquinamento	I motori delle navi rispettano i limiti di emissione di cui all'allegato II del regolamento (UE) 2016/1628 (comprese le navi che soddisfano tali limiti senza soluzioni omologate, ad esempio attraverso il post-trattamento).

^{*1} L'intensità delle emissioni di gas a effetto serra dell'energia utilizzata a bordo di una nave è verificata da un terzo indipendente e calcolata come quantità di emissioni di gas a effetto serra per unità di energia secondo la metodologia e i valori predefiniti specificati nel regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sull'uso di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio nel trasporto marittimo e che modifica la direttiva 2009/16/CE.

";

13) la sezione 6.9 è così modificata:

a) alla sottosezione "Criteri di vaglio tecnico", sottosezione "Contributo sostanziale alla mitigazione dei cambiamenti climatici", il punto 1 è sostituito dal seguente:

"1. L'attività di riqualificazione consegue uno o più dei seguenti obiettivi:

- a) riduce il consumo di carburante della nave adibita al trasporto di passeggeri su vie navigabili interne, espresso in unità di energia per viaggio completo (crociera completa), di almeno il 15 %, come dimostrato da un calcolo comparativo per le zone di navigazione rappresentative (compresi i profili di carico rappresentativi e l'attracco) in cui la nave opererà o dai risultati di prove o simulazioni su modello;
- b) riduce il consumo di carburante della nave adibita al trasporto di merci su vie navigabili interne, espresso in unità di energia per tonnellata/km, di almeno il 15 %, come dimostrato da un calcolo comparativo per le zone di navigazione rappresentative (compresi i profili di carico rappresentativi) in cui la nave opererà o dai risultati di prove o simulazioni su modello.";

b) alla sottosezione "Criteri di vaglio tecnico", sottosezione "Non arrecare danno significativo («DNSH»)", i punti (4) e (5) sono sostituiti dai seguenti:

"

(4) Transizione verso un'economia circolare	Sono in atto misure per la gestione e il riciclaggio dei rifiuti a fine vita, anche attraverso accordi contrattuali di disattivazione con i fornitori di servizi di riciclaggio, la presa in considerazione nelle proiezioni finanziarie o nella documentazione ufficiale di progetto. Queste misure assicurano che i componenti e i materiali siano separati e trattati in modo da massimizzare il riciclaggio e il riutilizzo conformemente alla gerarchia dei rifiuti, ai principi alla base della normativa UE e alle norme applicabili, in particolare attraverso il riutilizzo e il riciclaggio delle batterie, dei componenti elettronici e delle materie prime essenziali ivi contenute. Queste misure includono anche il controllo e la gestione dei materiali pericolosi.
(5) Prevenzione e riduzione dell'inquinamento	L'attività soddisfa i criteri di cui all'appendice C del presente allegato. I motori delle navi rispettano i limiti di emissione di cui all'allegato II del regolamento (UE) 2016/1628 (comprese le navi che soddisfano tali limiti senza soluzioni omologate, ad esempio attraverso il post-trattamento).

";

14) la sezione 6.10 è così modificata:

a) alla sottosezione "Criteri di vaglio tecnico", sottosezione "Contributo sostanziale alla mitigazione dei cambiamenti climatici", punto 1, sono aggiunte le lettere e) ed f) seguenti:

"e) laddove non sia tecnologicamente ed economicamente fattibile conformarsi alla lettera a), a decorrere dal 1° gennaio 2026 le navi che sono in grado di funzionare con carburanti a zero emissioni dirette (dallo scarico) di CO₂ o con carburanti provenienti da fonti rinnovabili*¹

hanno raggiunto un valore EEDI equivalente a una riduzione della linea di riferimento EEDI di almeno 20 punti percentuali al di sotto dei requisiti EEDI applicabili al 1° aprile 2022^{*2}, e:

- a) sono in grado di collegarsi all'alimentazione plug-in all'ormeggio;
- b) per le navi alimentate a gas, dimostrano di applicare misure e tecnologie allo stato dell'arte per mitigare le emissioni di metano incombusto;

f) laddove non sia tecnologicamente ed economicamente fattibile soddisfare il criterio di cui alla lettera a), a decorrere dal 1° gennaio 2026, oltre ad aver raggiunto un valore dell'indice di efficienza energetica delle navi esistenti (EEXI, Energy Efficiency Existing Ship Index) equivalente a una riduzione della linea di riferimento EEDI di almeno 10 punti percentuali al di sotto dei requisiti EEXI applicabili al 1° gennaio 2023^{*3}, l'intensità media annua delle emissioni di gas a effetto serra dell'energia usata a bordo della nave durante un periodo di riferimento^{*4} non supera i limiti seguenti:

- a) 76,4 g CO₂e/MJ dal 1° gennaio 2026 al 31 dicembre 2029;
- b) 61,1 g CO₂e/MJ dal 1° gennaio 2030 al 31 dicembre 2034;
- c) 45,8 g CO₂e/MJ dal 1° gennaio 2035 al 31 dicembre 2039;
- d) 30,6 g CO₂e/MJ dal 1° gennaio 2040 al 31 dicembre 2044;
- e) 15,3 g CO₂e/MJ dal 1° gennaio 2045.";

b) alla sottosezione "Criteri di vaglio tecnico", sottosezione "Non arrecare danno significativo («DNSH»)", i punti (4) e (5) sono sostituiti dai seguenti:

"

(4) Transizione verso un'economia circolare	Sono in atto misure per la gestione e il riciclaggio dei rifiuti a fine vita, anche attraverso accordi contrattuali di disattivazione con i fornitori di servizi di riciclaggio, la presa in considerazione nelle proiezioni finanziarie o nella documentazione ufficiale di progetto. Queste misure assicurano che i componenti e i materiali siano separati e trattati in modo da massimizzare il riciclaggio e il riutilizzo conformemente alla gerarchia dei rifiuti, ai principi alla base della normativa UE e alle norme applicabili, in particolare attraverso il riutilizzo e il riciclaggio delle batterie, dei componenti elettronici e delle materie prime essenziali ivi contenute. Queste misure includono anche il controllo e la gestione dei materiali pericolosi. Per le navi esistenti di stazza lorda superiore a 500 tonnellate e per quelle di nuova costruzione che le sostituiscono, l'attività è conforme ai requisiti del regolamento (UE) n. 1257/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio^{*5}. Le navi da demolire sono riciclate negli impianti inclusi nell'elenco europeo degli impianti di riciclaggio delle navi, come stabilito dalla decisione di esecuzione (UE) 2016/2323 della Commissione^{*6}. L'attività è conforme alla direttiva (UE) 2019/883 del Parlamento europeo e del Consiglio^{*7} per quanto riguarda la protezione dell'ambiente marino dagli effetti negativi degli scarichi dei rifiuti delle navi. La nave è gestita conformemente all'allegato V della convenzione internazionale dell'IMO sulla prevenzione dell'inquinamento causato da
---	--

	navi del 2 novembre 1973 (convenzione MARPOL dell'IMO), in particolare al fine di produrre minori quantità di rifiuti e di ridurre gli scarichi legali, gestendone i rifiuti in maniera sostenibile ed ecologicamente corretta.
(5) Prevenzione e riduzione dell'inquinamento	Per quanto riguarda la riduzione delle emissioni di ossidi di zolfo e di particolato, le navi sono conformi alla direttiva (UE) 2016/802 del Parlamento europeo e del Consiglio^{*8} e alla regola 14^{*9} dell'allegato VI della convenzione MARPOL dell'IMO. Il tenore di zolfo dei carburanti non supera lo 0,5 % in peso massa (limite massimo di zolfo a livello mondiale) e lo 0,1 % in peso massa nella zona di controllo delle emissioni (ECA, Emission Control Area) designata dall'IMO per gli ossidi di zolfo nel Mare del Nord e nel Mar Baltico nonché (dal 2025) nel Mar Mediterraneo^{*10}. Per quanto riguarda le emissioni di ossidi di azoto (NO_x), le navi sono conformi alla regola 13^{*11} dell'allegato VI della convenzione MARPOL dell'IMO. Alle navi costruite dopo il 2011 si applicano i requisiti di livello II relativi agli ossidi di azoto. Le navi costruite dopo il 1° gennaio 2016 soddisfano i requisiti più severi per i motori (livello III) relativi alla riduzione delle emissioni di NO_x solo durante le operazioni nelle zone di controllo delle emissioni di NO_x stabilite dalle norme IMO^{*12}. Gli scarichi di acque nere e grigie sono conformi all'allegato IV della convenzione MARPOL dell'IMO. Sono in vigore misure per ridurre al minimo la tossicità delle vernici antivegetative e dei biocidi come stabilito dal regolamento (UE) n. 528/2012.

^{*1} Carburanti che soddisfano i criteri di vaglio tecnico di cui alle sezioni 3.10 e 4.13 del presente allegato.

^{*2} Requisiti EEDI definiti come fattore di riduzione percentuale da applicare al valore di riferimento EEDI, come concordato dal comitato per la protezione dell'ambiente marino dell'Organizzazione marittima internazionale nella sua 75^a sessione. I punti percentuali definiti nei criteri di vaglio tecnico per l'EEDI sono aggiunti al fattore di riduzione percentuale dell'EEDI.

^{*3} Requisiti EEXI definiti come fattore di riduzione percentuale da applicare al valore di riferimento EEDI, come concordato dal comitato per la protezione dell'ambiente marino dell'Organizzazione marittima internazionale nella sua 76^a sessione. I punti percentuali definiti nei criteri di vaglio tecnico della tassonomia per l'EEXI devono essere aggiunti al fattore di riduzione percentuale dell'EEXI. (EEXI raggiunto, obbligatorio dal 1° gennaio 2023 per tutte le navi adibite al trasporto marittimo di merci/passeggeri, al fine di misurare la loro efficienza energetica e avviare la raccolta di dati per comunicare il proprio indicatore di intensità di carbonio operativo annuale (CII, Carbon Intensity Indicator) e il relativo rating. (versione del [data di adozione]: <https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/EEXI-CII-FAQ.aspx>).

^{*4} L'intensità delle emissioni di gas a effetto serra dell'energia utilizzata a bordo di una nave è verificata da un terzo indipendente e calcolata come quantità di emissioni di gas a effetto serra per unità di energia secondo la metodologia e i valori predefiniti specificati nel regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sull'uso di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio nel trasporto marittimo e che modifica la direttiva 2009/16/CE.

^{*5} Regolamento (UE) n. 1257/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 novembre 2013, relativo al riciclaggio delle navi e che modifica il regolamento (CE) n. 1013/2006 e la direttiva 2009/16/CE (GU L 330 del 10.12.2013, pag. 1).

^{*6} Decisione di esecuzione (UE) 2016/2323 della Commissione, del 19 dicembre 2016, che istituisce l'elenco europeo degli impianti di riciclaggio delle navi a norma del regolamento (UE) n. 1257/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo al riciclaggio delle navi (GU L 345 del 20.12.2016, pag. 119).

^{*7} Direttiva (UE) 2019/883 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 aprile 2019, relativa agli impianti portuali di raccolta per il conferimento dei rifiuti delle navi, che modifica la direttiva 2010/65/UE e abroga la direttiva 2000/59/CE (GU L 151 del 7.6.2019, pag. 116).

^{*8} Direttiva (UE) 2016/802 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, relativa alla riduzione del tenore di zolfo di alcuni combustibili liquidi (GU L 132 del 21.5.2016, pag. 58).

^{*9} (Versione del [data di adozione]:

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

^{*10} Per quanto riguarda l'estensione dei requisiti applicabili nella zona di controllo delle emissioni ad altri mari dell'Unione, i paesi che si affacciano sul Mediterraneo stanno discutendo la creazione della relativa ECA nell'ambito del quadro giuridico della convenzione di Barcellona.

^{*11} (Versione del [data di adozione]:

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

^{*12} Nei mari dell'Unione il requisito è applicabile a partire dal 2021 nel Mar Baltico e nel Mare del Nord.";

15) la sezione 6.11 è così modificata:

a) alla sottosezione "Criteri di vaglio tecnico", sottosezione "Contributo sostanziale alla mitigazione dei cambiamenti climatici", sono aggiunte le lettere d) ed e) seguenti:

"d) laddove non sia tecnologicamente ed economicamente fattibile conformarsi alla lettera a), a decorrere dal 1° gennaio 2026 le navi che sono in grado di funzionare con carburanti a zero emissioni dirette (dallo scarico) o con carburanti provenienti da fonti rinnovabili^{*1} hanno raggiunto un valore EEDI equivalente a una riduzione della linea di riferimento EEDI di almeno 20 punti percentuali al di sotto dei requisiti EEDI applicabili al 1° aprile 2022^{*2}, e:

- a) sono in grado di collegarsi all'alimentazione plug-in all'ormeggio;
- b) per le navi alimentate a gas, dimostrano di applicare misure e tecnologie allo stato dell'arte per mitigare le emissioni di metano incombusto;

e) laddove non sia tecnologicamente ed economicamente fattibile conformarsi alla lettera a), a decorrere dal 1° gennaio 2026, oltre ad aver raggiunto un valore dell'indice di efficienza energetica delle navi esistenti (EEXI, Energy Efficiency Existing Ship Index) equivalente a una riduzione della linea di riferimento EEDI di almeno 10 punti percentuali al di sotto dei requisiti EEXI applicabili al 1° gennaio 2023^{*3}, l'intensità media annua delle emissioni di gas a effetto serra dell'energia usata a bordo della nave durante un periodo di riferimento^{*4} non supera i limiti seguenti:

- a) 76,4 g CO₂e/MJ dal 1° gennaio 2026 al 31 dicembre 2029;
- b) 61,1 g CO₂e/MJ dal 1° gennaio 2030 al 31 dicembre 2034;
- c) 45,8 g CO₂e/MJ dal 1° gennaio 2035 al 31 dicembre 2039;
- d) 30,6 g CO₂e/MJ dal 1° gennaio 2040 al 31 dicembre 2044;
- e) 15,3 g CO₂e/MJ dal 1° gennaio 2045.";

b) alla sottosezione "Criteri di vaglio tecnico", sottosezione "Non arrecare danno significativo («DNSH»)", i punti (4) e (5) sono sostituiti dai seguenti:

"

(4) Transizione verso un'economia circolare	Sono in atto misure per la gestione e il riciclaggio dei rifiuti a fine vita, anche attraverso accordi contrattuali di disattivazione con i fornitori di servizi di riciclaggio, la presa in considerazione nelle proiezioni finanziarie o nella documentazione ufficiale di progetto. Queste misure assicurano che i componenti e i materiali siano separati e trattati in modo da massimizzare il riciclaggio e il riutilizzo conformemente alla gerarchia dei rifiuti, ai principi alla base della normativa UE e alle norme applicabili, in particolare attraverso il riutilizzo e il riciclaggio delle batterie, dei componenti elettronici e delle materie prime essenziali ivi contenute. Queste misure includono anche il controllo e la gestione dei materiali pericolosi. Sono in atto misure per prevenire la produzione di rifiuti nella fase di utilizzo (manutenzione, esercizio dei servizi di trasporto per quanto riguarda i rifiuti di cucina e ristorazione) e per gestire eventuali rifiuti residui conformemente alla gerarchia dei rifiuti. Per le navi esistenti di stazza lorda superiore a 500 tonnellate e per quelle di nuova costruzione che le sostituiscono, l'attività è conforme ai requisiti del regolamento (UE) n. 1257/2013. Le navi da demolire sono riciclate negli impianti inclusi nell'elenco europeo degli impianti di riciclaggio delle navi, come stabilito dalla decisione di esecuzione (UE) 2016/2323 della Commissione. L'attività è conforme alla direttiva (UE) 2019/883 per quanto riguarda la protezione dell'ambiente marino dagli effetti negativi degli scarichi dei rifiuti delle navi. La nave è gestita conformemente all'allegato V della convenzione internazionale dell'IMO sulla prevenzione dell'inquinamento causato da navi del 2 novembre 1973 (convenzione MARPOL dell'IMO), in particolare al fine di produrre minori quantità di rifiuti e di ridurre gli scarichi legali, gestendone i rifiuti in maniera sostenibile ed ecologicamente corretta.
(5) Prevenzione e riduzione dell'inquinamento	Per quanto riguarda la riduzione delle emissioni di ossidi di zolfo e del particolato, le navi sono conformi alla direttiva (UE) 2016/802 e alla regola 14 dell'allegato VI della convenzione MARPOL dell'IMO. Il tenore di zolfo dei carburanti non supera lo 0,50 % in peso massa (limite massimo di zolfo a livello mondiale) e lo 0,10 % in peso massa nella zona di controllo delle emissioni (ECA, Emission Control Area) designata dall'IMO per gli ossidi di zolfo nel Mare del Nord e nel Mar Baltico nonché (dal 2025) nel Mar Mediterraneo^{*5}. Per quanto riguarda le emissioni di ossidi di azoto (NO_x), le navi sono conformi alla regola 13 dell'allegato VI della convenzione MARPOL dell'IMO. Alle navi costruite dopo il 2011 si applicano i requisiti di livello II relativi agli ossidi di azoto. Le navi costruite dopo il 1° gennaio

	2016 soddisfano i requisiti più severi per i motori (livello III) relativi alla riduzione delle emissioni di NO_x solo durante le operazioni nelle zone di controllo delle emissioni di NO_x stabilite dalle norme IMO^{*6}. Gli scarichi di acque nere e grigie sono conformi all'allegato IV della convenzione MARPOL dell'IMO. Sono in vigore misure per ridurre al minimo la tossicità delle vernici antivegetative e dei biocidi come stabilito dal regolamento (UE) n. 528/2012.
--	---

^{*1} Carburanti che soddisfano i criteri di vaglio tecnico di cui alle sezioni 3.10 e 4.13 del presente allegato.

^{*2} Requisiti EEDI definiti come fattore di riduzione percentuale da applicare al valore di riferimento EEDI, come concordato dal comitato per la protezione dell'ambiente marino dell'Organizzazione marittima internazionale nella sua 75^a sessione. I punti percentuali definiti nei criteri di vaglio tecnico per l'EEDI sono aggiunti al fattore di riduzione percentuale dell'EEDI.

^{*3} Requisiti EEXI definiti come fattore di riduzione percentuale da applicare al valore di riferimento EEDI, come concordato dal comitato per la protezione dell'ambiente marino dell'Organizzazione marittima internazionale nella sua 76^a sessione. I punti percentuali definiti nei criteri di vaglio tecnico della tassonomia per l'EEXI devono essere aggiunti al fattore di riduzione percentuale dell'EEXI. (EEXI raggiunto, obbligatorio dal 1° gennaio 2023 per tutte le navi adibite al trasporto marittimo di merci/passeggeri, al fine di misurare la loro efficienza energetica e avviare la raccolta di dati per comunicare il proprio indicatore di intensità di carbonio operativo annuale (CII, Carbon Intensity Indicator) e il relativo rating. (versione del [data di adozione]: <https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/EEXI-CII-FAQ.aspx>).

^{*4} L'intensità delle emissioni di gas a effetto serra dell'energia utilizzata a bordo di una nave è verificata da un terzo indipendente e calcolata come quantità di emissioni di gas a effetto serra per unità di energia secondo la metodologia e i valori predefiniti specificati nel regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sull'uso di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio nel trasporto marittimo e che modifica la direttiva 2009/16/CE.

^{*5} Per quanto riguarda l'estensione dei requisiti applicabili nella zona di controllo delle emissioni ad altri mari dell'Unione, i paesi che si affacciano sul Mediterraneo stanno discutendo la creazione della relativa ECA nell'ambito del quadro giuridico della convenzione di Barcellona.

^{*6} Nei mari dell'Unione il requisito è applicabile a partire dal 2021 nel Mar Baltico e nel Mare del Nord.";

16) la sezione 6.12 è così modificata:

a) alla sottosezione "Criteri di vaglio tecnico", sottosezione "Contributo sostanziale alla mitigazione dei cambiamenti climatici", il punto 1 è sostituito dal seguente:

"1. L'attività soddisfa uno o più dei seguenti criteri:

a) l'attività di riqualificazione riduce il consumo di carburante della nave, espresso in grammi di combustibile per tonnellata di portata lorda per miglio nautico per le navi adibite al trasporto di merci oppure per tonnellata di stazza lorda per miglio nautico per le navi adibite al trasporto passeggeri, di almeno il 15 %, come dimostrato per mezzo della dinamica dei fluidi computazionale (CFD, Computational Fluid Dynamics), di prove sui serbatoi o di calcoli tecnici analoghi;

b) consente alle navi di raggiungere un valore dell'indice di efficienza energetica delle navi esistenti (EEXI) di almeno il 10 % al di sotto dei requisiti EEXI applicabili al 1° gennaio 2023 se le navi sono in grado di funzionare con carburanti a zero emissioni dirette (dallo

scarico) o con carburanti provenienti da fonti rinnovabili^{*1}, sono in grado di collegarsi all'alimentazione plug-in all'ormeggio e sono dotate di tecnologia di alimentazione plug-in.";

b) alla sottosezione "Criteri di vaglio tecnico", sottosezione "Non arrecare danno significativo («DNSH»)", i punti (4) e (5) sono sostituiti dai seguenti:

"

(4) Transizione verso un'economia circolare	Sono in atto misure per la gestione e il riciclaggio dei rifiuti a fine vita, anche attraverso accordi contrattuali di disattivazione con i fornitori di servizi di riciclaggio, la presa in considerazione nelle proiezioni finanziarie o nella documentazione ufficiale di progetto. Queste misure assicurano che i componenti e i materiali siano separati e trattati in modo da massimizzare il riciclaggio e il riutilizzo conformemente alla gerarchia dei rifiuti, ai principi alla base della normativa UE e alle norme applicabili, in particolare attraverso il riutilizzo e il riciclaggio delle batterie, dei componenti elettronici e delle materie prime essenziali ivi contenute. Queste misure includono anche il controllo e la gestione dei materiali pericolosi. Per le navi esistenti di stazza lorda superiore a 500 tonnellate e per quelle di nuova costruzione che le sostituiscono, l'attività è conforme ai requisiti del regolamento (UE) n. 1257/2013. Le navi da demolire sono riciclate negli impianti inclusi nell'elenco europeo degli impianti di riciclaggio delle navi, come stabilito dalla decisione di esecuzione (UE) 2016/2323 della Commissione. L'attività è conforme alla direttiva (UE) 2019/883 per quanto riguarda la protezione dell'ambiente marino dagli effetti negativi degli scarichi dei rifiuti delle navi. La nave è gestita conformemente all'allegato V della convenzione internazionale dell'IMO sulla prevenzione dell'inquinamento causato da navi del 2 novembre 1973 (convenzione MARPOL dell'IMO), in particolare al fine di produrre minori quantità di rifiuti e di ridurre gli scarichi legali, gestendone i rifiuti in maniera sostenibile ed ecologicamente corretta.
(5) Prevenzione e riduzione dell'inquinamento	L'attività soddisfa i criteri di cui all'appendice C del presente allegato. Per quanto riguarda la riduzione delle emissioni di ossidi di zolfo e del particolato, le navi sono conformi alla direttiva (UE) 2016/802 e alla regola 14 dell'allegato VI della convenzione MARPOL dell'IMO. Il tenore di zolfo dei carburanti non supera lo 0,50 % in peso massa (limite massimo di zolfo a livello mondiale) e lo 0,10 % in peso massa nella zona di controllo delle emissioni (ECA, Emission Control Area) designata dall'IMO per gli ossidi di zolfo nel Mare del Nord e nel Mar Baltico nonché (dal 2025) nel Mar Mediterraneo^{*2}. Per quanto riguarda le emissioni di ossidi di azoto (NO_x), le navi sono conformi alla regola 13 dell'allegato VI della convenzione MARPOL dell'IMO. Alle navi costruite dopo il 2011 si applicano i requisiti di

	livello II relativi agli ossidi di azoto. Le navi costruite dopo il 1° gennaio 2016 soddisfano i requisiti più severi per i motori (livello III) relativi alla riduzione delle emissioni di NO_x solo durante le operazioni nelle zone di controllo delle emissioni di NO_x stabilite dalle norme IMO^{*3}. Gli scarichi di acque nere e grigie sono conformi all'allegato IV della convenzione MARPOL dell'IMO. Sono in vigore misure per ridurre al minimo la tossicità delle vernici antivegetative e dei biocidi come stabilito dal regolamento (UE) n. 528/2012.
--	--

^{*1} Carburanti che soddisfano i criteri di vaglio tecnico di cui alle sezioni 3.10 e 4.13 del presente allegato.

^{*2} Per quanto riguarda l'estensione dei requisiti applicabili nella zona di controllo delle emissioni ad altri mari dell'Unione, i paesi che si affacciano sul Mediterraneo stanno discutendo la creazione della relativa ECA nell'ambito del quadro giuridico della convenzione di Barcellona.

^{*3} Nei mari dell'Unione il requisito è applicabile a partire dal 2021 nel Mar Baltico e nel Mare del Nord.";

17) alla sezione 6.13, sottosezione "Descrizione dell'attività", il secondo comma è sostituito dal seguente:

"Le attività economiche di questa categoria potrebbero essere associate a diversi codici NACE, in particolare ai codici F42.11, F42.12, F42.13, F43.21, M71.12 e M71.20, conformemente alla classificazione statistica delle attività economiche definita dal regolamento (CE) n. 1893/2006.";

18) la sezione 6.14 è così modificata:

a) alla sottosezione "Descrizione dell'attività", il secondo comma è sostituito dal seguente:

"Fabbricazione, installazione, consulenza tecnica, riqualificazione, ammodernamento, riparazione, manutenzione, cambio di destinazione di prodotti, apparecchiature, sistemi e software che riguardano:

- a) materiale fisso assemblato per strade ferrate; o
- b) componenti ferroviari di cui all'allegato II, punti da 2.2 a 2.6, della direttiva (UE) 2016/797.

Le attività economiche di questa categoria potrebbero essere associate a diversi codici NACE, in particolare ai codici C25.99, C27.9, C30.20, F42.12, F42.13, M71.12, M71.20, F43.21 e H52.21, conformemente alla classificazione statistica delle attività economiche definita dal regolamento (CE) n. 1893/2006.";

b) alla sottosezione "Criteri di vaglio tecnico", sottosezione "Contributo sostanziale alla mitigazione dei cambiamenti climatici", punto 1, è aggiunta la lettera d) seguente:

"d) gli strumenti digitali permettono di aumentare l'efficienza, la capacità o il risparmio energetico.";

c) alla sottosezione "Criteri di vaglio tecnico", sottosezione "Non arrecare danno significativo («DNSH»)", i punti (4), (5) e (6) sono sostituiti dai seguenti:

"

(4) Transizione verso un'economia circolare	I gestori limitano la produzione di rifiuti nei processi di costruzione e demolizione e tengono conto delle migliori tecniche disponibili. Almeno il 70 % (in termini di peso) dei rifiuti da costruzione e demolizione non pericolosi (escluso il materiale allo stato naturale definito alla voce 17 05 04 dell'elenco europeo dei rifiuti istituito dalla decisione 2000/532/CE) prodotti in cantiere è preparato per il riutilizzo, il riciclaggio e altri tipi di recupero di materiale, incluse operazioni di riempimento che utilizzano i rifiuti in sostituzione di altri materiali, conformemente alla gerarchia dei rifiuti e al protocollo UE per la gestione dei rifiuti da costruzione e demolizione^{*1}. I gestori ricorrono alla demolizione selettiva per consentire la rimozione e il trattamento sicuro delle sostanze pericolose e facilitare il riutilizzo e il riciclaggio di alta qualità. Per la fabbricazione di componenti, l'attività valuta la disponibilità, adottandole ove possibile, di tecniche che sostengono: a) il riutilizzo e l'utilizzo di materie prime secondarie e di componenti riutilizzati nella fabbricazione dei prodotti; b) la progettazione concepita per un'elevata durabilità, riciclabilità, facilità di smontaggio e adattabilità dei prodotti fabbricati; c) una gestione dei rifiuti che privilegia il riciclaggio rispetto allo smaltimento nel processo di fabbricazione; d) informazioni sulle sostanze potenzialmente pericolose, e relativa tracciabilità, durante tutto il ciclo di vita dei prodotti fabbricati.
(5) Prevenzione e riduzione dell'inquinamento	Se del caso, data la sensibilità dell'area interessata, in particolare in termini di dimensioni della popolazione colpita, il rumore e le vibrazioni derivanti dall'uso delle infrastrutture sono mitigati introducendo fossati a cielo aperto, barriere o altre misure e sono conformi alla direttiva 2002/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio^{*2}. Sono adottate misure per ridurre il rumore, le polveri e le emissioni inquinanti durante i lavori di costruzione o manutenzione. Per la fabbricazione di componenti, l'attività soddisfa i criteri di cui all'appendice C del presente allegato.

(6) Protezione e ripristino della biodiversità e degli ecosistemi	L'attività soddisfa i criteri di cui all'appendice D del presente allegato. Occorre inoltre garantire quanto segue: a) nell'UE, in relazione ai siti Natura 2000: l'attività non ha incidenze significative sui siti Natura 2000 tenuto conto dei loro obiettivi di conservazione, sulla base di un'opportuna valutazione svolta in conformità dell'articolo 6, paragrafo 3, della direttiva 92/43/CEE del Consiglio^{*3}; b) nell'UE, in qualunque zona: l'attività non pregiudica il recupero o il mantenimento in uno stato di conservazione soddisfacente delle popolazioni di specie protette a norma dalle direttive 92/43/CEE e 2009/147/CE del Parlamento europeo e del Consiglio^{*4}. L'attività non pregiudica nemmeno il recupero o il mantenimento in uno stato di conservazione soddisfacente dei tipi di habitat interessati e protetti dalla direttiva 92/43/CEE; c) al di fuori dell'UE: l'attività è svolta conformemente al diritto applicabile in materia di conservazione degli habitat e delle specie.
---	---

^{*1} "Protocollo UE per la gestione dei rifiuti da costruzione e demolizione", settembre 2016: <https://ec.europa.eu/docsroom/documents/20509/>.

^{*2} Direttiva 2002/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 giugno 2002, relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale – Dichiarazione della Commissione in sede di comitato di conciliazione sulla direttiva relativa alla valutazione ed alla gestione del rumore ambientale (GU L 189 del 18.7.2002, pag. 12).

^{*3} Direttiva 92/43/CEE del Consiglio, del 21 maggio 1992, relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche (GU L 206 del 22.7.1992, pag. 7).

^{*4} Direttiva 2009/147/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 novembre 2009, concernente la conservazione degli uccelli selvatici (versione codificata) (GU L 20 del 26.1.2010, pag. 7).";

19) alla sezione 6.15, sottosezione "Descrizione dell'attività", il secondo comma è sostituito dal seguente:

"Le attività economiche di questa categoria potrebbero essere associate a diversi codici NACE, in particolare ai codici F42.11, F42.13, M71.12 e M71.20, conformemente alla classificazione statistica delle attività economiche definita dal regolamento (CE) n. 1893/2006.";

20) la sezione 6.16 è così modificata:

a) la sottosezione "Descrizione dell'attività" è sostituita dalla seguente:

"Descrizione dell'attività"

Costruzione, ammodernamento, gestione e manutenzione di infrastrutture necessarie per il funzionamento a zero emissioni di CO₂ dallo scarico delle navi o per le operazioni proprie del porto, nonché di infrastrutture adibite al trasbordo e al trasferimento modale, a impianti di servizio e a sistemi di sicurezza e gestione del traffico.

Le attività economiche di questa categoria escludono i lavori di dragaggio delle vie navigabili.

Le attività economiche di questa categoria potrebbero essere associate a diversi codici NACE, in particolare ai codici F42.91, M71.12 e M71.20, conformemente alla classificazione statistica delle attività economiche definita dal regolamento (CE) n. 1893/2006. Un'attività economica di questa categoria è un'attività abilitante a norma dell'articolo 10, paragrafo 1, lettera i), del regolamento (UE) 2020/852 se soddisfa i criteri di vaglio tecnico di cui alla presente sezione.";

b) alla sottosezione "Criteri di vaglio tecnico", sottosezione "Contributo sostanziale alla mitigazione dei cambiamenti climatici", punto 1, è aggiunta la lettera e) seguente:

"e) l'ammodernamento delle infrastrutture esistenti necessarie per consentire il trasferimento modale e idonee all'uso da parte di navi con zero emissioni dirette (dallo scarico) di CO₂ e che è stato oggetto di una valutazione verificata della resa a prova di clima conformemente alla comunicazione della Commissione "Orientamenti tecnici per infrastrutture a prova di clima nel periodo 2021-2027" (2021/C 373/01).";

c) alla sottosezione "Criteri di vaglio tecnico", sottosezione "Non arrecare danno significativo («DNSH»)", i punti (3), (4), (5) e (6) sono sostituiti dai seguenti:

"

(3) Uso sostenibile e protezione delle acque e delle risorse marine	L'attività è conforme alle prescrizioni dell'articolo 4 della direttiva 2000/60/CE. A norma dell'articolo 4 della direttiva 2000/60/CE, in particolare del paragrafo 7, deve essere effettuata una valutazione dell'impatto del progetto per esaminare tutti i potenziali impatti sullo stato dei corpi idrici all'interno dello stesso bacino idrografico e sugli habitat e sulle specie protetti che dipendono direttamente dall'ambiente acquatico, tenendo conto in particolare dei corridoi di migrazione, dei fiumi a corrente libera o degli ecosistemi prossimi alle condizioni inalterate. La valutazione si basa su dati recenti, completi e accurati, compresi i dati di monitoraggio degli elementi di qualità biologica specificamente sensibili alle alterazioni idromorfologiche, e sullo stato atteso del corpo idrico a seguito delle nuove attività, rispetto a quello attuale. Essa valuta in particolare gli impatti cumulati del nuovo progetto con altre infrastrutture esistenti o previste nel bacino idrografico. Sulla base di tale valutazione d'impatto è stato stabilito che il progetto è concepito, per progettazione, ubicazione e misure di mitigazione, in modo da rispettare uno dei seguenti requisiti: a) il progetto non comporta alcun deterioramento né compromette il conseguimento di un buono stato o potenziale dello specifico corpo idrico cui è collegato; b) qualora il progetto rischi di deteriorare o compromettere il conseguimento di un buono stato/potenziale dello specifico corpo idrico cui è collegato, tale deterioramento non è significativo ed è giustificato da una dettagliata valutazione costi-benefici che dimostri entrambi i seguenti elementi:
---	---

	i) i motivi di interesse pubblico prevalente o il fatto che i benefici attesi dal progetto dell'infrastruttura di navigazione pianificata in termini di benefici per la mitigazione dei cambiamenti climatici o l'adattamento agli stessi superano i costi derivanti dal deterioramento dello stato delle acque che si ripercuotono sull'ambiente e sulla società; ii) il fatto che l'interesse pubblico prevalente o i benefici attesi dall'attività non possono, per ragioni di fattibilità tecnica o di costi sproporzionati, essere conseguiti con altri mezzi che porterebbero a esiti ambientali migliori (come soluzioni basate sulla natura, un'ubicazione alternativa, il ripristino/la riqualificazione delle infrastrutture esistenti o l'utilizzo di tecnologie che non interrompano la continuità fluviale). Sono attuate tutte le misure di mitigazione tecnicamente fattibili ed ecologicamente rilevanti per ridurre gli impatti negativi sulle acque e sugli habitat e sulle specie protetti che dipendono direttamente dall'ambiente acquatico. Le misure di mitigazione comprendono, se del caso e a seconda degli ecosistemi naturalmente presenti nei corpi idrici interessati: a) misure volte a garantire condizioni il più possibile prossime alla continuità indisturbata, incluse misure per garantire la continuità longitudinale e laterale, il flusso ecologico e il flusso di sedimenti minimi; b) misure volte a proteggere o migliorare le condizioni morfologiche e gli habitat delle specie acquatiche; c) misure volte a ridurre gli impatti negativi dell'eutrofizzazione. L'efficacia di tali misure è monitorata nel contesto dell'autorizzazione o del permesso che stabilisce le condizioni volte a raggiungere il buono stato o il buon potenziale del corpo idrico interessato. Il progetto non compromette in modo permanente il raggiungimento del buono stato/potenziale dei corpi idrici dello stesso distretto idrografico. Oltre alle misure di mitigazione e ove opportuno, sono attuate misure compensative per garantire che il progetto non comporti un deterioramento generale dello stato dei corpi idrici nello stesso distretto idrografico. Questo obiettivo è raggiunto ripristinando la continuità (longitudinale o laterale) all'interno dello stesso distretto idrografico in misura tale da compensare l'interruzione della continuità che il progetto dell'infrastruttura di navigazione pianificata potrebbe causare. La compensazione inizia prima dell'esecuzione del progetto.
(4) Transizione verso un'economia circolare	I gestori limitano la produzione di rifiuti nei processi di costruzione e demolizione e tengono conto delle migliori tecniche disponibili. Almeno il 70 % (in termini di peso) dei rifiuti da costruzione e demolizione non pericolosi (escluso il materiale allo stato naturale definito alla voce 17 05 04 dell'elenco europeo dei rifiuti istituito dalla

	decisione 2000/532/CE) prodotti in cantiere è preparato per il riutilizzo, il riciclaggio e altri tipi di recupero di materiale, incluse operazioni di riempimento che utilizzano i rifiuti in sostituzione di altri materiali, conformemente alla gerarchia dei rifiuti e al protocollo UE per la gestione dei rifiuti da costruzione e demolizione. I gestori ricorrono alla demolizione selettiva per consentire la rimozione e il trattamento sicuro delle sostanze pericolose e facilitare il riutilizzo e il riciclaggio di alta qualità. L'attività valuta la disponibilità, adottandole ove possibile, di tecniche che sostengono: a) il riutilizzo e l'utilizzo di materie prime secondarie e di componenti riutilizzati nella fabbricazione dei prodotti; b) la progettazione concepita per un'elevata durabilità, riciclabilità, facilità di smontaggio e adattabilità dei prodotti fabbricati; c) una gestione dei rifiuti che privilegia il riciclaggio rispetto allo smaltimento nel processo di fabbricazione; d) informazioni sulle sostanze potenzialmente pericolose, e relativa tracciabilità, durante tutto il ciclo di vita dei prodotti fabbricati.
(5) Prevenzione e riduzione dell'inquinamento	L'attività soddisfa i criteri di cui all'appendice C del presente allegato. Sono adottate misure per ridurre il rumore, le vibrazioni, le polveri e le emissioni inquinanti durante i lavori di costruzione o manutenzione.
(6) Protezione e ripristino della biodiversità e degli ecosistemi	Si è proceduto a una valutazione dell'impatto ambientale (VIA) o a un esame^{*1} conformemente alla direttiva 2011/92/UE^{*2}. Qualora sia stata effettuata una VIA, sono attuate le necessarie misure di mitigazione e di compensazione per la protezione dell'ambiente. L'attività non ha incidenze significative sulle aree protette (siti del patrimonio mondiale dell'UNESCO, principali aree di biodiversità, nonché altre aree protette diverse dai siti Natura 2000) e sulle specie protette sulla base di una valutazione d'impatto che tenga conto delle migliori conoscenze disponibili^{*3}. Occorre inoltre garantire quanto segue: a) nell'UE, in relazione ai siti Natura 2000: l'attività non ha incidenze significative sui siti Natura 2000 tenuto conto dei loro obiettivi di conservazione, sulla base di un'opportuna valutazione svolta in conformità dell'articolo 6, paragrafo 3, della direttiva 92/43/CEE del Consiglio; b) nell'UE, in qualunque zona: l'attività non pregiudica il recupero o il mantenimento in uno stato di conservazione soddisfacente delle popolazioni di specie protette dalle direttive 92/43/CEE e 2009/147/CE. L'attività non pregiudica nemmeno il recupero o il mantenimento in uno stato di conservazione soddisfacente dei tipi di habitat interessati e protetti dalla direttiva 92/43/CEE;

	c) nell'UE: l'introduzione di specie esotiche invasive è evitata o la loro diffusione è gestita conformemente al regolamento (UE) n. 1143/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio ^{*4}; d) al di fuori dell'UE: l'attività è svolta conformemente al diritto applicabile in materia di conservazione degli habitat e delle specie e di gestione delle specie esotiche invasive.
--	--

^{*1} La procedura attraverso la quale l'autorità competente determina se i progetti elencati nell'allegato II della direttiva 2011/92/UE debbano essere sottoposti a una valutazione dell'impatto ambientale (di cui all'articolo 4, paragrafo 2, della stessa).

^{*2} Per le attività in paesi terzi, conformemente alla legislazione nazionale applicabile equivalente o alle norme internazionali che richiedono il completamento di una VIA o di un esame, ad esempio lo standard di prestazione 1 dell'International Finance Corporation (IFC) "Assessment and Management of Environmental and Social Risks".

^{*3} Per le attività situate in paesi terzi, conformemente alla legislazione nazionale applicabile o a norme internazionali equivalenti, che mirano alla conservazione degli habitat naturali, della fauna e della flora selvatiche e che richiedono di condurre 1) una procedura di esame per determinare se, per una determinata attività, sia necessaria un'opportuna valutazione dei possibili impatti su habitat e specie protetti; 2) un'opportuna valutazione qualora l'esame ne accerti la necessità, ad esempio lo standard di prestazione 6 dell'IFC "Biodiversity Conservation and Sustainable Management of Living Natural Resources".

^{*4} Regolamento (UE) n. 1143/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2014, recante disposizioni volte a prevenire e gestire l'introduzione e la diffusione delle specie esotiche invasive (GU L 317 del 4.11.2014, pag. 35).";

21) la sezione 6.17 è così modificata:

a) alla sottosezione "Descrizione dell'attività", il primo comma è sostituito dal seguente:

"Descrizione dell'attività"

Costruzione, ammodernamento, manutenzione e gestione di infrastrutture necessarie per il funzionamento a zero emissioni di CO₂ dallo scarico degli aeromobili o le operazioni proprie dell'aeroporto e per la fornitura di energia elettrica e di aria condizionata agli aeromobili in sosta, nonché di infrastrutture adibite al trasbordo su rotaia e per vie d'acqua.";

b) alla sottosezione "Criteri di vaglio tecnico", sottosezione "Contributo sostanziale alla mitigazione dei cambiamenti climatici", è aggiunta la lettera d) seguente:

d) l'infrastruttura e gli impianti sono adibiti al trasbordo di merci su rotaia e per vie d'acqua: infrastrutture e sovrastrutture di terminali per il carico, lo scarico e il trasbordo di beni.";

22) sono aggiunte le sezioni 6.18, 6.19 e 6.20 seguenti:

"6.18. Leasing di aeromobili"

Descrizione dell'attività

Noleggio e leasing di aeromobili e di parti e apparecchiature di aeromobili^{*1}.

Le attività economiche di questa categoria potrebbero essere associate a un codice NACE, in particolare al codice N77.35, conformemente alla classificazione statistica delle attività economiche definita dal regolamento (CE) n. 1893/2006.

Quando un'attività economica di questa categoria non soddisfa il criterio per il contributo sostanziale specificato alla lettera a) della presente sezione, l'attività è un'attività di transizione a norma dell'articolo 10, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2020/852, purché soddisfatti i restanti criteri di vaglio tecnico di cui alla presente sezione.

Criteri di vaglio tecnico

Contributo sostanziale alla mitigazione dei cambiamenti climatici

L'attività consiste nel noleggio o leasing di uno dei tipi di aeromobili seguenti:

- a) aeromobili con zero emissioni dirette (dallo scarico) di CO₂;
- b) aeromobili consegnati prima del [OP: inserire la data di entrata in applicazione del presente regolamento] conformi ai criteri di vaglio tecnico di cui alla sezione 3.21, sottosezione "Contributo sostanziale alla mitigazione dei cambiamenti climatici", lettere b) o c);
- c) aeromobili consegnati dopo il [OP: inserire la data di entrata in applicazione del presente regolamento] conformi ai criteri di vaglio tecnico di cui alla sezione 3.21, sottosezione "Contributo sostanziale alla mitigazione dei cambiamenti climatici", lettere b) o c), e all'impegno per cui un altro aeromobile non conforme della flotta:
 - (i) è ritirato definitivamente dalla circolazione entro sei mesi dalla consegna dell'aeromobile conforme, nel qual caso non si applica il tasso di sostituzione; oppure
 - (ii) è ritirato definitivamente dalla flotta entro sei mesi dalla consegna dell'aeromobile conforme, nel qual caso la quota di conformità alla tassonomia degli aeromobili ammissibili è limitata dal tasso di sostituzione di cui alla sezione 3.21,

posto che l'aeromobile ritirato definitivamente dalla circolazione o dalla flotta:

- (i) non è conforme ai margini di cui alla sezione 3.21, sottosezione "Contributo sostanziale alla mitigazione dei cambiamenti climatici", lettera b);
- (ii) ha un peso massimo al decollo pari almeno all'80 % di quello dell'aeromobile conforme;
- (iii) è rimasto nella flotta almeno nei 12 mesi precedenti il ritiro;
- (iv) è in possesso di una prova di aeronavigabilità risalente a meno di sei mesi prima della consegna dell'aeromobile conforme.

Il locatore provvede affinché gli aeromobili di cui alla lettera b) o c) operino con carburanti sostenibili per l'aviazione coerentemente con i criteri di cui alla sezione 6.19, lettera d) e secondo comma, del presente allegato.

Non arrecare danno significativo ("DNSH")

(2) Adattamento ai cambiamenti climatici	L'attività soddisfa i criteri di cui all'appendice A del presente allegato.
(3) Uso sostenibile e protezione delle acque e delle risorse marine	Non pertinente
(4) Transizione verso un'economia circolare	Sono in atto misure per prevenire la produzione di rifiuti nella fase di utilizzo (manutenzione) e per gestire eventuali rifiuti residui conformemente alla gerarchia dei rifiuti. L'attività valuta la disponibilità, adottandole ove possibile, di tecniche che sostengono: a) il riutilizzo e l'utilizzo di materie prime secondarie e di componenti riutilizzati nella fabbricazione dei prodotti; b) la progettazione concepita per un'elevata durabilità, riciclabilità, facilità di smontaggio e adattabilità dei prodotti fabbricati; c) una gestione dei rifiuti che privilegia il riciclaggio rispetto allo smaltimento nel processo di fabbricazione; d) informazioni sulle sostanze potenzialmente pericolose, e relativa tracciabilità, durante tutto il ciclo di vita dei prodotti fabbricati. Sono in atto misure per la gestione e il riciclaggio dei rifiuti a fine vita, anche attraverso accordi contrattuali di disattivazione con i fornitori di servizi di riciclaggio, la presa in considerazione nelle proiezioni finanziarie o nella documentazione ufficiale di progetto. Queste misure assicurano che i componenti e i materiali siano separati e trattati in modo da massimizzare il riciclaggio e il riutilizzo conformemente alla gerarchia dei rifiuti, ai principi alla base della normativa UE e alle norme applicabili, in particolare attraverso il riutilizzo e il riciclaggio delle batterie, dei componenti elettronici e delle materie prime essenziali ivi contenute. Queste misure includono anche il controllo e la gestione dei materiali pericolosi.
(5) Prevenzione e riduzione dell'inquinamento	L'attività soddisfa i criteri di cui all'appendice C del presente allegato. Gli aeromobili sono conformi ai requisiti pertinenti di cui all'articolo 9, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2018/1139. Gli aeromobili di cui alla sottosezione "Contributo sostanziale alla mitigazione dei cambiamenti climatici", lettere da b) a c), sono conformi alle seguenti norme: a) per gli aeromobili non da carico: emendamento 13 del Volume I (rumore), capitolo 14, dell'allegato 16 della convenzione di Chicago, in virtù del quale la somma delle differenze in tutti e

	tre i punti di misurazione tra i livelli di rumore massimo e i livelli di rumore massimo autorizzati indicati ai punti 14.4.1.1, 14.4.1.2 e 14.4.1.3 non è inferiore a 22 EPNdB; per gli aeromobili da carico: emendamento 13 del Volume I (rumore), capitolo 14, dell'allegato 16 della convenzione di Chicago; b) emendamento 10 del Volume II (emissioni dei motori), capitoli 2 e 4, dell'allegato 16 della convenzione di Chicago.
(6) Protezione e ripristino della biodiversità e degli ecosistemi	Non pertinente

6.19. Trasporto aereo di passeggeri e di merci

Descrizione dell'attività

Acquisto, finanziamento ed esercizio di aeromobili, compreso il trasporto di passeggeri e di merci.

L'attività economica non comprende il leasing di aeromobili di cui alla sezione 6.18.

Le attività economiche di questa categoria potrebbero essere associate a diversi codici NACE, in particolare ai codici H51.1 e H51.21, conformemente alla classificazione statistica delle attività economiche definita dal regolamento (CE) n. 1893/2006.

Quando un'attività economica di questa categoria non soddisfa il criterio per il contributo sostanziale specificato alla lettera a) della presente sezione, l'attività è un'attività di transizione a norma dell'articolo 10, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2020/852, purché soddisfi i restanti criteri di vaglio tecnico di cui alla presente sezione.

Criteri di vaglio tecnico

Contributo sostanziale alla mitigazione dei cambiamenti climatici

L'attività è svolta utilizzando uno dei tipi di aeromobili seguenti:

- a) aeromobili con zero emissioni dirette (dallo scarico) di CO₂;
 - b) fino al 31 dicembre 2029, aeromobili acquisiti prima del [OP: inserire la data di entrata in applicazione del presente regolamento] conformi ai criteri di vaglio tecnico di cui alla sezione 3.21, sottosezione "Contributo sostanziale alla mitigazione dei cambiamenti climatici", lettere b) o c);
 - c) fino al 31 dicembre 2029, aeromobili acquisiti dopo il [OP: inserire la data di entrata in applicazione del presente regolamento] conformi ai criteri di vaglio tecnico di cui alla sezione 3.21, sottosezione "Contributo sostanziale alla mitigazione dei cambiamenti climatici", lettere b) o c), e all'impegno per cui un altro aeromobile non
-

conforme della flotta:

- (i) è ritirato definitivamente dalla circolazione entro sei mesi dalla consegna dell'aeromobile conforme, nel qual caso non si applica il tasso di sostituzione; oppure
- (ii) è ritirato definitivamente dalla flotta entro sei mesi dalla consegna dell'aeromobile conforme, nel qual caso la quota di conformità alla tassonomia degli aeromobili ammissibili è limitata dal tasso di sostituzione di cui alla sezione 3.21,

posto che l'aeromobile ritirato definitivamente dalla circolazione o dalla flotta:

- (i) non è conforme ai margini di cui alla sezione 3.21, sottosezione "Contributo sostanziale alla mitigazione dei cambiamenti climatici", lettera b);
 - (ii) ha un peso massimo al decollo pari almeno all'80 % di quello dell'aeromobile conforme;
 - (iii) è rimasto nella flotta almeno nei 12 mesi precedenti il ritiro;
 - (iv) è in possesso di una prova di aeronavigabilità risalente a meno di sei mesi prima della consegna dell'aeromobile conforme;
- d) dal 1° gennaio 2030, aeromobili che soddisfano i criteri di vaglio tecnico di cui alle lettere b) o c) e operano con una quota minima di carburanti sostenibili per l'aviazione, pari al 15 % nel 2030 e successivamente aumentata di 2 punti percentuali l'anno;
- e) aeromobili che operano con una quota minima di carburanti sostenibili per l'aviazione, pari al 5 % nel 2022 e successivamente aumentata di 2 punti percentuali l'anno.

Ai fini del requisito relativo all'uso di carburanti sostenibili per l'aviazione di cui alle lettere d) ed e), il calcolo fa riferimento al carburante totale per l'aviazione utilizzato dagli aeromobili conformi e ai carburanti sostenibili per l'aviazione usati a livello di flotta. Gli operatori calcolano la conformità come rapporto tra la quantità (espressa in tonnellate) di carburanti sostenibili per l'aviazione acquistati a livello di flotta e il carburante totale per l'aviazione utilizzato dagli aeromobili conformi moltiplicato per 100. I carburanti sostenibili per l'aviazione sono definiti in un regolamento sulla garanzia di condizioni di parità per un trasporto aereo sostenibile.

Non arrecare danno significativo ("DNSH")

(2) Adattamento ai cambiamenti climatici	L'attività soddisfa i criteri di cui all'appendice A del presente allegato.
(3) Uso sostenibile e protezione delle acque e delle risorse marine	Non pertinente
(4) Transizione verso un'economia	Sono in atto misure per prevenire la produzione di rifiuti nella fase di utilizzo (manutenzione, esercizio dei servizi di trasporto per quanto

circolare	riguarda i rifiuti di cucina e ristorazione) e per gestire eventuali rifiuti residui conformemente alla gerarchia dei rifiuti. Sono in atto misure per la gestione e il riciclaggio dei rifiuti a fine vita, anche attraverso accordi contrattuali di disattivazione con i fornitori di servizi di riciclaggio, la presa in considerazione nelle proiezioni finanziarie o nella documentazione ufficiale di progetto. Queste misure assicurano che i componenti e i materiali siano separati e trattati in modo da massimizzare il riciclaggio e il riutilizzo conformemente alla gerarchia dei rifiuti, ai principi alla base della normativa UE e alle norme applicabili, in particolare attraverso il riutilizzo e il riciclaggio delle batterie, dei componenti elettronici e delle materie prime essenziali ivi contenute. Queste misure includono anche il controllo e la gestione dei materiali pericolosi.
(5) Prevenzione e riduzione dell'inquinamento	L'attività soddisfa i criteri di cui all'appendice C del presente allegato. Gli aeromobili sono conformi ai requisiti pertinenti di cui all'articolo 9, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2018/1139. Gli aeromobili conformi ai criteri di vaglio tecnico di cui alle lettere da b) ad e) sono conformi alle norme seguenti: a) per gli aeromobili non da carico: emendamento 13 del Volume I (rumore), capitolo 14, dell'allegato 16 della convenzione di Chicago, in virtù del quale la somma delle differenze in tutti e tre i punti di misurazione tra i livelli di rumore massimo e i livelli di rumore massimo autorizzati indicati ai punti 14.4.1.1, 14.4.1.2 e 14.4.1.3 non è inferiore a 22 EPNdB; per gli aeromobili da carico: emendamento 13 del Volume I (rumore), capitolo 14, dell'allegato 16 della convenzione di Chicago; b) emendamento 10 del Volume II (emissioni dei motori), capitoli 2 e 4, dell'allegato 16 della convenzione di Chicago.
(6) Protezione e ripristino della biodiversità e degli ecosistemi	Non pertinente

6.20. Operazioni di assistenza a terra per il trasporto aereo

Descrizione dell'attività

Fabbricazione, riparazione, manutenzione, revisione, riqualificazione, progettazione, cambio di destinazione e ammodernamento, acquisto, finanziamento, noleggio, leasing ed esercizio di apparecchiature e servizi connessi al trasporto aereo (assistenza a terra), tra cui le attività di servizio a terra presso gli aeroporti e la movimentazione del carico, compresi il carico e lo scarico di merci dagli aeromobili.

L'attività economica comprende:

- a) veicoli per la segnalazione agli aeromobili e altri servizi all'interno del piazzale;
- b) attrezzature per l'imbarco dei passeggeri, tra cui navette per passeggeri, gradini mobili;
- c) attrezzature per la movimentazione di bagagli e merci, tra cui caricatori a nastro, trattori per bagagli, transpallet aeroportuali, piattaforme di carico per ponte inferiore, piattaforme di carico per ponte principale;
- d) attrezzature per la ristorazione, compresi i carrelli refrigerati, ad esclusione delle attrezzature con unità refrigeranti alimentate da un motore a combustione interna;
- e) attrezzature per la manutenzione, compresi supporti e piattaforme per la manutenzione;
- f) trattori "aragosta";
- g) attrezzature per lo sbrinamento degli aeromobili e dei motori;
- h) spazzaneve e altre attrezzature per la rimozione della neve e lo sbrinamento delle superfici;
- i) rullaggio non autonomo.

L'attività economica non comprende i veicoli per il trasporto di passeggeri e membri degli equipaggi e per il rifornimento degli aeromobili utilizzati all'interno dell'aeroporto di cui alle sezioni 3.3, 6.3 e 6.6 del presente allegato.

Le attività economiche di questa categoria potrebbero essere associate a diversi codici NACE, in particolare ai codici H52.23, H52.24, H52.29, conformemente alla classificazione statistica delle attività economiche definita dal regolamento (CE) n. 1893/2006.

Criteri di vaglio tecnico

Contributo sostanziale alla mitigazione dei cambiamenti climatici

Le emissioni dirette di CO₂ (dallo scarico) dei veicoli adibiti all'assistenza a terra sono pari a zero.

La propulsione di tutti i dispositivi e le apparecchiature di assistenza a terra deriva da un motore a zero emissioni.

Non arrecare danno significativo ("DNSH")

(2) Adattamento ai cambiamenti climatici	L'attività soddisfa i criteri di cui all'appendice A del presente allegato.
(3) Uso sostenibile e protezione delle	L'attività soddisfa i criteri di cui all'appendice B del presente allegato. Per quanto riguarda le attività di sbrinamento, sono in atto misure per

acque e delle risorse marine	garantire i necessari controlli degli scarichi a livello aeroportuale, per ridurre l'impatto ambientale sui corsi d'acqua, anche attraverso l'uso di sostanze chimiche più ecosostenibili, il recupero del glicole e il trattamento delle acque superficiali.
(4) Transizione verso un'economia circolare	Sono in atto misure per prevenire la produzione di rifiuti nella fase di utilizzo (manutenzione, esercizio dei servizi di trasporto per quanto riguarda i rifiuti di cucina e ristorazione) e per gestire eventuali rifiuti residui conformemente alla gerarchia dei rifiuti. Sono in atto misure per la gestione e il riciclaggio dei rifiuti a fine vita, anche attraverso accordi contrattuali di disattivazione con i fornitori di servizi di riciclaggio, la presa in considerazione nelle proiezioni finanziarie o nella documentazione ufficiale di progetto. Queste misure assicurano che i componenti e i materiali siano separati e trattati in modo da massimizzare il riciclaggio e il riutilizzo conformemente alla gerarchia dei rifiuti, ai principi alla base della normativa UE e alle norme applicabili, in particolare attraverso il riutilizzo e il riciclaggio delle batterie, dei componenti elettronici e delle materie prime essenziali ivi contenute. Queste misure includono anche il controllo e la gestione dei materiali pericolosi.
(5) Prevenzione e riduzione dell'inquinamento	L'attività soddisfa i criteri di cui all'appendice C del presente allegato.
(6) Protezione e ripristino della biodiversità e degli ecosistemi	Non pertinente

*1 L'attività comprende il leasing di parti ed apparecchiature nella misura in cui possono essere collegate a un tipo di aeromobile ammissibile e ne migliorano o mantengono il livello di efficienza.";

23) alla sezione 7.1, sottosezione "Criteri di vaglio tecnico", sottosezione "Non arrecare danno significativo («DNSH»)", il punto (5) è sostituito dal seguente:

"

(5) Prevenzione e riduzione dell'inquinamento	I componenti e i materiali edili utilizzati nella costruzione soddisfano i criteri di cui all'appendice C del presente allegato. I componenti e i materiali edili utilizzati nella costruzione che possono venire a contatto con gli occupanti*¹ emettono meno di 0,06 mg di formaldeide per m³ di aria della camera di prova in seguito a prove effettuate in conformità delle condizioni di cui all'allegato XVII del
---	---

	regolamento (CE) n. 1907/2006 e meno di 0,001 mg di altri composti organici volatili cancerogeni delle categorie 1A e 1B per m³ di aria della camera di prova in seguito a prove effettuate in conformità delle norme CEN/EN 16516^{*2} o ISO 16000-3:2011^{*3} o in condizioni di prova e con metodi di determinazione standardizzati equivalenti^{*4}. Nel caso in cui la nuova costruzione si trovi in un sito potenzialmente contaminato (brownfield), il sito è stato oggetto di un'indagine per individuare potenziali contaminanti, utilizzando ad esempio la norma ISO 18400^{*5}. Sono adottate misure per ridurre il rumore, le polveri e le emissioni inquinanti durante i lavori di costruzione o manutenzione.
--	---

^{*1} Applicabile a pitture e vernici, controsoffittature, rivestimenti per pavimenti, compresi i relativi adesivi e sigillanti, isolamento interno e trattamenti per le superfici interne, come ad esempio per trattare umidità e muffa.

^{*2} CEN/TS 16516:2013, Prodotti da costruzione – Valutazione del rilascio di sostanze pericolose – Determinazione delle emissioni in ambiente interno.

^{*3} ISO 16000-3:2011, Aria in ambienti confinati – Parte 3: Determinazione della formaldeide e di altri composti carbonilici nell'aria in ambienti confinati e nella camera di prova – Metodo di campionamento attivo (versione inglese del 4.6.2021: <https://www.iso.org/standard/51812.html>).

^{*4} Le soglie di emissione di composti organici volatili cancerogeni si riferiscono a un periodo di prova di 28 giorni.

^{*5} Serie ISO 18400, Soil quality – Sampling.";

24) alla sezione 7.2, sottosezione "Criteri di vaglio tecnico", sottosezione "Non arrecare danno significativo («DNSH»)", il punto (5) è sostituito dal seguente:

"

(5) Prevenzione e riduzione dell'inquinamento	I componenti e i materiali edili utilizzati nella costruzione soddisfano i criteri di cui all'appendice C del presente allegato. I componenti e i materiali edili utilizzati nella ristrutturazione dell'edificio che possono venire a contatto con gli occupanti^{*1} emettono meno di 0,06 mg di formaldeide per m³ di aria della camera di prova in seguito a prove effettuate in conformità delle condizioni di cui all'allegato XVII del regolamento (CE) n. 1907/2006 e meno di 0,001 mg di altri composti organici volatili cancerogeni delle categorie 1A e 1B per m³ di aria della camera di prova in seguito a prove effettuate in conformità delle norme CEN/EN 16516 o ISO 16000-3:2011^{*2} o in condizioni di prova e con metodi di determinazione standardizzati equivalenti^{*3}. Sono adottate misure per ridurre il rumore, le polveri e le emissioni inquinanti durante i lavori di costruzione o manutenzione.
---	---

^{*1} Applicabile a pitture e vernici, controsoffittature, rivestimenti per pavimenti, compresi i relativi adesivi e sigillanti, isolamento interno e trattamenti per le superfici interne, come ad esempio per trattare umidità e muffa.

^{*2} ISO 16000-3:2011, Aria in ambienti confinati – Parte 3: Determinazione della formaldeide e di altri composti carbonilici nell'aria in ambienti confinati e nella camera di prova – Metodo di campionamento attivo (versione inglese del 4.6.2021: <https://www.iso.org/standard/51812.html>).

^{*3} Le soglie di emissione di composti organici volatili cancerogeni si riferiscono a un periodo di prova di 28 giorni.";

25) all'appendice B è aggiunto il comma seguente:

"

L'attività non ostacola il conseguimento di un buono stato ecologico delle acque marine o non deteriora le acque marine che sono già in buono stato ecologico, come definito all'articolo 3, punto 5), della direttiva 2008/56/CE del Parlamento europeo e del Consiglio^{*1, *2}, tenendo conto della decisione (UE) 2017/848 della Commissione^{*3} in relazione ai criteri e alle norme metodologiche pertinenti per questi descrittori.

^{*1} Direttiva 2008/56/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 2008, che istituisce un quadro per l'azione comunitaria nel campo della politica per l'ambiente marino (direttiva quadro sulla strategia per l'ambiente marino) (GU L 164 del 25.6.2008, pag. 19).

^{*2} La definizione di cui all'articolo 3, punto 5), della direttiva 2008/56/CE prevede in particolare che il buono stato ecologico sia determinato sulla base dei descrittori qualitativi stabiliti nell'allegato I della medesima.

^{*3} Decisione (UE) 2017/848 della Commissione, del 17 maggio 2017, che definisce i criteri e le norme metodologiche relativi al buono stato ecologico delle acque marine nonché le specifiche e i metodi standardizzati di monitoraggio e valutazione, e che abroga la decisione 2010/477/UE (GU L 125 del 18.5.2017, pag. 43).";

26) nell'appendice C, la lettera f) è sostituita dalla seguente:

"f) sostanze, sia allo stato puro che all'interno di miscele o di articoli, in concentrazione superiore a 0,1 % peso/peso, che soddisfano i criteri di cui all'articolo 57 del regolamento (CE) n. 1907/2006, che sono state identificate a norma dell'articolo 59, paragrafo 1, di tale regolamento per un periodo di almeno 18 mesi, tranne se gli operatori valutano e documentano che non è disponibile sul mercato nessun'altra sostanza o tecnologia alternativa adatta, e che sono usate in condizioni controllate^{*1};

^{*1} La Commissione riesaminerà le deroghe al divieto di fabbricazione, immissione sul mercato o uso delle sostanze di cui alla lettera f) una volta pubblicati i principi orizzontali sull'uso essenziale delle sostanze chimiche. ";

27) nell'appendice C è soppressa la lettera g);

28) all'appendice C, dopo la lettera f) è aggiunto il comma seguente:

"In aggiunta l'attività non comporta la fabbricazione, la presenza nel prodotto finale o nel risultato, o l'immissione sul mercato di altre sostanze, sia allo stato puro che all'interno di miscele o di articoli, in concentrazione superiore a 0,1 % peso/peso, che soddisfano i criteri del regolamento (CE) n. 1272/2008 per una delle classi di pericolo o delle categorie di pericolo di cui all'articolo 57 del regolamento (CE) n. 1907/2006, tranne se gli operatori hanno valutato e documentato che non è disponibile sul mercato nessun'altra sostanza o tecnologia alternativa adatta, e che sono usate in condizioni controllate^{*1}.

^{*1} La Commissione riesaminerà le deroghe al divieto di fabbricazione, presenza nel prodotto finale o nel risultato, o immissione sul mercato delle sostanze di cui al presente paragrafo una volta pubblicati i principi orizzontali sull'uso essenziale delle sostanze chimiche.";