



2023/2485

21.11.2023

REGLAMENTO DELEGADO (UE) 2023/2485 DE LA COMISIÓN

de 27 de junio de 2023

que modifica el Reglamento Delegado (UE) 2021/2139 por el que se establecen criterios técnicos de selección adicionales para determinar las condiciones en las que se considera que una actividad económica contribuye de forma sustancial a la mitigación del cambio climático o a la adaptación al mismo, y para determinar si esa actividad económica no causa un perjuicio significativo a ninguno de los demás objetivos medioambientales

(Texto pertinente a efectos del EEE)

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (UE) 2020/852 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de junio de 2020, relativo al establecimiento de un marco para facilitar las inversiones sostenibles y por el que se modifica el Reglamento (UE) 2019/2088 ⁽¹⁾, y en particular su artículo 10, apartado 3, y su artículo 11, apartado 3,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (UE) 2020/852 establece el marco general para determinar si una actividad económica puede considerarse medioambientalmente sostenible a efectos de fijar el grado de sostenibilidad medioambiental de una inversión. Dicho Reglamento se aplica a las medidas adoptadas por la Unión o por los Estados miembros que impongan a los participantes en los mercados financieros o a los emisores cualesquiera requisitos respecto de productos financieros o emisiones de renta fija privada que se ofrezcan como medioambientalmente sostenibles, a los participantes en los mercados financieros que ofrezcan productos financieros, y a las empresas que estén sujetas a la obligación de publicar estados no financieros de conformidad con el artículo 19 *bis* de la Directiva 2013/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽²⁾ o estados no financieros consolidados de conformidad con el artículo 29 *bis* de dicha Directiva. Los operadores económicos o las autoridades públicas que no están cubiertos por el Reglamento (UE) 2020/852 también pueden aplicar dicho Reglamento de forma voluntaria.
- (2) El Reglamento Delegado (UE) 2021/2139 de la Comisión ⁽³⁾ establece los criterios técnicos de selección para determinar las condiciones en las que se considera que una actividad económica específica contribuye de forma sustancial a la mitigación del cambio climático o a la adaptación al mismo. Los criterios técnicos de selección abarcan las actividades económicas de nueve sectores de la economía debido a que su cuota en las emisiones globales de gases de efecto invernadero es significativa y a su potencial demostrado para evitar la generación de emisiones de gases de efecto invernadero, reducir dichas emisiones o eliminarlas. Además, estas actividades económicas tienen un potencial demostrado para permitir tal evitación, reducción y eliminación en otros sectores y actividades económicas, o para garantizar el almacenamiento a largo plazo de dichas emisiones para otros sectores y actividades.
- (3) El Reglamento Delegado (UE) 2021/2139 no abarca todas las actividades económicas que pueden contribuir de forma sustancial a la mitigación del cambio climático o a la adaptación al mismo. Para facilitar en mayor medida las inversiones medioambientalmente sostenibles, es necesario establecer criterios técnicos de selección adicionales relativos a aquellas actividades económicas que puedan contribuir de forma sustancial a la mitigación del cambio climático o a la adaptación al mismo sin causar un perjuicio significativo a los demás objetivos medioambientales, pero que actualmente no están cubiertas por el Reglamento Delegado (UE) 2021/2139. Las actividades económicas

⁽¹⁾ DO L 198 de 22.6.2020, p. 13.

⁽²⁾ Directiva 2013/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de junio de 2013, sobre los estados financieros anuales, los estados financieros consolidados y otros informes afines de ciertos tipos de empresas, por la que se modifica la Directiva 2006/43/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y se derogan las Directivas 78/660/CEE y 83/349/CEE del Consejo (DO L 182 de 29.6.2013, p. 19).

⁽³⁾ Reglamento Delegado (UE) 2021/2139 de la Comisión, de 4 de junio de 2021, por el que se completa el Reglamento (UE) 2020/852 del Parlamento Europeo y del Consejo y por el que se establecen los criterios técnicos de selección para determinar las condiciones en las que se considera que una actividad económica contribuye de forma sustancial a la mitigación del cambio climático o a la adaptación al mismo, y para determinar si esa actividad económica no causa un perjuicio significativo a ninguno de los demás objetivos ambientales (DO L 442 de 9.12.2021, p. 1).

adicionales que contribuyen de forma sustancial a la mitigación del cambio climático abarcan en gran medida el sector del transporte y su cadena de valor. Las actividades económicas adicionales que contribuyen de forma sustancial a la adaptación al cambio climático abarcan en gran medida actividades que facilitan la adaptación a los efectos inevitables del cambio climático, incluidas la desalinización y los servicios de prevención y respuesta a catástrofes y emergencias relacionadas con el clima.

- (4) Los criterios técnicos de selección relativos a dichas actividades económicas adicionales deben, en la medida de lo posible, seguir la clasificación de actividades económicas prevista en la nomenclatura estadística de actividades económicas NACE Revisión 2, establecida por el Reglamento (CE) n.º 1893/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo (*). Para facilitar la identificación por parte de las empresas y los participantes en los mercados financieros de las actividades económicas en relación con las cuales deben establecerse criterios técnicos de selección, la descripción específica de una actividad económica debe contener también referencias a los códigos NACE que puedan asociarse a dicha actividad. Tales referencias deben entenderse como indicativas y no deben prevalecer sobre la definición específica de la actividad económica que figura en su descripción.
- (5) Los criterios técnicos de selección relativos a las actividades económicas que contribuyen de forma sustancial a la mitigación del cambio climático o a la adaptación al mismo deben garantizar que la actividad económica de que se trate tenga un efecto positivo en la mitigación del cambio climático o la adaptación al mismo o reduzca los efectos negativos en dicha mitigación o adaptación. Por lo tanto, tales criterios técnicos de selección deben referirse a los umbrales o niveles de desempeño que la actividad económica debe alcanzar para que se considere que contribuye de forma sustancial a la mitigación del cambio climático o la adaptación al mismo. Los criterios técnicos de selección relativos al principio de «no causar un perjuicio significativo» deben garantizar que la actividad económica no tenga unas repercusiones ambientales negativas significativas, en particular repercusiones relacionadas con el clima. En consecuencia, tales criterios técnicos de selección deben especificar los requisitos mínimos que debe cumplir la actividad económica para ser considerada medioambientalmente sostenible.
- (6) Los criterios técnicos de selección para determinar si una actividad económica contribuye de forma sustancial a la mitigación del cambio climático o a la adaptación al mismo establecidos en el artículo 9 del Reglamento (UE) 2020/852 y no causa un perjuicio significativo a ninguno de los demás objetivos medioambientales deben basarse, cuando proceda, en la legislación vigente de la Unión y en sus mejores prácticas, en normas y metodologías, así como en normas, prácticas y metodologías consolidadas desarrolladas por entidades públicas de prestigio internacional. Cuando dichas normas, prácticas y metodologías no estén disponibles en relación con un ámbito específico de actuación, los criterios técnicos de selección deben basarse en normas consolidadas elaboradas por organismos privados de prestigio internacional.
- (7) De acuerdo con el artículo 19, apartado 1, letra h), del Reglamento (UE) 2020/852, los criterios técnicos de selección deben tener en cuenta la naturaleza y la magnitud de la actividad económica y el sector al que se refieren, así como si la actividad económica es una actividad facilitadora en el sentido del artículo 16 o si es una actividad de transición en el sentido del artículo 10, apartado 2, de dicho Reglamento. Para que los criterios técnicos de selección cumplan el requisito del artículo 19 del Reglamento (UE) 2020/852 de una forma eficaz y equilibrada, deben establecerse como un umbral cuantitativo o como un requisito mínimo, una mejora relativa, un conjunto de requisitos de desempeño cualitativos, requisitos basados en procesos o prácticas, o una descripción precisa de la naturaleza de la propia actividad económica, cuando esa actividad, por su propia naturaleza, pueda aportar una contribución sustancial a la mitigación del cambio climático o la adaptación al mismo. Los criterios técnicos de selección aplicables a las actividades facilitadoras deben garantizar además que las actividades que permitan directamente a otras actividades mejorar su comportamiento medioambiental, tengan unas repercusiones ambientales positivas significativas y no conlleven la retención de activos perjudiciales para el medio ambiente. Para garantizar que las actividades de transición mantengan una trayectoria creíble y coherente con una economía climáticamente neutra, los criterios técnicos de selección aplicables a las actividades de transición deben revisarse cada tres años, tal como se establece en el artículo 19, apartado 5, del Reglamento (UE) 2020/852, teniendo debidamente en cuenta los cambios en el Derecho de la Unión.

(*) Reglamento (CE) n.º 1893/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de diciembre de 2006, por el que se establece la nomenclatura estadística de actividades económicas NACE Revisión 2 y por el que se modifica el Reglamento (CEE) n.º 3037/90 del Consejo y determinados Reglamentos de la CE sobre aspectos estadísticos específicos (DO L 393 de 30.12.2006, p. 1).

- (8) La fabricación de equipos eléctricos desempeña un papel importante a la hora de contribuir sustancialmente a la mitigación del cambio climático, en particular al fomentar la adopción de fuentes de energía renovables en las redes eléctricas de la Unión y crear instalaciones de recarga para vehículos de cero emisiones y herramientas inteligentes de uso de energía para los hogares. Para seguir desarrollando el potencial de la electrificación en la Unión y acelerar aún más las inversiones en la fabricación de equipos eléctricos, es necesario establecer criterios técnicos de selección para la fabricación de equipos eléctricos.
- (9) La fabricación de vehículos con bajas emisiones de carbono, dispositivos de movilidad personal y material rodante e infraestructuras ferroviarias depende de componentes que desempeñan un papel clave en la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero o, en el caso del ferrocarril, que son esenciales para el rendimiento medioambiental, la explotación y el funcionamiento durante toda la vida útil de los trenes y las infraestructuras ferroviarias que se ajustan a la taxonomía pero que, a menudo, son fabricados por empresas que no montan dichos vehículos u otros medios de transporte. Para garantizar que se reconozca debidamente el papel de esas empresas y de los componentes que fabrican en la mitigación del cambio climático, la fabricación de los componentes que son esenciales para lograr y mejorar el rendimiento medioambiental de los vehículos u otros medios de transporte con bajas emisiones de carbono debe incluirse como actividad económica diferenciada en el Reglamento Delegado (UE) 2021/2139. Deben incluirse criterios técnicos de selección para los componentes que sean decisivos para el comportamiento medioambiental. En el caso de los vehículos, esto incluye, en particular, los controladores, transformadores, motores eléctricos, puertos de carga y cargadores, convertidores CC-CC, convertidores de potencia, alternadores, unidades de controlador, sistemas de frenado regenerativo, frenos con tecnologías de reducción de la fricción, sistemas de gestión térmica, sistemas de transmisión, sistemas de almacenamiento y repostaje de hidrógeno, electrónica cuando sea necesaria para el funcionamiento de los grupos motopropulsores, trenes de transmisión, sistemas de suspensión líderes en su sector que conduzcan a mejoras de la eficiencia energética, cualquier accesorio cuando sea necesario para los vehículos con bajas emisiones de carbono y cuando estos sean notablemente más eficientes desde el punto de vista energético que otras alternativas, características aerodinámicas activas en vehículos con bajas emisiones de carbono que reduzcan la resistencia al aire y remolques que incorporen tecnologías de ahorro energético, como una combinación de frenado regenerativo o mejoras aerodinámicas. En el caso del ferrocarril, esto incluye, en particular, los componentes ferroviarios establecidos en el anexo I de la Directiva (UE) 2016/797 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁵⁾.
- (10) Los neumáticos representan el 20 % del consumo de energía de un vehículo, por lo que la fabricación de neumáticos tiene la posibilidad de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero para todo el sector del transporte que depende de la innovación. Los neumáticos también pueden contribuir a una economía más circular. En consecuencia, si bien la fabricación de neumáticos no está incluida en el ámbito de aplicación de la actividad de fabricación de componentes que son esenciales para lograr y mejorar el comportamiento medioambiental de los vehículos con bajas emisiones de carbono, será necesario seguir evaluando la fabricación de neumáticos con el fin de establecer criterios técnicos de selección específicos para esa actividad, teniendo debidamente en cuenta los requisitos legales en virtud de las propuestas más recientes de la legislación de la Unión y los mejores prácticas, en particular en lo que respecta a la liberación de microplásticos, la contaminación atmosférica, el ruido, las emisiones directas de gases de efecto invernadero y el final de la vida útil. Mientras tanto, la fabricación de neumáticos sigue siendo una actividad elegible con arreglo a la sección 3.6 del anexo I del Reglamento Delegado (UE) 2021/2139 sobre otras tecnologías hipocarbónicas. En el caso de los vehículos para el transporte por carretera de las categorías M y N, los neumáticos deben cumplir los requisitos aplicables al ruido de rodadura exterior de la clase que contenga más productos y el coeficiente de resistencia a la rodadura (que influye en la eficiencia energética del vehículo) de las dos clases que contengan más productos, tal como se establece en el Reglamento (UE) 2020/740 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁶⁾, y como puede comprobarse en el registro europeo de productos para el etiquetado energético (EPREL). Además, los neumáticos también deben cumplir la propuesta Euro 7 relativa a los requisitos de abrasión de los neumáticos.
- (11) En su Comunicación de 9 de diciembre de 2020, «Estrategia de movilidad sostenible e inteligente: encauzar el transporte europeo de cara al futuro» ⁽⁷⁾, la Comisión señaló que todos los modos de transporte son indispensables para el sistema de transporte y que la aviación desempeña un papel crucial en la promoción de la cohesión, la conectividad y el acceso al mercado interior para todas las regiones. La aviación presenta un importante potencial para reducir sus emisiones de gases de efecto invernadero y contribuir a la descarbonización del transporte, por lo que tiene potencial para contribuir de forma sustancial a la mitigación del cambio climático. Por consiguiente, es necesario establecer criterios técnicos de selección relativos a la fabricación de aeronaves, el *leasing*, el transporte

⁽⁵⁾ Directiva (UE) 2016/797 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2016, sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Unión Europea (versión refundida) (DO L 138 de 26.5.2016, p. 44).

⁽⁶⁾ Reglamento (UE) 2020/740 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de mayo de 2020, relativo al etiquetado de los neumáticos en relación con la eficiencia en términos de consumo de carburante y otros parámetros, por el que se modifica el Reglamento (UE) 2017/1369 y se deroga el Reglamento (CE) n.º 1222/2009 (DO L 177 de 5.6.2020, p. 1).

⁽⁷⁾ Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones. «Estrategia de movilidad sostenible e inteligente: encauzar el transporte europeo de cara al futuro» [COM(2020) 789 final].

aéreo de pasajeros y mercancías y las operaciones de asistencia en tierra del transporte aéreo. El transporte aéreo comercial de emisión cero que funcione con cero emisiones directas de CO₂ o totalmente con combustibles de aviación sostenibles todavía no está tecnológicamente disponible. Hasta que dicho transporte aéreo comercial de emisión cero esté tecnológicamente disponible, el transporte aéreo debe considerarse una actividad de transición, para la que los criterios técnicos de selección deben basarse en las mejores tecnologías disponibles para la eficiencia del combustible relativa al fuselaje y el motor, y sobre la base del potencial para reducir de forma notable las emisiones de gases de efecto invernadero a lo largo del ciclo de vida de las aeronaves mediante la adopción progresiva de combustibles de aviación sostenibles. Para facilitar la financiación de unas aeronaves más eficientes y líderes en su sector desde el punto de vista medioambiental, evitando al mismo tiempo los efectos de retención de activos más intensivos en carbono y sin obstaculizar el desarrollo del transporte aéreo comercial de emisión cero, la tasa de sustitución, que refleja la proporción de aeronaves que se retiran permanentemente del uso respecto de las aeronaves entregadas a escala mundial solo debería aplicarse a los ingresos generados por actividades que cumplan los criterios técnicos de selección. La Comisión, con el apoyo de la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea, creada por el Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁸⁾, podrá publicar la tasa de sustitución para apoyar a los agentes económicos en su divulgación de información. En consonancia con el carácter transitorio de las actividades y a fin de tener en cuenta la evolución del mercado de las tecnologías aeronáuticas, los criterios técnicos de selección relativos a la fabricación de aeronaves deben ser aplicables hasta 2032, fecha en la que dichos criterios técnicos de selección deben revisarse para garantizar el cumplimiento del artículo 10, apartado 2, del Reglamento (UE) 2020/852 en consonancia con los avances tecnológicos. Además, el nivel de uso o mezcla de combustibles de aviación sostenibles representado en los criterios técnicos de selección debe revisarse cada tres años a fin de tener en cuenta las tecnologías emergentes relacionadas con los combustibles de aviación sostenibles y la disponibilidad actual y futura prevista de tales combustibles en el mercado. No obstante, en el ámbito de la adaptación al cambio climático, determinadas actividades relacionadas con la gestión del riesgo de catástrofes solo pueden recibir apoyo de aeronaves específicamente diseñadas y equipadas. Por lo tanto, podría ser necesario establecer criterios técnicos de selección independientes en una fase posterior para la fabricación de dichas aeronaves.

- (12) El Reglamento Delegado (UE) 2021/2139 establece criterios técnicos de selección relativos a las principales actividades acuáticas. Los criterios técnicos de selección aplicables después de 2025 para los buques de navegación interior reflejan una reducción gradual de las emisiones de aquí a 2050, sobre la base de la evaluación de la intensidad de emisión de gases de efecto invernadero de la energía utilizada por los buques de transporte por vías de navegación interiores, sobre una base de emisión «del pozo a la hélice». Para garantizar la facilidad de uso de los criterios técnicos de selección relativos al transporte marítimo de mercancías y pasajeros, y para adaptar tales criterios a los valores de referencia internacionales y de la Unión de reciente adopción, los criterios deben actualizarse. Estos valores de referencia incluyen la fase 3 del índice de eficiencia energética de proyecto ⁽⁹⁾ de la Organización Marítima Internacional, aplicable a partir del 1 de enero de 2025, el índice de eficiencia energética aplicable a los buques existentes ⁽¹⁰⁾, que entró en vigor el 1 de enero de 2023, y los límites de intensidad de emisión de gases de efecto invernadero para la energía utilizada a bordo establecidos por un Reglamento (UE) 2023/1805 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹¹⁾ relativo al uso de combustibles renovables y combustibles hipocarbónicos en el transporte marítimo y por el que se modifica la Directiva 2009/16/CE, aplicable a partir del 1 de enero de 2025. Para garantizar la igualdad de condiciones con el transporte ferroviario, deben revisarse los criterios técnicos de selección relativos a las infraestructuras de transporte por vías navegables interiores e incluir la modernización de dicha infraestructura, ya que esta es esencial para garantizar la navegación de embarcaciones de emisión cero por las vías navegables. Para garantizar la igualdad de condiciones con las infraestructuras de transporte ferroviario, por carretera y por vías navegables, deben revisarse los criterios técnicos de selección relativos a las infraestructuras aeroportuarias con bajas emisiones de carbono para incluir el transbordo entre modos de transporte.

⁽⁸⁾ Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de julio de 2018, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea y por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 2111/2005, (CE) n.º 1008/2008, (UE) n.º 996/2010, (UE) n.º 376/2014 y las Directivas 2014/30/UE y 2014/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo y se derogan los Reglamentos (CE) n.º 552/2004 y (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (CEE) n.º 3922/91 del Consejo (DO L 212 de 22.8.2018, p. 1).

⁽⁹⁾ Índice de eficiencia energética de proyecto de la Organización Marítima Internacional (versión de 27.6.2023: <https://www.imo.org/fr/ourwork/environment/pages/technical-and-operational-measures.aspx>).

⁽¹⁰⁾ Índice de eficiencia energética aplicable a los buques existentes de la Organización Marítima Internacional (versión de 27.6.2023: <https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/EEXI-CII-FAQ.aspx>).

⁽¹¹⁾ Reglamento (UE) 2023/1805 del Parlamento Europeo y del Consejo de 13 de septiembre de 2023 relativo al uso de combustibles renovables y combustibles hipocarbónicos en el transporte marítimo y por el que se modifica la Directiva 2009/16/CE (DO L 234 de 22.9.2023, p. 48).

- (13) La Comunicación de la Comisión, de 24 de febrero de 2021, por la que se establece la estrategia de adaptación de la UE ⁽¹²⁾ señala que la frecuencia y la gravedad de los fenómenos climáticos y meteorológicos extremos está aumentando, lo que a su vez ha provocado un aumento del número de catástrofes relacionadas con el cambio climático y sus daños en las dos últimas décadas.
- (14) Los servicios de emergencia salvan vidas, protegen los bienes y el medio ambiente, prestan asistencia a las comunidades afectadas por catástrofes y ayudan a la recuperación durante las emergencias. El aumento de la frecuencia de las catástrofes naturales causadas por el cambio climático hace que los servicios de emergencia sean aún más importantes. Sin embargo, los servicios de emergencia no están necesariamente equipados para hacer frente a la magnitud, la naturaleza y la frecuencia de las emergencias en las nuevas condiciones climáticas. Por lo tanto, las actividades de los servicios de emergencia deben incluir soluciones de adaptación para ajustarse a los efectos del cambio climático y, una vez ajustadas, ofrecer soluciones de adaptación para mejorar la resiliencia general de una zona y de la sociedad. Para acelerar aún más las inversiones en esos servicios de emergencia que impulsen la resiliencia general, es necesario establecer criterios técnicos de selección relativos a tales actividades económicas.
- (15) Se prevé que el calentamiento global provoque una mayor intensidad de las precipitaciones y períodos secos más prolongados en Europa ⁽¹³⁾. En el conjunto de la Unión, ya se están registrando precipitaciones intensas que provocan inundaciones periódicamente. Para incentivar nuevas inversiones en soluciones de adaptación frente a las inundaciones, es necesario establecer criterios técnicos de selección para prevenir el riesgo de inundación y proteger a las comunidades de sus consecuencias.
- (16) Los efectos del cambio climático, en particular una mayor evapotranspiración y sequías más frecuentes, pueden agravar la escasez de agua, lo que puede poner en peligro el suministro de agua que, a su vez, puede dar lugar a una sobreexplotación de los recursos hídricos subterráneos y superficiales y a una mayor competencia por estos recursos. En consonancia con las medidas de mitigación de conformidad con la jerarquía del agua, la consideración de medidas viables de eficiencia hídrica y, posteriormente, de medidas viables de reutilización del agua debe preceder a las medidas relativas a la desalinización del agua. Al mismo tiempo, es necesario incentivar las inversiones en la desalinización del agua marina o salobre que pueden reducir la sobreexplotación de los recursos hídricos existentes y que también pueden proporcionar un amortiguador que estabilice la escasez del suministro de agua dulce. Por consiguiente, es preciso establecer criterios técnicos de selección relativos a la desalinización de aguas marinas o salobres.
- (17) La consultoría y los programas informáticos que permiten la gestión de los riesgos climáticos pueden ofrecer soluciones de adaptación que apoyen a las empresas en su previsión, proyección, gestión y seguimiento de los riesgos climáticos actuales o previstos en el futuro. Por consiguiente, es necesario establecer, en relación con dichas actividades, los criterios técnicos de selección para determinar si se considera que una actividad económica contribuye de forma sustancial a la adaptación al cambio climático proporcionando soluciones de adaptación de conformidad con el artículo 11, apartado 1, letra b), del Reglamento (UE) 2020/852.
- (18) El apéndice C de los anexos I y II del Reglamento Delegado (UE) 2021/2139 («apéndice C») establece criterios técnicos de selección genéricos relativos al principio de «no causar un perjuicio significativo» para la prevención y el control de la contaminación aplicables a diferentes actividades. En dicho apéndice se especifican los criterios para el uso y la presencia de sustancias químicas. En él se han contemplado hasta la fecha exenciones en determinados casos en los que se haya demostrado que el uso de dichas sustancias químicas es esencial para la sociedad. Tal exención plantea ciertas preocupaciones en términos de seguridad jurídica y verificación para las empresas y los participantes en los mercados financieros, relacionadas con la falta de una definición clara del concepto de «uso esencial». Por lo tanto, a la espera de nuevas orientaciones que aclaren cómo deben evaluar los operadores y documentar que cumplen los próximos principios horizontales de la Comisión relativos al uso esencial de sustancias químicas, deben introducirse cambios específicos en dicho apéndice y debe sustituirse el concepto de «uso esencial para la sociedad» por criterios que ofrezcan una mayor seguridad jurídica y cuyo cumplimiento pueda verificarse con mayor facilidad. A la espera de tales orientaciones adicionales, el concepto de «uso esencial para la sociedad» debe sustituirse por el requisito de que no haya otras sustancias o tecnologías alternativas adecuadas disponibles en el mercado y de que las sustancias se utilicen en condiciones controladas.

⁽¹²⁾ Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones: «Forjar una Europa resiliente al cambio climático – La nueva estrategia de adaptación al cambio climático de la UE» [COM(2021) 82 final].

⁽¹³⁾ IPCC, *Managing the Risks of Extreme Events and Disasters to Advance Climate Change Adaptation* («Gestión de los riesgos de acontecimientos extremos y catástrofes para avanzar en la adaptación al cambio climático», documento en inglés). Informe especial del Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático.

- (19) Para seguir mejorando la facilidad de uso del apéndice C, deben introducirse otras modificaciones específicas en la letra f) de dicho apéndice para especificar un límite mínimo de concentración para las sustancias extremadamente preocupantes en un producto y una fecha de referencia para la evaluación del cumplimiento del requisito especificado en dicha letra. Además, debe suprimirse la letra g) del apéndice C y sustituirse por un nuevo apartado que especifique un límite mínimo de concentración y el ámbito de aplicación del requisito especificado en dicho apartado.
- (20) Dada la probabilidad de que el cambio climático afecte a todos los sectores de la economía, todos los sectores de la economía tendrán que adaptarse a los efectos adversos del clima actual y del clima futuro previsible. Por consiguiente, deben establecerse en el futuro criterios técnicos de selección relativos a una contribución sustancial a la adaptación al cambio climático para todos los sectores y actividades económicas cubiertos por los criterios técnicos de selección relativos a una contribución sustancial a la mitigación del cambio climático establecidos en el presente Reglamento.
- (21) A fin de subsanar determinadas incoherencias técnicas y jurídicas detectadas desde la aplicación del Reglamento Delegado (UE) 2021/2139, deben introducirse modificaciones específicas en dicho Reglamento.
- (22) Procede, por tanto, modificar el Reglamento Delegado (UE) 2021/2139 en consecuencia.
- (23) El presente Reglamento es coherente con el objetivo de neutralidad climática establecido en el artículo 2, apartado 1, del Reglamento (UE) 2021/1119 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁴⁾ y garantiza el avance en la adaptación a que se refiere el artículo 5 de dicho Reglamento.
- (24) Para sincronizar la aplicación del presente Reglamento con la presentación de información prevista en el Reglamento Delegado (UE) 2021/2178 de la Comisión ⁽¹⁵⁾, el presente Reglamento debe aplicarse a partir del 1 de enero de 2024, a excepción de la modificación de la letra g) del apéndice C. Con el fin de disponer de tiempo suficiente para que las empresas cumplan dicha modificación, debe aplicarse a partir del 1 de enero de 2025.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

Modificaciones del Reglamento Delegado (UE) 2021/2139

El Reglamento Delegado (UE) 2021/2139 se modifica como sigue:

- 1) El anexo I se modifica de conformidad con el anexo I del presente Reglamento.
- 2) El anexo II se modifica de conformidad con el anexo II del presente Reglamento.

Artículo 2

Entrada en vigor y aplicación

El presente Reglamento entrará en vigor el vigésimo día siguiente a su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Será aplicable a partir del 1 de enero de 2024.

Sin embargo, el punto 28 del anexo I y el punto 26 del anexo II se aplicarán a partir del 1 de enero de 2025.

⁽¹⁴⁾ Reglamento (UE) 2021/1119 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de junio de 2021, por el que se establece el marco para lograr la neutralidad climática y se modifican los Reglamentos (CE) n.º 401/2009 y (UE) 2018/1999 («Legislación europea sobre el clima») (DO L 243 de 9.7.2021, p. 1).

⁽¹⁵⁾ Reglamento Delegado (UE) 2021/2178 de la Comisión, de 6 de julio de 2021, por el que se completa el Reglamento (UE) 2020/852 del Parlamento Europeo y del Consejo mediante la especificación del contenido y la presentación de la información que deben divulgar las empresas sujetas a los artículos 19 bis o 29 bis de la Directiva 2013/34/UE respecto a las actividades económicas sostenibles desde el punto de vista medioambiental, y la especificación de la metodología para cumplir con la obligación de divulgación de información (DO L 443 de 10.12.2021, p. 9).

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 27 de junio de 2023.

Por la Comisión
La Presidenta
Ursula VON DER LEYEN

ANEXO I

MODIFICACIONES DEL ANEXO I DEL REGLAMENTO DELEGADO (UE) 2021/2139

El anexo I del Reglamento Delegado (UE) 2021/2139 se modifica como sigue:

- 1) En la sección 3.3, la subsección «Criterios técnicos de selección» se modifica como sigue:
 - a) la subsección «Contribución sustancial a la mitigación del cambio climático» se modifica como sigue:
 - i) en la letra l), se añade el inciso v) siguiente:
 - «v) a partir del 1 de enero de 2026, embarcaciones que pueden funcionar con combustibles de cero emisiones directas de CO₂ (emisiones de escape) o con combustibles procedentes de fuentes renovables¹, tienen un valor de índice de eficiencia energética de proyecto (EEDI, por sus siglas en inglés) obtenido equivalente a una reducción de la línea de referencia del EEDI de, al menos, 20 puntos porcentuales por debajo de los requisitos del EEDI aplicables a 1 de abril de 2022², y:
 - a) pueden cargarse en el puesto de amarre;
 - b) en el caso de las embarcaciones con motores de gas, demuestran el uso de las medidas y tecnologías de vanguardia para mitigar las fugas de metano.»
 - ii) en la letra m), se añade el inciso iv) siguiente:
 - «iv) a partir del 1 de enero de 2026, embarcaciones que pueden funcionar con combustibles de cero emisiones directas de CO₂ (emisiones de escape) o con combustibles procedentes de fuentes renovables³, tienen un valor de índice de eficiencia energética de proyecto (EEDI, por sus siglas en inglés) obtenido equivalente a una reducción de la línea de referencia del EEDI de, al menos, 20 puntos porcentuales por debajo de los requisitos del EEDI aplicables a 1 de abril de 2022⁴, y:
 - a) pueden cargarse en el puesto de amarre;
 - b) en el caso de las embarcaciones con motores de gas, demuestran el uso de las medidas y tecnologías de vanguardia para mitigar las fugas de metano.»
 - b) en la subsección «Criterios técnicos de selección», subsección «No causar un perjuicio significativo», el punto 5 se sustituye por el texto siguiente:

«5) Prevención y control de la contaminación	La actividad se ajusta a los criterios establecidos en el apéndice C del presente anexo. Cuando proceda, los vehículos no contienen plomo, mercurio, cromo hexavalente ni cadmio.
--	--

¹ Combustibles que cumplen los criterios técnicos de selección especificados en las secciones 3.10 y 4.13 del presente anexo.
² Requisitos del EEDI especificados como un factor de reducción porcentual, que se aplicará al valor de referencia EEDI, según lo acordado por el Comité de Protección del Medio Marino de la Organización Marítima Internacional en su septuagésimo quinto período de sesiones. Los puntos porcentuales definidos en los criterios técnicos de selección para el EEDI se añadirán al factor de reducción porcentual del EEDI.
³ Combustibles que cumplen los criterios técnicos de selección especificados en las secciones 3.10 y 4.13 del presente anexo.
⁴ Requisitos del EEDI definidos como un factor de reducción porcentual, que se aplicará al valor de referencia EEDI, según lo acordado por el Comité de Protección del Medio Marino de la Organización Marítima Internacional en su septuagésimo quinto período de sesiones. Los puntos porcentuales definidos en los criterios técnicos de selección para el EEDI se añadirán al factor de reducción porcentual del EEDI.»

- 2) Se añaden las secciones 3.18, 3.19, 3.20 y 3.21 siguientes:

«3.18. Fabricación de componentes de automoción y movilidad

Descripción de la actividad

Fabricación, reparación, mantenimiento, renovación, reconversión y modernización de componentes de movilidad para dispositivos de movilidad personal de cero emisiones y de componentes, sistemas, unidades técnicas independientes, piezas y piezas de recambio de automoción y movilidad, tal como se definen en el artículo 3, apartados 18 al 21 y apartado 23, del Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo¹, homologados, diseñados y fabricados para su uso exclusivo en vehículos y autobuses de las categorías M1, M2, M3, N1, N2 y N3 y en el artículo 3, apartados 15 a 18 y apartado 21, del Reglamento (UE) n.º 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo², homologados, diseñados y fabricados para su uso exclusivo en vehículos y autobuses de la categoría L que cumplan los criterios establecidos en la presente sección y que sean esenciales para procurar y mejorar el comportamiento medioambiental del vehículo.

Las actividades económicas de esta categoría quedan excluidas de las secciones 3.3 y 3.6 del presente anexo.

Cuando sean aplicables las secciones 3.2 y 3.4 del presente anexo, las actividades económicas de esta categoría quedarán excluidas de la presente sección.

Las actividades económicas de esta categoría podrían asociarse a varios códigos NACE, en particular los códigos C22.2, C26.1, C26.2, C26.3, C26.4, C28.14, C28.15, C29.2, C29.3 y C33.17, de conformidad con la nomenclatura estadística de actividades económicas establecida por el Reglamento (CE) n.º 1893/2006.

Una actividad de esta categoría es una actividad facilitadora de conformidad con el artículo 10, apartado 1, letra i), del Reglamento (UE) 2020/852 cuando cumple los criterios técnicos de selección establecidos en la presente sección.

Criterios técnicos de selección

Contribución sustancial a la mitigación del cambio climático

1. La actividad económica fabrica, repara, mantiene, renueva, reconvierte y moderniza componentes que son esenciales para procurar y mejorar el comportamiento medioambiental de los siguientes vehículos:

- a) dispositivos de transporte terrestre urbano y suburbano de pasajeros, con cero emisiones directas de CO₂ (emisiones de escape);
- b) vehículos diseñados como categorías M2 y M3³ con cero emisiones directas de CO₂(emisiones de escape);
- c) vehículos de las categorías M1 y N1 clasificados como vehículos ligeros⁴, con cero emisiones específicas de CO₂, tal como se definen en el artículo 3, apartado 1, letra h), del Reglamento (UE) 2019/631 del Parlamento Europeo y del Consejo⁵;
- d) vehículos de la categoría L⁶ con unas emisiones de escape de CO₂ iguales a 0 g CO₂e/km, calculadas de acuerdo con el ensayo de emisiones establecido en el Reglamento (UE) n.º 168/2013;
- e) vehículos de las categorías N2 y N3, y N1 clasificados como vehículos pesados, no destinados al transporte de combustibles fósiles, con una masa máxima en carga técnicamente admisible no superior a 7,5 toneladas, que son “vehículos pesados de emisión cero” según la definición del artículo 3, punto 11, del Reglamento (UE) 2019/1242 del Parlamento Europeo y del Consejo⁷.

2. La actividad económica fabrica, repara, mantiene, renueva, reconvierte y moderniza componentes de movilidad para dispositivos de movilidad personal en los que la propulsión proviene de la actividad física del usuario, de un motor de emisión cero o de una mezcla de actividad física y motora de cero emisiones.

No causar un perjuicio significativo

2)	Adaptación al cambio climático	La actividad se ajusta a los criterios establecidos en el apéndice A del presente anexo.
3)	Uso sostenible y protección de los recursos hídricos y marinos	La actividad se ajusta a los criterios establecidos en el apéndice B del presente anexo.
4)	Transición hacia una economía circular	En la actividad se evalúa la disponibilidad de —y, cuando es factible, se adoptan— técnicas que apoyan: a) la reutilización y el uso de materias primas secundarias y componentes reutilizados en los productos fabricados; b) el diseño con vistas a una alta durabilidad, la reciclabilidad, el fácil desmontaje y la adaptabilidad de los productos fabricados; c) una gestión de residuos que da prioridad al reciclado sobre la eliminación en el proceso de fabricación; d) la información sobre sustancias preocupantes a lo largo del ciclo de vida de los productos fabricados, y la trazabilidad de esas sustancias.
5)	Prevención y control de la contaminación	La actividad se ajusta a los criterios establecidos en el apéndice C del presente anexo. Cuando proceda, los componentes y las piezas no contienen plomo, mercurio, cromo hexavalente ni cadmio.
6)	Protección y recuperación de la biodiversidad y los ecosistemas	La actividad se ajusta a los criterios establecidos en el apéndice D del presente anexo.

3.19. Fabricación de componentes del material rodante ferroviario

Descripción de la actividad

Fabricación, instalación, consultoría técnica, renovación, modernización, reparación, mantenimiento y reconversión de productos, equipos, sistemas y *software* relacionados con los componentes ferroviarios detallados en el punto 2.7 del anexo II de la Directiva (UE) 2016/797.

Estos componentes y servicios son esenciales para el comportamiento medioambiental, el uso y el funcionamiento durante toda la vida útil del material rodante ferroviario que cumpla lo dispuesto en la sección 3.3 del presente anexo.

Las actividades económicas de esta categoría podrían asociarse a varios códigos NACE, en particular los códigos C30.2, C27.1 y C27.9, de conformidad con la nomenclatura estadística de actividades económicas establecida por el Reglamento (CE) n.º 1893/2006.

Las actividades económicas de esta categoría quedan excluidas de las secciones 3.3 y 3.6 del presente anexo.

Una actividad de esta categoría es una actividad facilitadora de conformidad con el artículo 10, apartado 1, letra i), del Reglamento (UE) 2020/852 cuando cumple los criterios técnicos de selección establecidos en la presente sección.

Criterios técnicos de selección

Contribución sustancial a la mitigación del cambio climático

La actividad económica fabrica, instala, renueva, repara, mantiene, moderniza o reconvierte productos, equipos, sistemas o *software* relacionados con los siguientes componentes ferroviarios detallados en el punto 2.7, del anexo II, de la Directiva (UE) 2016/797 o presta servicios de consultoría técnica relacionados.

Estos componentes y servicios son esenciales para el comportamiento medioambiental, el uso y el funcionamiento a lo largo de la vida útil de una o varias de las tecnologías enumeradas a continuación:

- a) trenes, coches de viajeros y vagones de cero emisiones directas de CO₂(emisiones de escape) que cumplan lo dispuesto en la sección 3.3 del anexo I del presente Reglamento;
- b) trenes, coches de viajeros y vagones de cero emisiones directas de CO₂(emisiones de escape) cuando circulan en una vía con la infraestructura necesaria, y utilizan un motor convencional cuando dicha infraestructura no está disponible (bimodo), que cumplan lo dispuesto en la sección 3.3 del anexo I del presente Reglamento.

No causar un perjuicio significativo

2)	Adaptación al cambio climático	La actividad se ajusta a los criterios establecidos en el apéndice A del presente anexo.
3)	Uso sostenible y protección de los recursos hídricos y marinos	La actividad se ajusta a los criterios establecidos en el apéndice B del presente anexo.
4)	Transición hacia una economía circular	En la actividad se evalúa la disponibilidad de —y, cuando es factible, se adoptan— técnicas que apoyan: <ol style="list-style-type: none"> a) la reutilización y el uso de materias primas secundarias y componentes reutilizados en los productos fabricados; b) el diseño con vistas a una alta durabilidad, la reciclabilidad, el fácil desmontaje y la adaptabilidad de los productos fabricados; c) una gestión de residuos que da prioridad al reciclado sobre la eliminación en el proceso de fabricación; d) la información sobre sustancias preocupantes a lo largo del ciclo de vida de los productos fabricados, y la trazabilidad de esas sustancias.
5)	Prevención y control de la contaminación	La actividad se ajusta a los criterios establecidos en el apéndice C del presente anexo. Cuando proceda, los vehículos no contienen plomo, mercurio, cromo hexavalente ni cadmio.
6)	Protección y recuperación de la biodiversidad y los ecosistemas	La actividad se ajusta a los criterios establecidos en el apéndice D del presente anexo.

3.20. Fabricación, instalación y mantenimiento de material eléctrico de alta, media y baja tensión para la transmisión y la distribución eléctricas que den lugar a una contribución sustancial a la mitigación del cambio climático o la faciliten

Descripción de la actividad

La actividad económica desarrolla, fabrica, instala, mantiene o presta servicios a productos eléctricos, equipos o sistemas, o *software* destinados a reducir de forma sustancial las emisiones de gases de efecto invernadero en sistemas de transmisión y distribución eléctrica de alta, media y baja tensión mediante la electrificación, la eficiencia energética, la integración de energías renovables o la conversión eficiente de energía.

La actividad económica incluye sistemas para integrar las fuentes de energía renovables en la red eléctrica, interconectar o aumentar la automatización, la flexibilidad y la estabilidad de la red, gestionar la respuesta de la demanda, desarrollar el transporte o el calor con bajas emisiones de carbono, o desplegar tecnologías de medición inteligente para una mejora sustancial de la eficiencia energética.

La actividad económica de esta categoría no incluye los equipos de generación de calor y electricidad ni los aparatos eléctricos.

Cuando una actividad económica entre en el ámbito de aplicación de la presente sección y de la sección 4.9 del presente anexo, se aplicará la sección 4.9 del presente anexo.

Las actividades económicas de esta categoría podrían asociarse a varios códigos NACE, en particular los códigos C26.51, C27.1, C27.3, C27.9, C33.13, C33.14 y C33.2, de conformidad con la nomenclatura estadística de actividades económicas establecida por el Reglamento (CE) n.º 1893/2006.

Una actividad económica de esta categoría es una actividad facilitadora de acuerdo con el artículo 10, apartado 1, letra i), del Reglamento (UE) 2020/852, cuando cumple con los criterios técnicos de selección establecidos en la presente sección.

Criterios técnicos de selección

Contribución sustancial a la mitigación del cambio climático

1. La actividad fabrica, instala o mantiene uno o más de los siguientes elementos, o presta servicios de mantenimiento, reparación y consultoría técnica esenciales para el funcionamiento a lo largo de la vida útil de uno o varios de los siguientes elementos:

a) estaciones de recarga de vehículos eléctricos e infraestructuras eléctricas de apoyo para la electrificación del transporte instaladas principalmente para permitir la recarga de vehículos eléctricos;

queda excluida del presente punto toda actividad incluida en la sección 7.4;

b) dispositivos de cableado portadores de corriente de transmisión y distribución y dispositivos de cableado no portadores de corriente para circuitos eléctricos y transformadores que cumplan los requisitos de la 2.^a etapa (1 de julio de 2021) aplicables a los transformadores de potencia grandes establecidos en el anexo I del Reglamento (UE) 548/2014 de la Comisión⁸, y a los transformadores de potencia medianos con una tensión elevada para equipos que no superen los 36 kV, con requisitos de nivel AAO sobre pérdidas en vacío establecidos en la serie de normas EN 50708, siempre que dichos dispositivos y transformadores contribuyan a aumentar la proporción de energías renovables en el sistema o mejoren la eficiencia energética;

c) productos, equipos y sistemas eléctricos de baja tensión que aumentan la controlabilidad del sistema eléctrico y contribuyen al aumento de la proporción de energías renovables o mejoran la eficiencia energética, a saber:

i) disyuntores de baja tensión, conmutadores, cuadros de distribución, tableros de paneles o centros de control que sean conectables, automatizados o estén equipados con dispositivos de medición de la potencia o energía y que cumplan lo dispuesto en la norma IEC TR 63196: Conmutadores y controladores de baja tensión y sus conjuntos-Eficiencia energética;

-
- ii) sistemas electrónicos para viviendas y edificios (HBES, por sus siglas en inglés), a los que se refiere la serie de normas EN IEC 63044, en los que los productos y sistemas son necesarios para medir, controlar y reducir el consumo de energía;
 - iii) tecnologías que permiten aumentar la eficiencia energética de las instalaciones de baja tensión, reconocidas en la norma HD 60364-8-1: Instalaciones eléctricas de baja tensión. Parte 8-1: Eficiencia energética y en la norma HD 60364-8-82: Instalaciones eléctricas de baja tensión. Parte 8-82: Aspectos funcionales. Instalaciones eléctricas de baja tensión de prosumidores, en particular los contadores de energía y medidores de potencia, la pantalla externa del cliente, la compensación de energía, la compensación de fases y los sistemas de filtrado y sistemas eficientes accionados por motor eléctrico;
 - d) conmutadores y controladores de alta y media tensión que aumentan la controlabilidad del sistema eléctrico, se integran para aumentar la proporción de energías renovables o mejoran la eficiencia energética. Los equipos a los que se refiere la presente letra d) cumplen la norma EN 62271-1: Apararata de alta tensión. Parte 1: Especificaciones comunes para apararata de corriente alterna y EN 62271-200: Apararata de alta tensión. Parte 200: Apararata bajo envolvente metálica de corriente alterna para tensiones asignadas superiores a 1 kV e inferiores o iguales a 52 kV o con la norma EN 62271-203: Apararata de alta tensión. Parte 203: Apararata bajo envolvente metálica con aislamiento gaseoso para tensiones asignadas superiores a 52 kV;
 - e) equipos, sistemas y servicios de respuesta a la demanda y de transferencia de carga que aumenten la flexibilidad del sistema eléctrico y apoyen la estabilidad de la red, entre los que se incluyen:
 - i) soluciones para transmitir información a los usuarios para actuar a distancia con respecto al suministro o consumo, en particular centros de datos de clientes;
 - ii) centros de control automatizados para la gestión de carga y sus componentes básicos (cuadros de distribución, contactores, relés, disyuntores y conmutadores automáticos de transferencia). Los componentes básicos se instalan como parte de los centros de control;
 - iii) cuando no estén incluidos en la sección 8.2, *software* y analíticas avanzadas para maximizar la eficiencia y la automatización de las redes eléctricas o la integración de recursos energéticos descentralizados, a nivel de la red eléctrica o de una industria, entre los que se incluyen:
 - a) salas de control avanzadas, automatización de subestaciones eléctricas y capacidades de control de la tensión;
 - b) *software* de explotación que permita a los operadores simular el funcionamiento de las redes con el fin de garantizar la estabilidad de la red, gestionar los recursos energéticos distribuidos o mejorar el rendimiento de la red.
El *software* es compatible con las características dinámicas de la red necesarias para la transición hacia las energías renovables. Es capaz de procesar datos procedentes de mediciones de la red prácticamente en tiempo real para observar cómo se producen realmente el transporte, la distribución y el consumo de energía, y utilizar esta información para mejorar los estudios de simulación y las actividades de explotación, en particular la prevención de cortes, interrupciones y residuos;
 - iv) cuando no esté incluidos en la sección 8.2, *software* que sea compatible con el diseño y la planificación de nuevas redes o actualizaciones de la red.
El *software* es compatible con las características dinámicas de la red necesarias para la transición hacia las energías renovables, en particular la producción volátil de energía a nivel de distribución ("prosumidores"), el cambio de las direcciones del flujo de energía y el uso de unidades de almacenamiento de la red;
 - v) sensores meteorológicos para la previsión de la producción de energías renovables;
 - vi) controladores y relés conectables independientes o integrados que permiten un uso eficiente de las fuentes y cargas eléctricas;
 - vii) equipos deslastradores de carga y de desplazamiento de carga para equipos de gestión de la carga y de conmutación de fuentes, cuando el equipo cumpla la norma EN IEC 62962:2019: Requisitos particulares para deslastradores de carga (LSE);
-

-
- f) cuando no estén incluidos en la sección 8.2, sistemas de comunicación, *software* y equipos de control, productos, sistemas y servicios para la eficiencia energética o la integración de las energías renovables:
- i) equipos que permitan el intercambio de electricidad renovable específicamente entre usuarios;
 - ii) tecnología o servicio de cambio de baterías que apoye la electrificación del transporte;
 - iii) sistemas de gestión de minirredes;
 - iv) sistemas de gestión de energía o potencia, sistemas de control de energía o potencia y sistemas SCADA para la gestión de la potencia;
 - v) contactores, arrancadores de motores y controles de motor que sean conectables o automatizados y permitan el control remoto o automatizado del consumo de electricidad y la optimización de la variación de la carga;
 - vi) variadores de velocidad y otras soluciones de accionamiento de velocidad variable, excluidos los arrancadores electrónicos suaves, que permiten la eficiencia energética en aplicaciones de motores eléctricos, en las que el equipo cumple la norma EN 61800-9-1: Accionamientos eléctricos de potencia de velocidad variable. Parte 9-1: Eficiencia energética de los accionamientos eléctricos de potencia, arrancadores de motores, electrónica de potencia y sus aplicaciones. Requisitos generales para establecer normas de eficiencia energética para accionamientos eléctricos de potencia utilizando la aproximación de producto extendido (EPA) y el modelo semianalítico (SAM), y con la norma EN 61800-9-2: Accionamientos eléctricos de potencia de velocidad variable. Parte 9-2: Ecodiseño para los accionamientos eléctricos de potencia, arrancadores de motores, electrónica de potencia y sus aplicaciones. Indicadores de eficiencia energética para accionamientos eléctricos de potencia y arrancadores de motores;
 - vii) motores eléctricos de baja tensión con una clase de eficiencia energética [con arreglo a la norma EN 60034-30-1: Máquinas eléctricas rotativas. Parte 30-1: Clases de rendimiento para los motores trifásicos de inducción de jaula de velocidad única (código IE)] que superen los requisitos establecidos en el Reglamento (CE) n.º 2019/1781 de la Comisión⁹, en concreto:
 - a) motores monofásicos con una potencia nominal igual o superior a 0,12 kW y una clase de eficiencia IE3 o superior;
 - b) motores de seguridad aumentada Ex eb con una potencia nominal de entre 0,12 kW y 1 000 kW, con 2, 4, 6 u 8 polos y una clase de eficiencia IE3 o superior;
 - c) motores trifásicos con una potencia nominal de entre 0,75 kW y 1 000 kW, con 2, 4, 6 u 8 polos, que no sean motores de seguridad aumentada Ex eb y que tengan i) una clase de eficiencia IE5 para motores con 2, 4 o 6 polos y una potencia nominal de entre 75 kW y 200 kW, ii) una clase de eficiencia IE 4 o superior para todos los demás motores;
 - d) motores trifásicos con una potencia nominal de entre 0,12 kW y 0,75 kW, con 2, 4, 6 u 8 polos, que no sean motores de seguridad aumentada Ex eb y tengan una clase de eficiencia IE3 o superior;
 - e) motores trifásicos únicamente con regulación de la velocidad con una potencia nominal de entre 0,75 kW y 1 000 kW, con 2, 4, 6 u 8 polos, clasificados con arreglo a la norma EN IEC TS 60034-30-2 y que tengan una clase de eficiencia IE5;
 - viii) motores de media y alta tensión con una potencia nominal superior a 1 000 kW y una clase de eficiencia energética IE 4 o superior con arreglo al proyecto de norma IEC 60034-30-3.
2. Los siguientes elementos no cumplen los criterios:
- a) infraestructura destinada a crear una conexión directa o a ampliar una conexión directa existente entre una subestación o red y una instalación de producción de energía con un nivel de emisión de gases de efecto invernadero superior a 100 g CO₂e/kWh, medido en función del ciclo de vida. Esta exclusión solo se aplica a los equipos que se utilizan directamente para conectar o reforzar la conexión a una central de producción de electricidad que sea más intensiva en gases de efecto invernadero que 100 g CO₂e/kWh medidos sobre la base del ciclo de vida;
-

b) productos, equipos, sistemas y *software* instalados en una infraestructura dedicada a la extracción, el transporte, la distribución, el almacenamiento, la fabricación o la transformación de combustibles fósiles.

3. Los conmutadores con medio de aislamiento o interrupción que utilicen gases con un potencial de calentamiento global superior a 10 o cuyo funcionamiento dependa de dichos gases no cumplen los criterios.

Para todas las gamas de potencia, los conmutadores que contienen SF6 no cumplen los criterios.

4. Todos los productos, equipos y sistemas cumplen los requisitos obligatorios de rendimiento energético y de eficiencia de los materiales establecidos en la Directiva 2009/125/CE del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁰. Los fabricantes se remiten a los últimos requisitos de rendimiento aplicables en la Unión.

No causar un perjuicio significativo

2)	Adaptación al cambio climático	La actividad se ajusta a los criterios establecidos en el apéndice A del presente anexo.
3)	Uso sostenible y protección de los recursos hídricos y marinos	La actividad se ajusta a los criterios establecidos en el apéndice B del presente anexo.
4)	Transición hacia una economía circular	En la actividad se evalúa la disponibilidad de —y, cuando es factible, se adoptan— técnicas que apoyan: <ul style="list-style-type: none"> a) la reutilización y el uso de materias primas secundarias y componentes reutilizados en los productos fabricados; b) el diseño con vistas a una alta durabilidad, la reciclabilidad, el fácil desmontaje y la adaptabilidad de los productos fabricados; c) una gestión de residuos que da prioridad al reciclado sobre la eliminación en el proceso de fabricación; d) la información sobre sustancias preocupantes a lo largo del ciclo de vida de los productos fabricados, y la trazabilidad de esas sustancias.
5)	Prevención y control de la contaminación	La actividad se ajusta a los criterios establecidos en el apéndice C del presente anexo.
6)	Protección y recuperación de la biodiversidad y los ecosistemas	La actividad se ajusta a los criterios establecidos en el apéndice D del presente anexo.

3.21. Fabricación de aeronaves

Descripción de la actividad

Fabricación, reparación, mantenimiento, revisión, renovación, diseño, reconversión y modernización de aeronaves y piezas y equipos de aeronaves¹¹.

Las actividades económicas de esta categoría podrían asociarse a un código NACE, en particular los códigos C30.3 y C33.16, de conformidad con la nomenclatura estadística de actividades económicas establecida por el Reglamento (CE) n.º 1893/2006.

Si una actividad económica de esta categoría no cumple el criterio relativo a una contribución sustancial especificado en la letra a) de la presente sección, dicha actividad es una actividad de transición según el artículo 10, apartado 2, del Reglamento (UE) 2020/852, siempre que cumpla el resto de los criterios técnicos de selección previstos en la presente sección.

Criterios técnicos de selección

Contribución sustancial a la mitigación del cambio climático

La actividad fabrica, repara, mantiene, revisa, renueva, diseña, reconvierte o moderniza uno de los tipos de aeronaves siguientes:

- a) las aeronaves con cero emisiones directas de CO₂ (emisiones de escape);
- b) hasta el 31 de diciembre de 2027, las aeronaves, distintas de las fabricadas para la aviación de negocios privada o comercial, que cumplan los márgenes especificados a continuación y estén limitadas por la tasa de sustitución para garantizar que la entrega no aumente el número de la flota mundial:
 - i) con una masa máxima de despegue superior a 5,7 t e inferior o igual a 60 t y un valor métrico certificado de emisiones de CO₂ de, al menos, un 11 % menos que el límite de Tipo nuevo de la norma de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)¹²;
 - ii) con una masa máxima de despegue superior a 60 t e inferior o igual a 150 t y un valor métrico certificado de emisiones de CO₂ de, al menos, un 2 % inferior al límite de Tipo nuevo de la norma de la OACI;
 - iii) con una masa máxima de despegue superior a 150 t y un valor métrico certificado de emisiones de CO₂ de, al menos, un 1,5 % inferior al límite de Tipo nuevo de la norma OACI.
 La proporción de cumplimiento de la taxonomía de las aeronaves admisibles estará limitada por la tasa de sustitución. La tasa de sustitución se calculará sobre la base de la proporción de aeronaves retiradas de forma permanente del uso respecto de las aeronaves entregadas a escala mundial promediadas durante los diez años anteriores, tal como demuestran los datos verificados disponibles de proveedores de datos independientes.
 A falta de un certificado sobre los valores métricos de las emisiones de CO₂ que confirme el margen requerido para el límite de Tipo nuevo de la norma de la OACI, el fabricante de la aeronave presentará una declaración de que la aeronave cumple el nivel requerido de rendimiento y los márgenes de mejora, a condición de que la aeronave esté certificada a más tardar el 11 de diciembre de 2026;
- c) del 1 de enero de 2028 al 31 de diciembre de 2032, las aeronaves que cumplan los criterios técnicos de selección establecidos en la letra b) de la presente subsección y que estén certificadas para operar con una mezcla del 100 % de combustibles de aviación sostenibles.

No causar un perjuicio significativo

2)	Adaptación al cambio climático	La actividad se ajusta a los criterios establecidos en el apéndice A del presente anexo.
3)	Uso sostenible y protección de los recursos hídricos y marinos	La actividad se ajusta a los criterios establecidos en el apéndice B del presente anexo.
4)	Transición hacia una economía circular	<p>En la actividad se evalúa la disponibilidad de —y, cuando es factible, se adoptan— técnicas que apoyan:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) la reutilización y el uso de materias primas secundarias y componentes reutilizados en los productos fabricados; b) el diseño con vistas a una alta durabilidad, la reciclabilidad, el fácil desmontaje y la adaptabilidad de los productos fabricados; c) una gestión de residuos que da prioridad al reciclado sobre la eliminación en el proceso de fabricación; d) la información sobre sustancias preocupantes a lo largo del ciclo de vida de los productos fabricados, y la trazabilidad de esas sustancias.

	<p>Se han adoptado medidas para gestionar y reciclar los residuos al final de su vida útil, en particular a través de acuerdos contractuales de desmantelamiento con proveedores de servicios de reciclado, la incorporación en las proyecciones financieras o la documentación oficial del proyecto. Estas medidas garantizan que los componentes y materiales se separen y traten para maximizar el reciclado y la reutilización de conformidad con la jerarquía de residuos, los principios de la normativa de la UE en materia de residuos y la normativa aplicable, en particular mediante la reutilización y el reciclado de las baterías y productos electrónicos, incluidas las materias primas críticas que contienen. Estas medidas incluyen también el control y la gestión de los materiales peligrosos.</p>
5) Prevención y control de la contaminación	<p>La actividad se ajusta a los criterios establecidos en el apéndice C del presente anexo.</p> <p>Las aeronaves cumplen el artículo 9, apartado 2, del Reglamento (UE) 2018/1139.</p> <p>Las aeronaves a que se refieren las letras b) y c) de la presente sección cumplen las siguientes normas:</p> <p>a) modificación 13 del volumen I (Ruido de las aeronaves), capítulo 14, del anexo 16 del Convenio de Chicago, en la que la suma de las diferencias en los tres puntos de medición entre los niveles máximos de ruido y los niveles máximos permitidos de ruido especificados en los apartados 14.4.1.1, 14.4.1.2 y 14.4.1.3 no será inferior a 22 EPNdB;</p> <p>b) modificación 10 del volumen II (emisiones de los motores), capítulos 2 y 4, del anexo 16 del Convenio de Chicago.</p>
6) Protección y recuperación de la biodiversidad y los ecosistemas	<p>La actividad se ajusta a los criterios establecidos en el apéndice D del presente anexo.</p>

¹ Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2018, sobre la homologación y la vigilancia del mercado de los vehículos de motor y sus remolques y de los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos, por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 715/2007 y (CE) n.º 595/2009 y por el que se deroga la Directiva 2007/46/CE (DO L 151 de 14.6.2018, p. 1).

² Reglamento (UE) n.º 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013, relativo a la homologación de los vehículos de dos o tres ruedas y los cuatriciclos, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos (DO L 60 de 2.3.2013, p. 52).

³ Como se indica en el artículo 4, apartado 1, letra a), del Reglamento (UE) 2018/858.

⁴ Tal como se define en el artículo 4, apartado 1, letras a) y b), del Reglamento (UE) 2018/858.

⁵ Reglamento (UE) 2019/631 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de abril de 2019, por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos, y por el que se derogan los Reglamentos (CE) n.º 443/2009 y (UE) n.º 510/2011 (DO L 111 de 25.4.2019, p. 13).

⁶ Según la definición del artículo 4 del Reglamento (UE) n.º 168/2013.

⁷ Reglamento (UE) 2019/1242 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2019, por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ para vehículos pesados nuevos y se modifican los Reglamentos (CE) n.º 595/2009 y (UE) 2018/956 del Parlamento Europeo y del Consejo y la Directiva 96/53/CE del Consejo) (DO L 198 de 25.7.2019, p. 202).

- *8 Reglamento (UE) n.º 548/2014 de la Comisión, de 21 de mayo de 2014, por el que se desarrolla la Directiva 2009/125/CE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a los transformadores de potencia pequeños, medianos y grandes (DO L 152 de 22.5.2014, p. 1).
- *9 Reglamento (UE) 2019/1781 de la Comisión, de 1 de octubre de 2019, por el que se establecen requisitos de diseño ecológico para los motores eléctricos y los variadores de velocidad de conformidad con la Directiva 2009/125/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, se modifica el Reglamento (CE) n.º 641/2009 en lo relativo a los requisitos de diseño ecológico aplicables a los circuladores sin prensaestopas independientes y a los circuladores sin prensaestopas integrados en productos y se deroga el Reglamento (CE) n.º 640/2009 de la Comisión (DO L 272 de 25.10.2019, p. 74).
- *10 Directiva 2009/125/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por la que se insta un marco para el establecimiento de requisitos de diseño ecológico aplicables a los productos relacionados con la energía (versión refundida) (DO L 285 de 31.10.2009, p. 10).
- *11 La actividad incluye la fabricación de piezas y equipos y la prestación de servicios conexos, así como el mantenimiento, reparación y revisión (MRO, por sus siglas en inglés), en la medida en que estos puedan vincularse a un tipo de aeronave admisible y mejore o mantenga el nivel de eficiencia de la aeronave.
- *12 Volumen 3 (emisiones de CO₂) de la norma de protección ambiental de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) que figura en el anexo 16 del Convenio de Chicago, primera edición.».

3) En la sección 4.4, subsección «Criterios técnicos de selección», subsección «No causar un perjuicio significativo», el punto 5 se sustituye por el texto siguiente:

«5) Prevención y control de la contaminación	Se han adoptado medidas para minimizar la toxicidad de la pintura antiincrustante y los biocidas, de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 528/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo ¹ .
--	--

¹ Reglamento (UE) n.º 528/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de mayo de 2012, relativo a la comercialización y el uso de los biocidas (DO L 167 de 27.6.2012, p. 1).».

4) En la sección 4.9, subsección «Criterios técnicos de selección», el punto 2, letra c) se sustituye por el texto siguiente:

«c) instalación de transformadores de transporte y distribución que cumplan los requisitos de la 2.ª etapa (1 de julio de 2021) establecidos en el anexo I del Reglamento (UE) n.º 548/2014 y, en el caso de los transformadores de media potencia con tensión más elevada para el material no superior a 36 kV, con los requisitos del nivel AA0 sobre pérdidas en vacío establecidos en la norma EN 50588-1¹.

¹ CEI EN 50588-1: Transformadores de media potencia a 50 Hz, con tensión más elevada para el material no superior a 36 kV.».

5) En la sección 4.26, subsección «Criterios técnicos de selección», subsección «Criterios adicionales relativos al principio DNSH», el punto 3 se sustituye por el texto siguiente:

«3) Uso sostenible y protección de los recursos hídricos y marinos	<p>La actividad se ajusta a los criterios establecidos en el apéndice B del presente anexo.</p> <p>Se determinan y abordan los riesgos de degradación ambiental relacionados con la preservación de la calidad del agua y la evitación del estrés hídrico, de conformidad con un plan de gestión del uso y protección del agua, elaborado en consulta con las partes interesadas afectadas.</p> <p>Con el fin de limitar las anomalías térmicas asociadas al vertido de calor residual, los responsables de centrales nucleares interiores que utilizan el enfriamiento de paso único mediante la extracción de agua de un río o de un lago controlan:</p>
--	--

	<p>a) la temperatura máxima de la masa de agua dulce receptora tras la mezcla, y</p> <p>b) la diferencia máxima de temperatura entre el agua de refrigeración vertida y la masa de agua dulce receptora.</p> <p>El control de la temperatura se realiza de conformidad con las condiciones de las licencias específicas concedidas para las operaciones concretas, cuando proceda, o con los valores umbral en consonancia con el Derecho de la Unión.</p> <p>La actividad se ajusta a las normas de la Corporación Financiera Internacional (IFC, por sus siglas en inglés).</p> <p>Las actividades nucleares se desarrollan de conformidad con los requisitos de la Directiva 2000/60/CE y de la Directiva 2013/51/Euratom del Consejo por la que se establecen requisitos para la protección sanitaria de la población con respecto a las sustancias radiactivas en las aguas destinadas al consumo humano.».</p>
--	--

- 6) En la sección 4.27, subsección «Criterios técnicos de selección», subsección «Criterios adicionales relativos al principio DNSH», el punto 3 se sustituye por el texto siguiente:

<p>«3) Uso sostenible y protección de los recursos hídricos y marinos</p>	<p>La actividad se ajusta a los criterios establecidos en el apéndice B del presente anexo.</p> <p>Se determinan y abordan los riesgos de degradación ambiental relacionados con la preservación de la calidad del agua y la evitación del estrés hídrico, de conformidad con un plan de gestión del uso y protección del agua, elaborado en consulta con las partes interesadas afectadas.</p> <p>Con el fin de limitar las anomalías térmicas asociadas al vertido de calor residual, los responsables de centrales nucleares interiores que utilizan el enfriamiento de paso único mediante la extracción de agua de un río o de un lago controlan:</p> <p>a) la temperatura máxima de la masa de agua dulce receptora tras la mezcla, y</p> <p>b) la diferencia máxima de temperatura entre el agua de refrigeración vertida y la masa de agua dulce receptora.</p> <p>El control de la temperatura se realiza de conformidad con las condiciones de las licencias específicas concedidas para las operaciones concretas, cuando proceda, o con los valores umbral en consonancia con el Derecho de la Unión.</p> <p>La actividad se ajusta a las normas de la Corporación Financiera Internacional (IFC, por sus siglas en inglés).</p> <p>Las actividades nucleares se desarrollan de conformidad con la Directiva 2000/60/CE en lo relativo a las masas de agua utilizadas para la captación de agua potable y con la Directiva 2013/51/Euratom del Consejo por la que se establecen requisitos para la protección sanitaria de la población con respecto a las sustancias radiactivas en las aguas destinadas al consumo humano.».</p>
---	--

- 7) En la sección 4.28, subsección «Criterios técnicos de selección», subsección «Criterios adicionales relativos al principio DNSH», el punto 3 se sustituye por el texto siguiente:

<p>«3) Uso sostenible y protección de los recursos hídricos y marinos</p>	<p>La actividad se ajusta a los criterios establecidos en el apéndice B del presente anexo.</p> <p>Se determinan y abordan los riesgos de degradación ambiental relacionados con la preservación de la calidad del agua y la evitación del estrés hídrico, de conformidad con un plan de gestión del uso y protección del agua, elaborado en consulta con las partes interesadas afectadas.</p> <p>Con el fin de limitar las anomalías térmicas asociadas al vertido de calor residual, los responsables de centrales nucleares interiores que utilizan el enfriamiento de paso único mediante la extracción de agua de un río o de un lago controlan:</p> <p>a) la temperatura máxima de la masa de agua dulce receptora tras la mezcla, y</p> <p>b) la diferencia máxima de temperatura entre el agua de refrigeración vertida y la masa de agua dulce receptora.</p> <p>El control de la temperatura se realiza de conformidad con las condiciones de las licencias específicas concedidas para las operaciones concretas, cuando proceda, o con los valores umbral en consonancia con el Derecho de la Unión.</p> <p>La actividad se ajusta a las normas de la Corporación Financiera Internacional (IFC, por sus siglas en inglés).</p> <p>Las actividades nucleares se desarrollan de conformidad con los requisitos de la Directiva 2000/60/CE en lo relativo a las masas de agua utilizadas para la captación de agua potable y con la Directiva 2013/51/Euratom del Consejo por la que se establecen requisitos para la protección sanitaria de la población con respecto a las sustancias radiactivas en las aguas destinadas al consumo humano.».</p>
---	--

- 8) En la sección 6.3, subsección «Criterios técnicos de selección», subsección «No causar un perjuicio significativo», el punto 5 se sustituye por el texto siguiente:

<p>«5) Prevención y control de la contaminación</p>	<p>En el caso de los vehículos para el transporte por carretera de categoría M, los neumáticos cumplen los requisitos aplicables al ruido de rodadura exterior de la clase de eficiencia más elevada que se utilice y con el coeficiente de resistencia a la rodadura (que influye en la eficiencia energética del vehículo) de las dos clases de eficiencia más elevadas que se utilicen, tal como se establece en el Reglamento (UE) 2020/740, como puede comprobarse en la base de datos europea de productos con etiquetado energético (EPREL).</p> <p>Cuando proceda, los vehículos cumplen los requisitos de la etapa aplicable más reciente del procedimiento de homologación de tipo respecto de las emisiones de vehículos pesados (Euro VI) establecido de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 595/2009.».</p>
---	---

- 9) En la sección 6.5, subsección «Criterios técnicos de selección», subsección «No causar un perjuicio significativo», el punto 5 se sustituye por el texto siguiente:

«5) Prevención y control de la contaminación	<p>Los vehículos cumplen los requisitos de la etapa aplicable más reciente del procedimiento de homologación de tipo respecto de las emisiones de vehículos ligeros (Euro 6)¹ establecido de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 715/2007.</p> <p>Los vehículos cumplen los umbrales de emisión aplicables a los vehículos ligeros limpios establecidos en el cuadro 2 del anexo de la Directiva 2009/33/CE del Parlamento Europeo y del Consejo².</p> <p>En el caso de los vehículos para el transporte por carretera de categoría M y N, los neumáticos cumplen los requisitos aplicables al ruido de rodadura exterior de la clase de eficiencia más elevada que se utilice y con el coeficiente de resistencia a la rodadura (que influye en la eficiencia energética del vehículo) de las dos clases de eficiencia más elevadas que se utilicen, tal como se establece en el Reglamento (UE) 2020/740, como puede comprobarse en la base de datos europea de productos con etiquetado energético (EPREL).</p> <p>Los vehículos cumplen lo dispuesto en el Reglamento (UE) n.º 540/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo³.</p>
--	--

¹ Reglamento (UE) 2018/1832 de la Comisión, de 5 de noviembre de 2018, por el que se modifican la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, el Reglamento (CE) n.º 692/2008 de la Comisión y el Reglamento (UE) 2017/1151 de la Comisión a fin de mejorar los ensayos y los procedimientos de homologación de tipo en lo concerniente a las emisiones aplicables a turismos y vehículos comerciales ligeros, en particular los que se refieren a la conformidad en circulación y a las emisiones en condiciones reales de conducción, y por el que se introducen dispositivos para la monitorización del consumo de combustible y energía eléctrica (DO L 301 de 27.11.2018, p. 1).

² Directiva 2009/33/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, relativa a la promoción de vehículos de transporte por carretera limpios y energéticamente eficientes (DO L 120 de 15.5.2009, p. 5).

³ Reglamento (UE) n.º 540/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de abril de 2014, sobre el nivel sonoro de los vehículos de motor y de los sistemas silenciadores de recambio, y por el que se modifica la Directiva 2007/46/CE y se deroga la Directiva 70/157/CEE (DO L 158 de 27.5.2014, p. 131).

- 10) En la sección 6.6, subsección «Criterios técnicos de selección», subsección «No causar un perjuicio significativo», el punto 5 se sustituye por el texto siguiente:

«5) Prevención y control de la contaminación	<p>En el caso de los vehículos para el transporte por carretera de categoría M y N, los neumáticos cumplen los requisitos aplicables al ruido de rodadura exterior de la clase de eficiencia más elevada que se utilice y con el coeficiente de resistencia a la rodadura (que influye en la eficiencia energética del vehículo) de las dos clases de eficiencia más elevadas que se utilicen, tal como se establece en el Reglamento (UE) 2020/740, como puede comprobarse en la base de datos europea de productos con etiquetado energético (EPREL). Los vehículos cumplen los requisitos de la etapa aplicable más reciente del procedimiento de homologación de tipo respecto de las emisiones de vehículos pesados (Euro VI)¹ establecido de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 595/2009.</p> <p>Los vehículos son conformes con el Reglamento (UE) n.º 540/2014.</p>
--	--

¹ Reglamento (UE) n.º 582/2011 de la Comisión, de 25 de mayo de 2011, por el que se aplica y se modifica el Reglamento (CE) n.º 595/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo concerniente a las emisiones de los vehículos pesados (Euro VI) y por el que se modifican los anexos I y III de la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 167 de 25.6.2011, p. 1).

- 11) La sección 6.7 se modifica como sigue:

- a) en la subsección «Criterios técnicos de selección», subsección «Contribución sustancial a la mitigación del cambio climático», se añade la letra c) siguiente:

- «c) cuando no sea viable desde los puntos de vista tecnológico y económico cumplir lo dispuesto en la letra a), a partir del 1 de enero de 2026, la intensidad media anual de gases de efecto invernadero de la energía utilizada a bordo por una embarcación durante un período de notificación^{*1} no supere los límites siguientes:
 - a) 76,4 g CO₂e/MJ del 1 de enero de 2026 hasta el 31 de diciembre de 2029;
 - b) 61,1 g CO₂e/MJ del 1 de enero de 2030 hasta el 31 de diciembre de 2034;
 - c) 45,8 g CO₂e/MJ del 1 de enero de 2035 hasta el 31 de diciembre de 2039;
 - d) 30,6 g CO₂e/MJ del 1 de enero de 2040 hasta el 31 de diciembre de 2044;
 - e) 15,3 g CO₂e/MJ del 1 de enero de 2045 hasta el 31 de diciembre de 2049;
 - f) 0 g CO₂e/MJ a partir del 1 de enero de 2050.»;
- b) en la subsección «Criterios técnicos de selección», subsección «No causar un perjuicio significativo», el punto 4 se sustituye por el texto siguiente:

«4) Transición hacia una economía circular	<p>Se han adoptado medidas para gestionar y reciclar los residuos al final de su vida útil, en particular a través de acuerdos contractuales de desmantelamiento con proveedores de servicios de reciclado, la incorporación en las proyecciones financieras o la documentación oficial del proyecto. Estas medidas garantizan que los componentes y materiales se separen y traten para maximizar el reciclado y la reutilización de conformidad con la jerarquía de residuos, los principios de la normativa de la UE en materia de residuos y la normativa aplicable, en particular mediante la reutilización y el reciclado de las baterías y productos electrónicos, incluidas las materias primas críticas que contienen. Estas medidas incluyen también el control y la gestión de los materiales peligrosos.</p> <p>Se han adoptado medidas para evitar la generación de residuos en la fase de utilización (mantenimiento y funcionamiento de los servicios de transporte con respecto a los residuos de cocina) y para gestionar los residuos restantes de conformidad con la jerarquía de residuos.</p>
--	--

^{*1} La intensidad de gases de efecto invernadero de la energía utilizada a bordo por un buque la verifica un tercero independiente y se calcula como la cantidad de emisiones de gases de efecto invernadero por unidad de energía con arreglo a la metodología y los valores por defecto especificados en un Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo al uso de combustibles renovables y combustibles hipocarbónicos en el transporte marítimo y por el que se modifica la Directiva 2009/16/CE.».

12) La sección 6.8 se modifica como sigue:

- a) en la subsección «Criterios técnicos de selección», subsección «Contribución sustancial a la mitigación del cambio climático», punto 1, se añade la letra c) siguiente:
 - «c) cuando no sea viable desde los puntos de vista tecnológico y económico cumplir lo dispuesto en la letra a), a partir del 1 de enero de 2026, la intensidad media anual de gases de efecto invernadero de la energía utilizada a bordo por una embarcación o por la flota de una compañía durante un período de notificación^{*1} no supere los límites siguientes:
 - a) 76,4 g CO₂e/MJ del 1 de enero de 2026 hasta el 31 de diciembre de 2029;
 - b) 61,1 g CO₂e/MJ del 1 de enero de 2030 hasta el 31 de diciembre de 2034;
 - c) 45,8 g CO₂e/MJ del 1 de enero de 2035 hasta el 31 de diciembre de 2039;
 - d) 30,6 g CO₂e/MJ del 1 de enero de 2040 hasta el 31 de diciembre de 2044;

e) 15,3 g CO₂e/MJ del 1 de enero de 2045 hasta el 31 de diciembre de 2049;

f) 0 g CO₂e/MJ a partir del 1 de enero de 2050.»;

b) en la subsección «Criterios técnicos de selección», subsección «No causar un perjuicio significativo», los puntos 4 y 5 se sustituyen por el texto siguiente:

«4) Transición hacia una economía circular	Se han adoptado medidas para gestionar y reciclar los residuos al final de su vida útil, en particular a través de acuerdos contractuales de desmantelamiento con proveedores de servicios de reciclado, la incorporación en las proyecciones financieras o la documentación oficial del proyecto. Estas medidas garantizan que los componentes y materiales se separen y traten para maximizar el reciclado y la reutilización de conformidad con la jerarquía de residuos, los principios de la normativa de la UE en materia de residuos y la normativa aplicable, en particular mediante la reutilización y el reciclado de las baterías y productos electrónicos, incluidas las materias primas críticas que contienen. Estas medidas incluyen también el control y la gestión de los materiales peligrosos.
5) Prevención y control de la contaminación	Los motores de las embarcaciones cumplen los límites de emisión establecidos en el anexo II del Reglamento (UE) 2016/1628 (incluidas las embarcaciones que cumplen esos límites sin soluciones homologadas, por ejemplo, mediante un postratamiento).

¹¹ La intensidad de gases de efecto invernadero de la energía utilizada a bordo por un buque la verifica un tercero independiente y se calcula como la cantidad de emisiones de gases de efecto invernadero por unidad de energía con arreglo a la metodología y los valores por defecto especificados en un Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo al uso de combustibles renovables y combustibles hipocarbónicos en el transporte marítimo y por el que se modifica la Directiva 2009/16/CE.».

13) La sección 6.9 se modifica como sigue:

a) en la subsección «Criterios técnicos de selección», subsección «Contribución sustancial a la mitigación del cambio climático», el punto 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. La actividad de renovación logra uno o varios de los siguientes fines:

a) reduce el consumo de combustible de la embarcación para el transporte de pasajeros por vías navegables interiores en al menos un 15 %, expresado por unidad de energía y por viaje completo (crucero de pasajeros completo), como se demuestra mediante un cálculo comparativo para las zonas de navegación representativas (incluidos los perfiles de carga representativos y el atraque) en las que vaya a navegar la embarcación o mediante los resultados de ensayos o simulaciones de modelos;

b) reduce el consumo de combustible de la embarcación para el transporte de mercancías por vías navegables interiores en al menos un 15 %, expresado por unidad de energía por tonelada-kilómetro, como se demuestra mediante un cálculo comparativo para las zonas de navegación representativas (incluidos los perfiles de carga representativos) en las que vaya a navegar la embarcación o mediante los resultados de ensayos o simulaciones de modelos.»;

b) en la subsección «Criterios técnicos de selección», subsección «No causar un perjuicio significativo», los puntos 4 y 5 se sustituyen por el texto siguiente:

«4) Transición hacia una economía circular	Se han adoptado medidas para gestionar y reciclar los residuos al final de su vida útil, en particular a través de acuerdos contractuales de desmantelamiento con proveedores de servicios de reciclado, la incorporación en las proyecciones financieras o la documentación oficial del proyecto. Estas medidas garantizan que los componentes y materiales se separen y traten para maximizar el reciclado y la reutilización de conformidad con la jerarquía de residuos, los principios de la normativa de la UE en materia de residuos y la normativa aplicable, en particular mediante la reutilización y el reciclado de las baterías y productos electrónicos, incluidas las materias primas críticas que contienen. Estas medidas incluyen también el control y la gestión de los materiales peligrosos.
--	---

<p>5) Prevención y control de la contaminación</p>	<p>La actividad se ajusta a los criterios establecidos en el apéndice C del presente anexo. Los motores de las embarcaciones cumplen los límites de emisión establecidos en el anexo II del Reglamento (UE) 2016/1628 (incluidas las embarcaciones que cumplen esos límites sin soluciones homologadas, por ejemplo, mediante un postratamiento).».</p>
--	---

14) La sección 6.10 se modifica como sigue:

a) en la subsección «Criterios técnicos de selección», subsección «Contribución sustancial a la mitigación del cambio climático», punto 1, se añaden las letras e) y f) siguientes:

«e) cuando no sea viable desde los puntos de vista tecnológico y económico cumplir lo dispuesto en la letra a), a partir del 1 de enero de 2026, las embarcaciones que pueden funcionar con combustibles con cero emisiones directas de CO₂ (gases de escape) o con combustibles procedentes de fuentes renovables¹ cuentan con un valor de índice de eficiencia energética de proyecto (EEDI) alcanzado equivalente a una reducción de la línea de referencia del EEDI de, al menos, 20 puntos porcentuales por debajo de los requisitos del EEDI aplicables el 1 de abril de 2022², y:

a) pueden cargarse en el puesto de amarre;

b) en el caso de las embarcaciones con motores de gas, demuestran el uso de las medidas y tecnologías de vanguardia para mitigar las fugas de metano.

f) cuando no sea viable desde los puntos de vista tecnológico y económico cumplir el criterio de la letra a), a partir del 1 de enero de 2026, además de un valor alcanzado del índice de eficiencia energética aplicable a los buques existentes (EEXI) equivalente a una reducción de la línea de referencia EEDI de, al menos, 10 puntos porcentuales por debajo de los requisitos del EEXI aplicables el 1 de enero de 2023³, la intensidad media anual de gases de efecto invernadero de la energía utilizada a bordo por una embarcación durante un período de notificación⁴ no supere los límites siguientes:

a) 76,4 g CO₂e/MJ del 1 de enero de 2026 hasta el 31 de diciembre de 2029;

b) 61,1 g CO₂e/MJ del 1 de enero de 2030 hasta el 31 de diciembre de 2034;

c) 45,8 g CO₂e/MJ del 1 de enero de 2035 hasta el 31 de diciembre de 2039;

d) 30,6 g CO₂e/MJ del 1 de enero de 2040 hasta el 31 de diciembre de 2044;

e) 15,3 g CO₂e/MJ a partir del 1 de enero de 2045.»;

b) en la subsección «Criterios técnicos de selección», subsección «No causar un perjuicio significativo», los puntos 4 y 5 se sustituyen por el texto siguiente:

<p>«4) Transición hacia una economía circular</p>	<p>Se han adoptado medidas para gestionar y reciclar los residuos al final de su vida útil, en particular a través de acuerdos contractuales de desmantelamiento con proveedores de servicios de reciclado, la incorporación en las proyecciones financieras o la documentación oficial del proyecto. Estas medidas garantizan que los componentes y materiales se separen y traten para maximizar el reciclado y la reutilización de conformidad con la jerarquía de residuos, los principios de la normativa de la UE en materia de residuos y la normativa aplicable, en particular mediante la reutilización y el reciclado de las baterías y productos electrónicos, incluidas las materias primas críticas que contienen. Estas medidas incluyen también el control y la gestión de los materiales peligrosos.</p>
---	--

	<p>En el caso de los buques existentes de más de 500 toneladas de arqueo bruto y de los buques de nueva construcción que los sustituyan, la actividad cumple los requisitos del Reglamento (UE) n.º 1257/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo⁵. Los buques desguazados se reciclan en instalaciones incluidas en la lista europea de instalaciones de reciclado de buques establecida en la Decisión de Ejecución 2016/2323 de la Comisión⁶.</p> <p>La actividad cumple con la Directiva (UE) 2019/883 del Parlamento Europeo y del Consejo⁷ en lo que respecta a la protección del medio marino frente a las repercusiones negativas de las descargas de desechos por los buques.</p> <p>El buque navega con arreglo al anexo V del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, de 2 de noviembre de 1973 (Convenio MARPOL de la OMI), en particular para generar menos cantidades de residuos y reducir las descargas legales, gestionando sus residuos de una manera sostenible y respetuosa del medio ambiente.</p>
5) Prevención y control de la contaminación	<p>En lo que respecta a la reducción de las emisiones de óxidos de azufre y partículas, las embarcaciones cumplen la Directiva (UE) 2016/802 del Parlamento Europeo y del Consejo⁸, y la regla 14⁹ del anexo VI del Convenio MARPOL de la OMI. El contenido de azufre en el combustible no excede del 0,5 % en peso (el límite global de azufre) ni del 0,1 % en peso en la zona de control de emisiones (ZCE) para los óxidos de azufre designados en el mar del Norte y el mar Báltico, así como en el mar Mediterráneo (a partir de 2025), por la OMI¹⁰.</p> <p>En cuanto a las emisiones de óxidos de nitrógeno (NO_x), los buques cumplen la regla 13¹¹ del anexo VI del Convenio MARPOL de la OMI. El requisito de control de nivel II aplicable a las emisiones de NO_x se aplica a los buques construidos después de 2011. Solo mientras navegan en zonas de control de las emisiones de NO_x establecidas conforme a las reglas de la OMI, los buques construidos después del 1 de enero de 2016 cumplen los requisitos más estrictos (nivel III) aplicables a los motores para reducir las emisiones de NO_x¹².</p> <p>La descarga de aguas negras y grises cumple con el anexo IV del Convenio MARPOL de la OMI.</p> <p>Se han adoptado medidas para minimizar la toxicidad de la pintura antiincrustante y los biocidas, de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 528/2012.</p>

¹ Combustibles que cumplen los criterios técnicos de selección especificados en las secciones 3.10 y 4.13 del presente anexo.

² Requisitos del EEDI definidos como un factor de reducción porcentual, que se aplicará al valor de referencia EEDI, según lo acordado por el Comité de Protección del Medio Marino de la Organización Marítima Internacional en su septuagésimo quinto período de sesiones. Los puntos porcentuales definidos en los criterios técnicos de selección para el EEDI se añadirán al factor de reducción porcentual del EEDI.

³ Requisitos del EEXI definidos como un factor de reducción porcentual, que se aplicará al valor de referencia EEDI, según lo acordado por el Comité de Protección del Medio Marino de la Organización Marítima Internacional en su septuagésimo sexto período de sesiones. Los puntos porcentuales definidos en los criterios técnicos de selección de la taxonomía para el EEXI se añadirán al factor de reducción porcentual del EEXI. [Índice de eficiencia energética aplicable a los buques existentes (EEXI, por sus siglas en inglés), obligatorio a partir del 1 de enero de 2023 para todas las embarcaciones de transporte marítimo de mercancías o pasajeros, para medir su eficiencia energética e iniciar la recogida de datos para los informes de su indicador de intensidad de carbono (CII) operacional anual y su calificación CII (versión de 27.6.2023: <https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/EEXI-CII-FAQ.aspx>).

⁴ La intensidad de gases de efecto invernadero de la energía utilizada a bordo por un buque la verifica un tercero independiente y se calcula como la cantidad de emisiones de gases de efecto invernadero por unidad de energía con arreglo a la metodología y los valores por defecto especificados en un Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo al uso de combustibles renovables y combustibles hipocarbónicos en el transporte marítimo y por el que se modifica la Directiva 2009/16/CE.

⁵ Reglamento (UE) n.º 1257/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de noviembre de 2013, relativo al reciclado de buques y por el que se modifican el Reglamento (CE) n.º 1013/2006 y la Directiva 2009/16/CE (DO L 330 de 10.12.2013, p. 1).

- ⁶ Decisión de Ejecución (UE) 2016/2323 de la Comisión, de 19 de diciembre de 2016, por la que se establece la lista europea de instalaciones de reciclado de buques con arreglo al Reglamento (UE) n.º 1257/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo al reciclado de buques (DO L 345 de 20.12.2016, p. 119).
- ⁷ Directiva (UE) 2019/883 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de abril de 2019, relativa a las instalaciones portuarias receptoras a efectos de la entrega de desechos generados por buques, por la que se modifica la Directiva 2010/65/UE y se deroga la Directiva 2000/59/CE (DO L 151 de 7.6.2019, p. 116).
- ⁸ Directiva (UE) 2016/802 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2016, relativa a la reducción del contenido de azufre de determinados combustibles líquidos (DO L 132 de 21.5.2016, p. 58).
- ⁹ (Versión de 27.6.2023: [http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Pages/Sulphur-oxides-\(SOx\)-%E2%80%93-Regulación-14.aspx](http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Pages/Sulphur-oxides-(SOx)-%E2%80%93-Regulación-14.aspx)).
- ¹⁰ En lo que respecta a la ampliación a otros mares de la Unión de los requisitos aplicables en la zona de control de emisiones, los países ribereños del mar Mediterráneo están debatiendo la creación de la correspondiente ZCE en el marco jurídico del Convenio de Barcelona.
- ¹¹ (Versión de 27.6.2023: [http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Pages/Nitrogenoxides-\(NOx\)-Regulación-13.aspx](http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Pages/Nitrogenoxides-(NOx)-Regulación-13.aspx)).
- ¹² En la Unión, el requisito es aplicable a partir de 2021 en el mar Báltico y el mar del Norte.

15) La sección 6.11 se modifica como sigue:

a) en la subsección «Criterios técnicos de selección», subsección «Contribución sustancial a la mitigación del cambio climático», se añaden las letras d) y e) siguientes:

«d) cuando no sea viable desde los puntos de vista tecnológico y económico cumplir lo dispuesto en la letra a), a partir del 1 de enero de 2026, las embarcaciones que pueden funcionar con combustibles con cero emisiones directas (gases de escape) o con combustibles procedentes de fuentes renovables¹ cuentan con un valor de índice de eficiencia energética de proyecto (EEDI) alcanzado equivalente a una reducción de la línea de referencia del EEDI de, al menos, 20 puntos porcentuales por debajo de los requisitos del EEDI aplicables el 1 de abril de 2022², y:

a) pueden cargarse en el puesto de amarre;

b) en el caso de las embarcaciones con motores de gas, demuestran el uso de las medidas y tecnologías de vanguardia para mitigar las fugas de metano.

e) cuando no sea viable desde los puntos de vista tecnológico y económico cumplir lo dispuesto en la letra a), a partir del 1 de enero de 2026, además de un valor alcanzado del índice de eficiencia energética aplicable a los buques existentes (EEXI) equivalente a una reducción de la línea de referencia EEDI de, al menos, 10 puntos porcentuales por debajo de los requisitos del EEXI aplicables el 1 de enero de 2023³, la intensidad media anual de gases de efecto invernadero de la energía utilizada a bordo por una embarcación durante un período de notificación⁴ no supere los límites siguientes:

a) 76,4 g CO₂e/MJ del 1 de enero de 2026 hasta el 31 de diciembre de 2029;

b) 61,1 g CO₂e/MJ del 1 de enero de 2030 hasta el 31 de diciembre de 2034;

c) 45,8 g CO₂e/MJ del 1 de enero de 2035 hasta el 31 de diciembre de 2039;

d) 30,6 g CO₂e/MJ del 1 de enero de 2040 hasta el 31 de diciembre de 2044;

e) 15,3 g CO₂e/MJ a partir del 1 de enero de 2045.»;

- b) en la subsección «Criterios técnicos de selección», subsección «No causar un perjuicio significativo», los puntos 4 y 5 se sustituyen por el texto siguiente:

<p>«4) Transición hacia una economía circular</p>	<p>Se han adoptado medidas para gestionar y reciclar los residuos al final de su vida útil, en particular a través de acuerdos contractuales de desmantelamiento con proveedores de servicios de reciclado, la incorporación en las proyecciones financieras o la documentación oficial del proyecto. Estas medidas garantizan que los componentes y materiales se separen y traten para maximizar el reciclado y la reutilización de conformidad con la jerarquía de residuos, los principios de la normativa de la UE en materia de residuos y la normativa aplicable, en particular mediante la reutilización y el reciclado de las baterías y productos electrónicos, incluidas las materias primas críticas que contienen. Estas medidas incluyen también el control y la gestión de los materiales peligrosos.</p> <p>Se han adoptado medidas para evitar la generación de residuos en la fase de utilización (mantenimiento y funcionamiento de los servicios de transporte con respecto a los residuos de cocina) y para gestionar los residuos restantes de conformidad con la jerarquía de residuos.</p> <p>En el caso de las embarcaciones existentes de arqueo bruto superior a 500 toneladas y de los buques de nueva construcción que los sustituyan, la actividad cumple los requisitos del Reglamento (UE) n.º 1257/2013. Los buques desguazados se reciclan en instalaciones incluidas en la lista europea de instalaciones de reciclado de buques establecida en la Decisión de Ejecución 2016/2323 de la Comisión.</p> <p>La actividad cumple con la Directiva (UE) 2019/883 en lo que respecta a la protección del medio marino frente a las repercusiones negativas de las descargas de desechos por los buques.</p> <p>El buque navega con arreglo al anexo V del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, de 2 de noviembre de 1973 (Convenio MARPOL de la OMI), en particular para generar menos cantidades de residuos y reducir las descargas legales, gestionando sus residuos de una manera sostenible y respetuosa del medio ambiente.</p>
<p>5) Prevención y control de la contaminación</p>	<p>En lo que respecta a la reducción de las emisiones de óxidos de azufre y partículas, las embarcaciones cumplen la Directiva (UE) 2016/802, y la regla 14 del anexo VI del Convenio MARPOL de la OMI. El contenido de azufre en el combustible no excede del 0,50 % en peso (el límite global de azufre) ni del 0,10 % en peso en la zona de control de emisiones (ZCE) para los óxidos de azufre designados en el mar del Norte y el mar Báltico, así como en el mar Mediterráneo (a partir de 2025), por la OMI⁵.</p> <p>En cuanto a las emisiones de óxidos de nitrógeno (NO_x), las embarcaciones cumplen la regla 13 del anexo VI del Convenio MARPOL de la OMI. El requisito de control de nivel II aplicable a las emisiones de NO_x se aplica a los buques construidos después de 2011. Solo mientras navegan en zonas de control de las emisiones de NO_x establecidas conforme a las reglas de la OMI, los buques construidos después del 1 de enero de 2016 cumplen los requisitos más estrictos (nivel III) aplicables a los motores para reducir las emisiones de NO_x⁶.</p> <p>La descarga de aguas negras y grises cumple con el anexo IV del Convenio MARPOL de la OMI.</p> <p>Se han adoptado medidas para minimizar la toxicidad de la pintura antiincrustante y los biocidas, de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 528/2012.</p>

- ^{*1} Combustibles que cumplen los criterios técnicos de selección especificados en las secciones 3.10 y 4.13 del presente anexo.
- ^{*2} Requisitos del EEDI definidos como un factor de reducción porcentual, que se aplicará al valor de referencia EEDI, según lo acordado por el Comité de Protección del Medio Marino de la Organización Marítima Internacional en su septuagésimo quinto período de sesiones. Los puntos porcentuales definidos en los criterios técnicos de selección para el EEDI se añadirán al factor de reducción porcentual del EEDI.
- ^{*3} Requisitos del EEXI definidos como un factor de reducción porcentual, que se aplicará al valor de referencia EEDI, según lo acordado por el Comité de Protección del Medio Marino de la Organización Marítima Internacional en su septuagésimo sexto período de sesiones. Los puntos porcentuales definidos en los criterios técnicos de selección de la taxonomía para el EEXI se añadirán al factor de reducción porcentual del EEXI. [Índice de eficiencia energética aplicable a los buques existentes (EEXI, por sus siglas en inglés), obligatorio a partir del 1 de enero de 2023 para todas las embarcaciones de transporte marítimo de mercancías o pasajeros, para medir su eficiencia energética e iniciar la recogida de datos para los informes de su indicador de intensidad de carbono (CII) operacional anual y su calificación CII (versión de 27.6.2023: <https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/EEXI-CII-FAQ.aspx>).
- ^{*4} La intensidad de gases de efecto invernadero de la energía utilizada a bordo por un buque la verifica un tercero independiente y se calcula como la cantidad de emisiones de gases de efecto invernadero por unidad de energía con arreglo a la metodología y los valores por defecto especificados en un Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo al uso de combustibles renovables y combustibles hipocarbónicos en el transporte marítimo y por el que se modifica la Directiva 2009/16/CE.
- ^{*5} En lo que respecta a la ampliación a otros mares de la Unión de los requisitos aplicables en la zona de control de emisiones, los países ribereños del mar Mediterráneo están debatiendo la creación de la correspondiente ZCE en el marco jurídico del Convenio de Barcelona.
- ^{*6} En la Unión, el requisito es aplicable a partir de 2021 en el mar Báltico y el mar del Norte.».

16) La sección 6.12 se modifica como sigue:

a) en la subsección «Criterios técnicos de selección», subsección «Contribución sustancial a la mitigación del cambio climático», el punto 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. La actividad cumple uno o varios de los criterios siguientes:

- a) la actividad de renovación reduce el consumo de combustible de la embarcación en, al menos, un 15 % expresado en gramos de combustible por toneladas de peso muerto y por milla náutica en el caso de las embarcaciones de transporte de mercancías, o por arqueo bruto por milla náutica en el caso de las embarcaciones de transporte de pasajeros, según demuestran la dinámica de fluidos computacional (CFD), pruebas en tanques o cálculos de ingeniería similares;
- b) permite a las embarcaciones alcanzar un valor del índice de eficiencia energética de los buques existente (EEXI) al menos un 10 % inferior a los requisitos del EEXI aplicables el 1 de enero de 2023, siempre que las embarcaciones puedan funcionar con combustibles con cero emisiones directas (emisiones de escape) o con combustibles procedentes de fuentes renovables^{*1}, puedan cargarse en el puesto de amarre y estén equipadas con tecnología de alimentación eléctrica enchufable.»;

b) en la subsección «Criterios técnicos de selección», subsección «No causar un perjuicio significativo», los puntos 4 y 5 se sustituyen por el texto siguiente:

<p>«4) Transición hacia una economía circular</p>	<p>Se han adoptado medidas para gestionar y reciclar los residuos al final de su vida útil, en particular a través de acuerdos contractuales de desmantelamiento con proveedores de servicios de reciclado, la incorporación en las proyecciones financieras o la documentación oficial del proyecto. Estas medidas garantizan que los componentes y materiales se separen y traten para maximizar el reciclado y la reutilización de conformidad con la jerarquía de residuos, los principios de la normativa de la UE en materia de residuos y la normativa aplicable, en particular mediante la reutilización y el reciclado de las baterías y productos electrónicos, incluidas las materias primas críticas que contienen. Estas medidas incluyen también el control y la gestión de los materiales peligrosos.</p>
---	--

	<p>En el caso de las embarcaciones existentes de arqueo bruto superior a 500 toneladas y de los buques de nueva construcción que los sustituyan, la actividad cumple los requisitos del Reglamento (UE) n.º 1257/2013. Los buques desguazados se reciclan en instalaciones incluidas en la lista europea de instalaciones de reciclado de buques establecida en la Decisión de Ejecución 2016/2323 de la Comisión.</p> <p>La actividad cumple con la Directiva (UE) 2019/883 en lo que respecta a la protección del medio marino frente a las repercusiones negativas de las descargas de desechos por los buques.</p> <p>El buque navega con arreglo al anexo V del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, de 2 de noviembre de 1973 (Convenio MARPOL de la OMI), en particular para generar menos cantidades de residuos y reducir las descargas legales, gestionando sus residuos de una manera sostenible y respetuosa del medio ambiente.</p>
5) Prevención y control de la contaminación	<p>La actividad se ajusta a los criterios establecidos en el apéndice C del presente anexo.</p> <p>En lo que respecta a la reducción de las emisiones de óxidos de azufre y partículas, las embarcaciones cumplen la Directiva (UE) 2016/802, y la regla 14 del anexo VI del Convenio MARPOL de la OMI. El contenido de azufre en el combustible no excede del 0,50 % en peso (el límite global de azufre) ni del 0,10 % en peso en la zona de control de emisiones (ZCE) para los óxidos de azufre designados en el mar del Norte y el mar Báltico, así como en el mar Mediterráneo (a partir de 2025), por la OMI².</p> <p>En cuanto a las emisiones de óxidos de nitrógeno (NO_x), las embarcaciones cumplen la regla 13 del anexo VI del Convenio MARPOL de la OMI. El requisito de control de nivel II aplicable a las emisiones de NO_x se aplica a los buques construidos después de 2011. Solo mientras navegan en zonas de control de las emisiones de NO_x establecidas conforme a las reglas de la OMI, los buques construidos después del 1 de enero de 2016 cumplen los requisitos más estrictos (nivel III) aplicables a los motores para reducir las emisiones de NO_x³.</p> <p>La descarga de aguas negras y grises cumple con el anexo IV del Convenio MARPOL de la OMI.</p> <p>Se han adoptado medidas para minimizar la toxicidad de la pintura antiincrustante y los biocidas, de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 528/2012.</p>

¹ Combustibles que cumplen los criterios técnicos de selección especificados en las secciones 3.10 y 4.13 del presente anexo.

² En lo que respecta a la ampliación a otros mares de la Unión de los requisitos aplicables en la zona de control de emisiones, los países ribereños del mar Mediterráneo están debatiendo la creación de la correspondiente ZCE en el marco jurídico del Convenio de Barcelona.

³ En la Unión, el requisito es aplicable a partir de 2021 en el mar Báltico y el mar del Norte.».

17) En la sección 6.13, subsección «Descripción de la actividad», el párrafo segundo se sustituye por el texto siguiente:

«Las actividades económicas de esta categoría podrían asociarse a varios códigos NACE, en particular los códigos F42.11, F42.12, F42.13, F43.21, M71.12 y M71.20, de conformidad con la nomenclatura estadística de actividades económicas establecida por el Reglamento (CE) n.º 1893/2006.».

18) La sección 6.14 se modifica como sigue:

a) en la subsección «Descripción de la actividad», el párrafo segundo se sustituye por el texto siguiente:

«Fabricación, instalación, consultoría técnica, renovación, modernización, reparación, mantenimiento y reconversión de productos, equipos, sistemas y *software* en relación con uno de los siguientes:

a) elementos montados sobre vías férreas;

b) componentes ferroviarios especificados en los puntos 2.2 a 2.6 del anexo II de la Directiva (UE) 2016/797.

Las actividades económicas de esta categoría podrían asociarse a varios códigos NACE, en particular los códigos C25.99, C27.9, C30.20, F42.12, F42.13, M71.12, M71.20, F43.21 y H52.21, de conformidad con la nomenclatura estadística de actividades económicas establecida por el Reglamento (CE) n.º 1893/2006.»;

b) en la subsección «Criterios técnicos de selección», subsección «Contribución sustancial a la mitigación del cambio climático», punto 1, se añade la letra d) siguiente:

«d) las herramientas digitales permiten un aumento de la eficiencia, la capacidad o el ahorro energético.»;

c) en la subsección «Criterios técnicos de selección», subsección «No causar un perjuicio significativo», los puntos 4, 5 y 6 se sustituyen por el texto siguiente:

<p>«4) Transición hacia una economía circular</p>	<p>Los operadores limitan la generación de residuos en los procesos relacionados con la construcción y la demolición y tienen en cuenta las mejores técnicas disponibles. Al menos el 70 % (en peso) de los residuos no peligrosos de construcción y demolición (con exclusión de los materiales naturales a que se refiere la categoría 17 05 04 de la lista de residuos establecida por la Decisión 2000/532/CE) generados en la obra se preparan para la reutilización, el reciclado y otras formas de valorización de materiales, incluidas las operaciones de relleno utilizando residuos en sustitución de otros materiales, de conformidad con la jerarquía de residuos y el Protocolo de gestión de residuos de construcción y demolición en la UE¹. Los operadores utilizan la demolición selectiva para permitir la eliminación y la manipulación segura de sustancias peligrosas y facilitar la reutilización y el reciclado de alta calidad.</p> <p>En lo que respecta a la fabricación de los componentes, en la actividad se evalúa la disponibilidad de —y, cuando es factible, se adoptan— técnicas que apoyan:</p> <p>a) la reutilización y el uso de materias primas secundarias y componentes reutilizados en los productos fabricados;</p> <p>b) el diseño con vistas a una alta durabilidad, la reciclabilidad, el fácil desmontaje y la adaptabilidad de los productos fabricados;</p> <p>c) una gestión de residuos que da prioridad al reciclado sobre la eliminación en el proceso de fabricación;</p> <p>d) la información sobre sustancias preocupantes a lo largo del ciclo de vida de los productos fabricados, y la trazabilidad de esas sustancias.</p>
<p>5) Prevención y control de la contaminación</p>	<p>Cuando proceda, habida cuenta de la sensibilidad de la zona afectada, en particular en lo que respecta al tamaño de la población afectada, el ruido y las vibraciones derivados del uso de la infraestructura se mitigan mediante la introducción de zanjas abiertas, barreras u otras medidas, y se ajustan a la Directiva 2002/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo².</p>

	<p>Se toman medidas para reducir el ruido, el polvo y las emisiones contaminantes durante los trabajos de construcción o mantenimiento.</p> <p>En lo que respecta a la fabricación de los componentes, la actividad se ajusta a los criterios establecidos en el apéndice C del presente anexo.</p>
6) Protección y recuperación de la biodiversidad y los ecosistemas	<p>La actividad se ajusta a los criterios establecidos en el apéndice D del presente anexo.</p> <p>Además, debe garantizarse lo siguiente:</p> <p>a) en la Unión, en relación con los espacios de la Red Natura 2000: que la actividad no tiene efectos significativos en los espacios de la Red Natura 2000, en vista de sus objetivos de conservación, sobre la base de una evaluación adecuada realizada de conformidad con el artículo 6, apartado 3, de la Directiva 92/43/CEE del Consejo³;</p> <p>b) en la Unión, en cualquier zona: que la actividad no es perjudicial para la recuperación o el mantenimiento de las poblaciones de especies protegidas en virtud de la Directiva 92/43/CEE y de la Directiva 2009/147/CE del Parlamento Europeo y del Consejo⁴ en un estado de conservación favorable. La actividad tampoco es perjudicial para la recuperación o el mantenimiento de los tipos de hábitats de que se trate y protegidos en virtud de la Directiva 92/43/CEE en un estado de conservación favorable;</p> <p>c) fuera de la Unión, que las actividades se realicen de conformidad con la legislación aplicable en materia de conservación de hábitats y especies.</p>

¹ Protocolo de gestión de residuos de construcción y demolición en la UE, septiembre de 2016: <https://ec.europa.eu/docsroom/documents/20509/?locale=es>

² Directiva 2002/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de junio de 2002, sobre evaluación y gestión del ruido ambiental-Declaración de la Comisión ante el Comité de Conciliación de la Directiva sobre evaluación y gestión del ruido ambiental (DO L 189 de 18.7.2002, p. 12).

³ Directiva 92/43/CEE del Consejo, de 21 de mayo de 1992, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres (DO L 206 de 22.7.1992, p. 7).

⁴ Directiva 2009/147/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de noviembre de 2009, relativa a la conservación de las aves silvestres (versión codificada) (DO L 20 de 26.1.2010, p. 7).»;

19) en la sección 6.15, subsección «Descripción de la actividad», el párrafo segundo se sustituye por el texto siguiente:

«Las actividades económicas de esta categoría podrían asociarse a varios códigos NACE, en particular los códigos F42.11, F42.13, M71.12 y M71.20, de conformidad con la nomenclatura estadística de actividades económicas establecida por el Reglamento (CE) n.º 1893/2006.».

20) La sección 6.16 se modifica como sigue:

a) la subsección «Descripción de la actividad» se sustituye por el texto siguiente:

«*Descripción de la actividad*

Construcción, modernización, explotación y mantenimiento de la infraestructura necesaria para la explotación sin emisiones de CO₂ (emisiones de escape) de embarcaciones o de las operaciones propias del puerto, así como de la infraestructura destinada a transbordos y al cambio modal e instalaciones de servicio, seguridad y sistemas de gestión del tráfico.

Las actividades económicas de esta categoría no comprenden el dragado de vías navegables.

Las actividades económicas de esta categoría podrían asociarse a varios códigos NACE, en particular los códigos F42.91, M71.12 y M71.20, de conformidad con la nomenclatura estadística de actividades económicas establecida por el Reglamento (CE) n.º 1893/2006. Una actividad económica de esta categoría es una actividad facilitadora de acuerdo con el artículo 10, apartado 1, letra i), del Reglamento (UE) 2020/852, cuando cumple con los criterios técnicos de selección establecidos en la presente sección.»;

b) en la subsección «Criterios técnicos de selección», subsección «Contribución sustancial a la mitigación del cambio climático», punto 1, se añade la letra e) siguiente:

«e) la modernización de la infraestructura existente necesaria para propiciar el cambio modal y ser apta para el uso por buques con cero emisiones directas de la CO₂ (gases de escape) y que haya sido objeto de una evaluación verificada del impacto del cambio climático de conformidad con la Comunicación — Orientaciones técnicas sobre la defensa contra el cambio climático de las infraestructuras para el período 2021-2027 (2021/C 373/01).»;

c) en la subsección «Criterios técnicos de selección», subsección «No causar un perjuicio significativo», los puntos 3, 4, 5 y 6 se sustituyen por el texto siguiente:

<p>«3) Uso sostenible y protección de los recursos hídricos y marinos</p>	<p>La actividad cumple con los requisitos establecidos en el artículo 4 de la Directiva 2000/60/CE.</p> <p>De conformidad con el artículo 4 de la Directiva 2000/60/CE, y en particular con su apartado 7, debe llevarse a cabo una evaluación del impacto del proyecto para analizar todos sus posibles impactos en el estado de las masas de agua de la misma demarcación hidrográfica y en hábitats protegidos y especies que dependen directamente del agua, teniendo en cuenta, en particular, los corredores de migración, los ríos de caudal libre o los ecosistemas cercanos a condiciones inalteradas.</p> <p>La evaluación se basa en datos recientes, exhaustivos y exactos, incluidos los datos de la vigilancia de los elementos de calidad biológica que son específicamente sensibles a las alteraciones hidromorfológicas, así como en el estado previsto de la masa de agua como resultado de las nuevas actividades, en comparación con su estado actual. Se evalúan, en particular, los impactos acumulados del nuevo proyecto con otras infraestructuras existentes o previstas en la demarcación hidrográfica.</p> <p>Sobre la base de esa evaluación de impacto, se ha establecido que el proyecto está concebido, por su diseño y ubicación y por sus medidas de mitigación, para cumplir uno de los requisitos siguientes:</p> <p>a) el proyecto no provoca ningún deterioro del buen estado o buen potencial de la masa de agua específica a la que está vinculado, ni compromete su consecución;</p> <p>b) si el proyecto corre el riesgo de provocar un deterioro del buen estado o buen potencial de la masa de agua específica a la que está vinculado, o de comprometer su consecución, dicho deterioro no es significativo y está justificado por una evaluación detallada de costes y beneficios que demuestra lo siguiente:</p> <p>i) la existencia de razones imperiosas de interés general o el hecho de que los beneficios esperados del proyecto de infraestructura de navegación previsto en términos de adaptación al cambio climático o mitigación del mismo superan los costes del deterioro del estado del agua para el medio ambiente y la sociedad;</p>
---	---

	<p>ii) el hecho de que el interés público superior o los beneficios previstos de la actividad no puedan lograrse, por razones de viabilidad técnica o de costes desproporcionados, por otros medios que puedan conducir a un mejor resultado medioambiental (como soluciones basadas en la naturaleza, la reubicación de la actividad, la rehabilitación o renovación de las infraestructuras existentes o el uso de tecnologías que no perturben la continuidad del río).</p> <p>Se aplican todas las medidas de mitigación técnicamente viables y ecológicamente pertinentes para reducir los efectos adversos en el agua, así como en los hábitats protegidos y las especies que dependen directamente del agua.</p> <p>Las medidas de mitigación incluyen, cuando proceda y en función de los ecosistemas presentes de forma natural en las masas de agua afectadas:</p> <p>a) medidas para asegurar unas condiciones lo más cercanas posibles a la continuidad sin perturbaciones, en particular, medidas para garantizar la continuidad longitudinal y lateral y un flujo ecológico y de sedimentos mínimo;</p> <p>b) medidas para proteger o mejorar las condiciones morfológicas y los hábitats de especies acuáticas;</p> <p>c) medidas para reducir los efectos adversos de la eutrofización.</p> <p>La eficacia de esas medidas se supervisa en el contexto de la autorización o el permiso que establece las condiciones destinadas a lograr el buen estado o el buen potencial de la masa de agua afectada.</p> <p>El proyecto no compromete de forma permanente el logro de un buen estado o buen potencial en ninguna de las masas de agua de la misma demarcación hidrográfica.</p> <p>Además de las medidas de mitigación, y cuando proceda, se aplican medidas compensatorias para garantizar que el proyecto no provoque un deterioro global del estado de las masas de agua de la misma demarcación hidrográfica. Para lograr ese resultado, se restablece la continuidad longitudinal o lateral dentro de la misma demarcación hidrográfica en una medida que compense la interrupción de la continuidad que puede provocar el proyecto de infraestructura de navegación previsto. La compensación comienza antes de la ejecución del proyecto.</p>
4) Transición hacia una economía circular	<p>Los operadores limitan la generación de residuos en los procesos relacionados con la construcción y la demolición y tienen en cuenta las mejores técnicas disponibles. Al menos el 70 % (en peso) de los residuos no peligrosos de construcción y demolición, con exclusión de los materiales naturales a que se refiere la categoría 17 05 04 de la lista de residuos establecida por la Decisión 2000/532/CE) generados en la obra se preparan para la reutilización, el reciclado y otras formas de valorización de materiales, incluidas las operaciones de relleno utilizando residuos en sustitución de otros materiales, de conformidad con la jerarquía de residuos y el Protocolo de gestión de residuos de construcción y demolición en la UE. Los operadores utilizan la demolición selectiva para permitir la eliminación y la manipulación segura de sustancias peligrosas y facilitar la reutilización y el reciclado de alta calidad.</p> <p>En la actividad se evalúa la disponibilidad de —y, cuando es factible, se adoptan — técnicas que apoyan:</p> <p>a) la reutilización y el uso de materias primas secundarias y componentes reutilizados en los productos fabricados;</p>

	<p>b) el diseño con vistas a una alta durabilidad, la reciclabilidad, el fácil desmontaje y la adaptabilidad de los productos fabricados;</p> <p>c) una gestión de residuos que da prioridad al reciclado sobre la eliminación en el proceso de fabricación;</p> <p>d) la información sobre sustancias preocupantes a lo largo del ciclo de vida de los productos fabricados, y la trazabilidad de esas sustancias.</p>
5) Prevención y control de la contaminación	<p>La actividad se ajusta a los criterios establecidos en el apéndice C del presente anexo.</p> <p>Se toman medidas para reducir el ruido, la vibración, el polvo y las emisiones contaminantes durante los trabajos de construcción y mantenimiento.</p>
6) Protección y recuperación de la biodiversidad y los ecosistemas	<p>Se ha completado una evaluación del impacto ambiental (EIA) o comprobación previa¹, de conformidad con la Directiva 2011/92/UE². Cuando se ha realizado una EIA, se han aplicado las medidas de mitigación y compensación necesarias para proteger el medio ambiente.</p> <p>La actividad no tiene efectos significativos en las zonas protegidas (sitios del Patrimonio Mundial de la UNESCO, Áreas Clave para la Biodiversidad, así como en otras zonas protegidas distintas de los espacios de la Red Natura 2000), ni en las especies protegidas sobre la base de una evaluación de su impacto que tenga en cuenta los mejores conocimientos disponibles³.</p> <p>Además, debe garantizarse lo siguiente:</p> <p>a) en la Unión, en relación con los espacios de la Red Natura 2000: que la actividad no tiene efectos significativos en los espacios de la Red Natura 2000, en vista de sus objetivos de conservación, sobre la base de una evaluación adecuada realizada de conformidad con el artículo 6, apartado 3, de la Directiva 92/43/CEE;</p> <p>b) en la Unión, en cualquier zona: que la actividad no es perjudicial para la recuperación o el mantenimiento de las poblaciones de especies protegidas en virtud de la Directiva 92/43/CEE y de la Directiva 2009/147/CE en un estado de conservación favorable. La actividad tampoco es perjudicial para la recuperación o el mantenimiento de los tipos de hábitats de que se trate y protegidos en virtud de la Directiva 92/43/CEE en un estado de conservación favorable;</p> <p>c) en la Unión, debe impedirse la introducción de especies exóticas invasoras, o bien su propagación se gestiona de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 1143/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo⁴;</p> <p>d) fuera de la Unión, que las actividades se realicen de conformidad con la legislación aplicable en materia de conservación de hábitats y especies y la gestión de especies exóticas invasoras.</p>

¹ El procedimiento mediante el cual la autoridad competente determina si proyectos enumerados en el anexo II de la Directiva 2011/92/UE deben someterse a una evaluación del impacto ambiental (según lo dispuesto en el artículo 4, apartado 2, de dicha Directiva).

² En el caso de actividades realizadas en terceros países, de conformidad con la legislación nacional aplicable o con normas internacionales equivalentes que exigen una EIA o una comprobación previa, por ejemplo, la Norma de Desempeño 1 de la IFC: Evaluación y manejo de los riesgos e impactos ambientales y sociales.

- ³ En el caso de actividades ubicadas en terceros países, de conformidad con la legislación nacional aplicable o con normas internacionales equivalentes que tengan por objeto la conservación de los hábitats naturales, la fauna y la flora silvestres, y que requieran que se lleve a cabo 1) un procedimiento de comprobación previa para determinar si, respecto de una determinada actividad, es necesaria una evaluación adecuada de los posibles efectos sobre hábitats y especies protegidos; 2) dicha evaluación adecuada, cuando la comprobación previa haya determinado que es necesario realizarla, por ejemplo, la Norma de Desempeño 6 de la IFC: Conservación de la biodiversidad y manejo sostenible de los recursos naturales vivos.
- ⁴ Reglamento (UE) n.º 1143/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de octubre de 2014, sobre la prevención y la gestión de la introducción y propagación de especies exóticas invasoras (DO L 317 de 4.11.2014, p. 35).».

21) La sección 6.17 se modifica como sigue:

- a) en la subsección «Descripción de la actividad», el primer párrafo se sustituye por el texto siguiente:

«Descripción de la actividad

Construcción, modernización, mantenimiento y explotación de infraestructuras necesarias para la explotación con cero emisiones de CO₂ (emisiones de escape) de aeronaves o para las operaciones propias de los aeropuertos, y para el suministro fijo de energía eléctrica y de aire preacondicionado en tierra a aeronaves estacionadas, así como a la infraestructura dedicada al transbordo por ferrocarril y por vías navegables.»;

- b) en la subsección «Criterios técnicos de selección», subsección «Contribución sustancial a la mitigación del cambio climático», se añade la letra d) siguiente:

«d) la infraestructura y las instalaciones se destinan al transbordo de mercancías por ferrocarril y por vías navegables: infraestructura de la terminal y superestructuras para la carga, la descarga y el transbordo de mercancías.».

22) Se añaden las secciones 6.18, 6.19 y 6.20 siguientes:

«6.18. **Leasing de aeronaves**

Descripción de la actividad

Alquiler y *leasing* de aeronaves y piezas y equipos de aeronaves¹.

Las actividades económicas de esta categoría podrían asociarse a un código NACE, el código N77.35, de conformidad con la nomenclatura estadística de actividades económicas establecida por el Reglamento (CE) n.º 1893/2006.

Si una actividad económica de esta categoría no cumple el criterio relativo a una contribución sustancial especificado en la letra a) de la presente sección, dicha actividad es una actividad de transición según el artículo 10, apartado 2, del Reglamento (UE) 2020/852, siempre que cumpla el resto de los criterios técnicos de selección previstos en la presente sección.

Criterios técnicos de selección

Contribución sustancial a la mitigación del cambio climático

La actividad consiste en el alquiler o *leasing* de una de las siguientes:

- a) aeronaves con cero emisiones directas de CO₂ (emisiones de escape);
- b) aeronaves entregadas antes del 11 de diciembre de 2023 que cumplan los criterios técnicos de selección a que se refiere la sección 3.21, subsección “Contribución sustancial a la mitigación del cambio climático”, letras b) o c);
- c) aeronaves entregadas después del 11 de diciembre de 2023 que cumplan los criterios técnicos de selección a que se refiere la sección 3.21, subsección “Contribución sustancial a la mitigación del cambio climático”, letras b) o c), y el compromiso de que otra aeronave no conforme de la flota sea:
- i) retirada de forma permanente del uso en un plazo de seis meses a partir de la entrega de la aeronave conforme, en cuyo caso no se aplica la tasa de sustitución; o
-

- ii) retirada de forma permanente de la flota en un plazo de seis meses a partir de la entrega de la aeronave conforme, en cuyo caso la parte de cumplimiento de la taxonomía de la aeronave admisible está limitada por la tasa de sustitución establecida en la sección 3.21,

en la que la aeronave retirada de forma permanente del uso o de la flota:

- i) no cumple los márgenes establecidos en la sección 3.21, subsección “Contribución sustancial a la mitigación del cambio climático”, letra b);
- ii) tiene al menos el 80 % del peso máximo de despegue de la aeronave que cumple los criterios;
- iii) ha permanecido en la flota al menos doce meses antes de su retirada;
- iv) dispone de una prueba de aeronavegabilidad que se remonta a menos de seis meses antes de la entrega de la aeronave conforme.

El arrendador garantiza que las aeronaves contempladas en las letras b) o c) funcionan con combustibles de aviación sostenibles (CAS) en consonancia con los criterios especificados en la sección 6.19, letra d), y apartado 2 del presente anexo.

No causar un perjuicio significativo

2)	Adaptación al cambio climático	La actividad se ajusta a los criterios establecidos en el apéndice A del presente anexo.
3)	Uso sostenible y protección de los recursos hídricos y marinos	No procede.
4)	Transición hacia una economía circular	<p>Se han adoptado medidas para evitar la generación de residuos en la fase de utilización (mantenimiento) y para gestionar los residuos restantes de conformidad con la jerarquía de residuos.</p> <p>En la actividad se evalúa la disponibilidad de —y, cuando es factible, se adoptan— técnicas que apoyan:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) la reutilización y el uso de materias primas secundarias y componentes reutilizados en los productos fabricados; b) el diseño con vistas a una alta durabilidad, la reciclabilidad, el fácil desmontaje y la adaptabilidad de los productos fabricados; c) una gestión de residuos que da prioridad al reciclado sobre la eliminación en el proceso de fabricación; d) la información sobre sustancias preocupantes a lo largo del ciclo de vida de los productos fabricados, y la trazabilidad de esas sustancias. <p>Se han adoptado medidas para gestionar y reciclar los residuos al final de su vida útil, en particular a través de acuerdos contractuales de desmantelamiento con proveedores de servicios de reciclado, la incorporación en las proyecciones financieras o la documentación oficial del proyecto. Estas medidas garantizan que los componentes y materiales se separen y traten para maximizar el reciclado y la reutilización de conformidad con la jerarquía de residuos, los principios de la normativa de la UE en materia de residuos y la normativa aplicable, en particular mediante la reutilización y el reciclado de las baterías y productos electrónicos, incluidas las materias primas críticas que contienen. Estas medidas incluyen también el control y la gestión de los materiales peligrosos.</p>

5) Prevención y control de la contaminación	<p>La actividad se ajusta a los criterios establecidos en el apéndice C del presente anexo.</p> <p>La aeronave cumple los requisitos pertinentes a que se refiere el artículo 9, apartado 2, del Reglamento (UE) 2018/1139.</p> <p>Las aeronaves a que se refiere la subsección “Contribución sustancial a la mitigación del cambio climático”, letras b) y c), cumplen las siguientes normas:</p> <p>a) para las aeronaves distintas de las de carga: modificación 13 del volumen I (Ruido de las aeronaves), capítulo 14, del anexo 16 del Convenio de Chicago, en la que la suma de las diferencias en los tres puntos de medición entre los niveles máximos de ruido y los niveles máximos permitidos de ruido especificados en los apartados 14.4.1.1, 14.4.1.2 y 14.4.1.3 no será inferior a 22 EPNdB; para las aeronaves de carga: modificación 13 del volumen I (Ruido de las aeronaves), capítulo 14 del anexo 16 del Convenio de Chicago;</p> <p>b) modificación 10 del volumen II (emisiones de los motores), capítulos 2 y 4, del anexo 16 del Convenio de Chicago.</p>
6) Protección y recuperación de la biodiversidad y los ecosistemas	No procede.

6.19. Transporte aéreo de pasajeros y de mercancías

Descripción de la actividad

Adquisición, financiación y explotación de aeronaves, en particular el transporte de pasajeros y mercancías.

La actividad económica no incluye el *leasing* de aeronaves a que se refiere la sección 6.18.

Las actividades económicas de esta categoría podrían asociarse a varios códigos NACE, en particular los códigos H51.1 y H51.21, de conformidad con la nomenclatura estadística de actividades económicas establecida por el Reglamento (CE) n.º 1893/2006.

Si una actividad económica de esta categoría no cumple el criterio relativo a una contribución sustancial especificado en la letra a) de la presente sección, dicha actividad es una actividad de transición según el artículo 10, apartado 2, del Reglamento (UE) 2020/852, siempre que cumpla el resto de los criterios técnicos de selección previstos en la presente sección.

Criterios técnicos de selección

Contribución sustancial a la mitigación del cambio climático

La actividad se realiza utilizando uno de los siguientes:

- a) aeronaves con cero emisiones directas de CO₂ (emisiones de escape);
- b) hasta el 31 de diciembre de 2029, aeronaves adquiridas antes del 11 de diciembre de 2023 que cumplan los criterios técnicos de selección que se especifican en la sección 3.21, subsección “Contribución sustancial a la mitigación del cambio climático”, letras b) o c);
- c) hasta el 31 de diciembre de 2029, aeronaves adquiridas después del 11 de diciembre de 2023 que cumplan los criterios técnicos de selección que se especifican en la sección 3.21, subsección “Contribución sustancial a la mitigación del cambio climático”, letras b) o c), y el compromiso de que otra aeronave no conforme de la flota sea:
 - i) retirada de forma permanente del uso en un plazo de seis meses a partir de la entrega de la aeronave conforme, en cuyo caso no se aplica la tasa de sustitución, o

- ii) retirada de forma permanente de la flota en un plazo de seis meses a partir de la entrega de la aeronave conforme, en cuyo caso la parte de cumplimiento de la taxonomía de la aeronave admisible está limitada por la tasa de sustitución establecida en la sección 3.21;
 - en la que la aeronave retirada de forma permanente del uso o de la flota:
 - i) no cumple los márgenes definidos en la sección 3.21, subsección “Contribución sustancial a la mitigación del cambio climático”, letra b);
 - ii) tiene al menos el 80 % del peso máximo de despegue de la aeronave que cumple los criterios;
 - iii) ha permanecido en la flota al menos doce meses antes de su retirada;
 - iv) dispone de una prueba de aeronavegabilidad que se remonta a menos de seis meses antes de la entrega de la aeronave conforme;
- d) a partir del 1 de enero de 2030, las aeronaves que cumplan los criterios técnicos de selección especificados en las letras b) o c) anteriores y que operen con un porcentaje mínimo de combustibles de aviación sostenibles (CAS), correspondiente al 15 % en 2030, y que aumente en 2 puntos porcentuales cada año a partir de entonces;
- e) las aeronaves operadas con un porcentaje mínimo de combustibles de aviación sostenibles (CAS), correspondiente al 5 % en 2022, con un aumento de porcentaje de CAS de 2 puntos porcentuales cada año a partir de entonces.

El requisito de uso de CAS a que se refieren las letras d) y e) se calcula en relación con el combustible de aviación total utilizado por la aeronave conforme y el CAS utilizado a nivel de flota. Los operadores calculan el cumplimiento como la relación entre la cantidad (expresada en toneladas) de CAS adquirida a nivel de flota dividida por el combustible de aviación total utilizado por la aeronave conforme multiplicado por 100. Los CAS se definen en un Reglamento relativo a la garantía de unas condiciones de competencia equitativas para un transporte aéreo sostenible.

No causar un perjuicio significativo

2)	Adaptación al cambio climático	La actividad se ajusta a los criterios establecidos en el apéndice A del presente anexo.
3)	Uso sostenible y protección de los recursos hídricos y marinos	No procede.
4)	Transición hacia una economía circular	Se han adoptado medidas para evitar la generación de residuos en la fase de utilización (mantenimiento y funcionamiento de los servicios de transporte con respecto a los residuos de cocina) y para gestionar los residuos restantes de conformidad con la jerarquía de residuos. Se han adoptado medidas para gestionar y reciclar los residuos al final de su vida útil, en particular a través de acuerdos contractuales de desmantelamiento con proveedores de servicios de reciclado, la incorporación en las proyecciones financieras o la documentación oficial del proyecto. Estas medidas garantizan que los componentes y materiales se separen y traten para maximizar el reciclado y la reutilización de conformidad con la jerarquía de residuos, los principios de la normativa de la UE en materia de residuos y la normativa aplicable, en particular mediante la reutilización y el reciclado de las baterías y productos electrónicos, incluidas las materias primas críticas que contienen. Estas medidas incluyen también el control y la gestión de los materiales peligrosos.

5) Prevención y control de la contaminación	<p>La actividad se ajusta a los criterios establecidos en el apéndice C del presente anexo.</p> <p>La aeronave cumple los requisitos pertinentes a que se refiere el artículo 9, apartado 2, del Reglamento (UE) 2018/1139.</p> <p>La aeronave que se ajusta los criterios técnicos de selección establecidos en las letras b) a e) cumple las siguientes normas:</p> <p>a) para las aeronaves distintas de las de carga: modificación 13 del volumen I (Ruido de las aeronaves), capítulo 14, del anexo 16 del Convenio de Chicago, en la que la suma de las diferencias en los tres puntos de medición entre los niveles máximos de ruido y los niveles máximos permitidos de ruido especificados en los apartados 14.4.1.1, 14.4.1.2 y 14.4.1.3 no será inferior a 22 EPNdB; para las aeronaves de carga: modificación 13 del volumen I (Ruido de las aeronaves), capítulo 14 del anexo 16 del Convenio de Chicago;</p> <p>b) modificación 10 del volumen II (emisiones de los motores), capítulos 2 y 4, del anexo 16 del Convenio de Chicago.</p>
6) Protección y recuperación de la biodiversidad y los ecosistemas	No procede.

6.20. Operaciones de asistencia en tierra del transporte aéreo

Descripción de la actividad

Fabricación, reparación, mantenimiento, revisión, renovación, diseño, reconversión y modernización, compra, financiación, alquiler, *leasing* y explotación de equipos y actividades de servicios relacionados con el transporte aéreo (asistencia en tierra), en particular las actividades de servicios en tierra en los aeropuertos y el transporte de cargas, incluida la carga y descarga de mercancías desde aeronaves.

La actividad económica incluye:

- a) vehículos para las maniobras de estacionamiento de aeronaves y otros servicios dentro de la plataforma;
- b) equipos para el embarque de pasajeros, incluidos servicios de lanzadera de pasajeros y escaleras móviles;
- c) equipos para la manipulación de equipajes y cargas, incluidas las cintas móviles, tractores de equipaje, carretillas elevadora para aeropuerto, cargadores de plataforma baja y cargadoras de cubierta principal;
- d) equipos de restauración, incluidas las plataformas rodantes para contenedores refrigerados, excluidos los equipos con unidades de refrigeración accionadas por un motor de combustión interna;
- e) equipos de mantenimiento, incluidos los puestos y plataformas de mantenimiento;
- f) equipos de remolque y empuje;
- g) equipos de deshielo para aeronaves y motores;
- h) quitanieves y otros equipos de retirada de nieve y de deshielo de superficies;
- i) vehículos de remolque semirrobóticos.

La actividad económica no incluye los vehículos para el transporte de pasajeros y tripulación ni para el repostaje de aeronaves utilizadas en el aeropuerto a que se refieren las secciones 3.3, 6.3 y 6.6 del presente anexo.

Las actividades económicas de esta categoría podrían asociarse a varios códigos NACE, en particular los códigos H52.23, H52.24 y H52.29, de conformidad con la nomenclatura estadística de actividades económicas establecida por el Reglamento (CE) n.º 1893/2006.

Criterios técnicos de selección

Contribución sustancial a la mitigación del cambio climático

Vehículos de asistencia en tierra con cero emisiones directas de CO₂ (gases de escape).
La propulsión de todos los dispositivos y equipos de asistencia en tierra procede de un motor de emisión cero.

No causar un perjuicio significativo

2)	Adaptación al cambio climático	La actividad se ajusta a los criterios establecidos en el apéndice A del presente anexo.
3)	Uso sostenible y protección de los recursos hídricos y marinos	La actividad se ajusta a los criterios establecidos en el apéndice B del presente anexo. Por lo que respecta a las actividades de deshielo, se han adoptado medidas para garantizar los controles de vertidos necesarios a nivel aeroportuario, a fin de reducir el impacto medioambiental en los cursos de agua, en particular mediante el uso de sustancias químicas más sostenibles desde el punto de vista medioambiental, la recuperación de glicoles y el tratamiento de las aguas superficiales.
4)	Transición hacia una economía circular	Se han adoptado medidas para evitar la generación de residuos en la fase de utilización (mantenimiento y funcionamiento de los servicios de transporte con respecto a los residuos de cocina) y para gestionar los residuos restantes de conformidad con la jerarquía de residuos. Se han adoptado medidas para gestionar y reciclar los residuos al final de su vida útil, en particular a través de acuerdos contractuales de desmantelamiento con proveedores de servicios de reciclado, la incorporación en las proyecciones financieras o la documentación oficial del proyecto. Estas medidas garantizan que los componentes y materiales se separen y traten para maximizar el reciclado y la reutilización de conformidad con la jerarquía de residuos, los principios de la normativa de la UE en materia de residuos y la normativa aplicable, en particular mediante la reutilización y el reciclado de las baterías y productos electrónicos, incluidas las materias primas críticas que contienen. Estas medidas incluyen también el control y la gestión de los materiales peligrosos.
5)	Prevención y control de la contaminación	La actividad se ajusta a los criterios establecidos en el apéndice C del presente anexo.
6)	Protección y recuperación de la biodiversidad y los ecosistemas	No procede.

^{*1} La actividad incluye el *leasing* de piezas y equipos en la medida en que estos puedan vincularse a un tipo de aeronave elegible y mejore o mantenga el nivel de eficiencia de la aeronave.».

- 23) En la sección 7.1, subsección «Criterios técnicos de selección», subsección «No causar un perjuicio significativo», el punto 5 se sustituye por el texto siguiente:

«5) Prevención y control de la contaminación	<p>Los componentes y materiales de construcción utilizados en la construcción del edificio se ajustan a los criterios establecidos en el apéndice C del presente anexo.</p> <p>Los componentes y materiales de construcción utilizados en la construcción del edificio que pueden entrar en contacto con los ocupantes¹ emiten menos de 0,06 mg de formaldehído por m³ de aire de cámaras de ensayo, después de realizar los ensayos pertinentes de conformidad con las condiciones especificadas en el anexo XVII del Reglamento (CE) n.º 1907/2006, y menos de 0,001 mg de otros compuestos orgánicos volátiles cancerígenos de las categorías 1A y 1B por m³ de aire de cámaras de ensayo, después de realizar ensayos de conformidad con las normas CEN/EN 16516² o ISO 16000-3:2011³ u otras condiciones de ensayo y métodos de determinación normalizados equivalentes⁴.</p> <p>en los casos en que la nueva construcción se encuentra en un emplazamiento potencialmente contaminado (solares abandonados), este ha sido objeto de una investigación para la detección de contaminantes potenciales, por ejemplo, utilizando la norma ISO 18400⁵.</p> <p>Se toman medidas para reducir el ruido, el polvo y las emisiones contaminantes durante los trabajos de construcción o mantenimiento.</p>
--	---

¹ Aplicable a pinturas y barnices, placas de techo, revestimientos de suelos, incluidos los adhesivos y sellantes asociados, el aislamiento interior y los tratamientos de superficies interiores, como los destinados a tratar la humedad y el moho.

² CEN/TS 16516: 2013, Productos de construcción: Evaluación de la emisión de sustancias peligrosas. Determinación de las emisiones al aire interior.

³ ISO 16000-3:2011, Aire de interiores-Parte 3: Determinación del formaldehído y otros compuestos carbonílicos en aire de interiores y de cámaras de ensayo. Método de muestreo activo (versión de 4.6.2021: <https://www.iso.org/standard/51812.html>).

⁴ Los umbrales de emisión aplicables a los compuestos orgánicos volátiles cancerígenos se refieren a un período de ensayo de veintiocho días.

⁵ Serie ISO 18400, sobre el muestreo de la calidad del suelo.».

- 24) En la sección 7.2, subsección «Criterios técnicos de selección», subsección «No causar un perjuicio significativo», el punto 5 se sustituye por el texto siguiente:

«5) Prevención y control de la contaminación	<p>Los componentes y materiales de construcción utilizados en la construcción del edificio se ajustan a los criterios establecidos en el apéndice C del presente anexo.</p> <p>Los componentes y materiales de construcción utilizados en la renovación del edificio que pueden entrar en contacto con los ocupantes¹ emiten menos de 0,06 mg de formaldehído por m³ de aire de cámaras de ensayo, después de realizar los ensayos pertinentes de acuerdo con las condiciones especificadas en el anexo XVII del Reglamento (CE) n.º 1907/2006, y menos de 0,001 mg de otros compuestos orgánicos volátiles cancerígenos de las categorías 1A y 1B por m³ de aire de cámaras de ensayo, después de realizar ensayos de conformidad con las normas CEN/EN 16516 o ISO 16000-3:2011² u otras condiciones de ensayo y métodos de determinación normalizados equivalentes³.</p> <p>Se toman medidas para reducir el ruido, el polvo y las emisiones contaminantes durante los trabajos de construcción o mantenimiento.</p>
--	--

¹ Aplicable a pinturas y barnices, placas de techo, revestimientos de suelos, incluidos los adhesivos y sellantes asociados, el aislamiento interior y los tratamientos de superficies interiores, como los destinados a tratar la humedad y el moho.

- ² ISO 16000-3:2011, Aire de interiores-Parte 3: Determinación del formaldehído y otros compuestos carbonílicos en aire de interiores y de cámaras de ensayo. Método de muestreo activo (versión de 4.6.2021: <https://www.iso.org/standard/51812.html>).
- ³ Los umbrales de emisión aplicables a los compuestos orgánicos volátiles cancerígenos se refieren a un período de ensayo de veintiocho días.».

25) En el apéndice B se añade el párrafo siguiente:

«La actividad no obstaculiza la consecución del buen estado medioambiental de las aguas marinas o no deteriora las aguas marinas que ya se encuentran en buen estado medioambiental, tal como se define en el artículo 3, punto 5, de la Directiva 2008/56/CE del Parlamento Europeo y del Consejo^{1,2}, teniendo en cuenta la Decisión (UE) 2017/848 de la Comisión³ en relación con los criterios y normas metodológicas pertinentes para dichos descriptores.

- ¹ Directiva 2008/56/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008, por la que se establece un marco de acción comunitaria para la política del medio marino (Directiva marco sobre la estrategia marina) (DO L 164 de 25.6.2008, p. 19).
- ² La definición establecida en el artículo 3, punto 5, de la Directiva 2008/56/CE dispone, en particular, que el buen estado medioambiental debe determinarse sobre la base de los descriptores cualitativos establecidos en el anexo I de dicha Directiva.
- ³ Decisión (UE) 2017/848 de la Comisión, de 17 de mayo de 2017, por la que se establecen los criterios y las normas metodológicas aplicables al buen estado medioambiental de las aguas marinas, así como especificaciones y métodos normalizados de seguimiento y evaluación, y por la que se deroga la Decisión 2010/477/UE (DO L 125 de 18.5.2017, p. 43).».

26) En el apéndice C, la letra f) se sustituye por el texto siguiente:

«f) sustancias, como tales, en forma de mezclas o contenidas en artículos, en una concentración superior al 0,1 % en peso, que reúnen los criterios establecidos en el artículo 57 del Reglamento (CE) n.º 1907/2006 y que hayan sido identificadas de conformidad con el artículo 59, apartado 1, de dicho Reglamento durante un período mínimo de dieciocho meses, excepto si los operadores evalúan y documentan que no se dispone en el mercado de otras sustancias o tecnologías alternativas adecuadas y que se utilizan en condiciones controladas¹;

- ¹ La Comisión revisará las excepciones a la prohibición de fabricar, comercializar o utilizar las sustancias mencionadas en la letra f) una vez que hayan publicado principios horizontales sobre el uso esencial de sustancias químicas.».

27) En el apéndice C, se suprime la letra g).

28) En el apéndice C, se inserta el apartado siguiente a continuación de la letra f):

«Además, la actividad no conduce a la fabricación, la presencia en el producto o la producción finales, ni a la comercialización, de otras sustancias, como tales, en forma de mezclas o contenidas en artículos, en una concentración superior al 0,1 % en peso, que cumplan los criterios del Reglamento (CE) n.º 1272/2008 para una de las clases o categorías de peligro mencionadas en el artículo 57 del Reglamento (CE) n.º 1907/2006, excepto si los operadores evalúan y documentan que no se dispone en el mercado de otras sustancias o tecnologías alternativas adecuadas y que se utilizan en condiciones controladas¹.

- ¹ La Comisión revisará las excepciones a la prohibición de la fabricación, presencia en el producto o la producción finales, o comercialización de las sustancias a que se refiere el presente apartado una vez que haya publicado principios horizontales sobre el uso esencial de sustancias químicas.».

ANEXO II

MODIFICACIONES DEL ANEXO II DEL REGLAMENTO DELEGADO (UE) 2021/2139

El anexo II del Reglamento Delegado (UE) 2021/2139 se modifica como sigue:

- 1) En la sección 3.13, subsección «Criterios técnicos de selección», subsección «No causar un perjuicio significativo», el punto 6 se sustituye por el texto siguiente:

«6) Protección y recuperación de la biodiversidad y los ecosistemas	La actividad se ajusta a los criterios establecidos en el apéndice D del presente anexo.»
---	---

- 2) En la sección 4.14, subsección «Descripción de la actividad», el párrafo tercero se sustituye por el texto siguiente:

«Las actividades económicas de esta categoría podrían asociarse a varios códigos NACE, en particular los códigos D35.22, F42.21 y H49.50, de conformidad con la nomenclatura estadística de actividades económicas establecida por el Reglamento (CE) n.º 1893/2006.».

- 3) En la sección 4.14, subsección «Criterios técnicos de selección», subsección «No causar un perjuicio significativo», el punto 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1) Mitigación del cambio climático	La conversión, reconversión o renovación no aumenta la capacidad de transporte y distribución de gas. La conversión, reconversión o renovación no amplía la vida útil de las redes más allá de su vida útil proyectada antes de la conversión, reconversión o renovación, a menos que la red esté destinada al hidrógeno u otros gases hipocarbónicos.».
-------------------------------------	---

- 4) En la sección 5.6, subsección «Descripción de la actividad», el párrafo segundo se sustituye por el texto siguiente:

«Las actividades económicas de esta categoría podrían asociarse a varios códigos NACE, en particular los códigos E37.00 y F42.99, de conformidad con la nomenclatura estadística de actividades económicas establecida por el Reglamento (CE) n.º 1893/2006.».

- 5) Se añade la sección 5.13 siguiente:

«5.13. **Desalinización**

Descripción de la actividad

Construcción, explotación, modernización, ampliación y renovación de plantas de desalinización para la producción de agua para su distribución en los sistemas de suministro de agua potable.

La actividad económica incluye la extracción de aguas marinas o salobres, el pretratamiento (por ejemplo, tratamientos diseñados para eliminar contaminantes, la formación de incrustaciones o el ensuciamiento de la membrana), el tratamiento (como la ósmosis inversa mediante tecnología de membrana), el postratamiento (desinfección y acondicionamiento) y el almacenamiento de agua procesada. La actividad económica incluye también la eliminación de salmuera (aguas de desecho) realizada mediante tuberías o salidas de aguas profundas que proporcionen dilución, o mediante otras técnicas de vertido de salmuera para plantas situadas en lugares más continentales (por ejemplo, para la desalinización de aguas salobres).

La actividad económica podrá aplicarse a aguas con distintos niveles de salinidad, siempre que dichas aguas no se consideren aguas dulces, tal como se definen en el anexo II de la Directiva 2000/60/CE.

Las actividades económicas de esta categoría podrían asociarse a varios códigos NACE, en particular los códigos E36.00 y F42.9, de conformidad con la nomenclatura estadística de actividades económicas establecida por el Reglamento (CE) n.º 1893/2006.

Si una actividad económica de esta categoría cumple el criterio relativo a una contribución sustancial especificado en el punto 5, esa actividad es una actividad facilitadora según el artículo 11, apartado 1, letra b), del Reglamento (UE) 2020/852, siempre que cumpla los criterios técnicos de selección previstos en la presente sección.

Criterios técnicos de selección

Contribución sustancial a la adaptación al cambio climático

1. La actividad económica ha aplicado soluciones físicas y no físicas (“soluciones de adaptación”) que reducen sustancialmente los riesgos climáticos físicos más importantes que son materiales respecto a esa actividad.
2. Los riesgos climáticos físicos que son materiales respecto a la actividad se han determinado a partir de los enumerados en el apéndice A del presente anexo mediante la realización de una sólida evaluación de las vulnerabilidades y los riesgos climáticos que consta de las siguientes etapas:
 - a) un análisis de la actividad para determinar los riesgos climáticos físicos de la lista del apéndice A del presente anexo que pueden afectar al desempeño de la actividad económica a lo largo de su duración prevista;
 - b) si se determina que la actividad está expuesta a un riesgo debido a uno o varios de los riesgos climáticos físicos enumerados en el apéndice A del presente anexo, una evaluación de las vulnerabilidades y los riesgos climáticos para determinar la importancia o materialidad de los riesgos climáticos físicos para la actividad económica;
 - c) una evaluación de las soluciones de adaptación que puedan reducir el riesgo climático físico identificado.

La evaluación de las vulnerabilidades y los riesgos climáticos es proporcional a la escala de la actividad y a su duración prevista, de tal manera que:

- a) en el caso de las actividades con una duración prevista de menos de diez años, la evaluación se realiza, al menos, utilizando proyecciones climáticas a la escala adecuada más pequeña;
 - b) en el caso de todas las demás actividades, la evaluación se lleva a cabo utilizando las proyecciones climáticas de mayor resolución y más avanzadas disponibles en la gama existente de escenarios futuros¹ compatibles con la duración prevista de la actividad, incluidos, por lo menos, escenarios de proyecciones climáticas a entre diez y treinta años cuando se trata de inversiones importantes.
3. Las proyecciones climáticas y la evaluación de los impactos se basan en las mejores prácticas y orientaciones disponibles y tienen en cuenta la información científica más avanzada sobre los análisis de la vulnerabilidad y el riesgo y las metodologías conexas, de conformidad con los informes más recientes del Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático², las publicaciones científicas revisadas por pares, y modelos de código abierto³ o de pago.
 4. Las soluciones de adaptación aplicadas:
 - a) no afectan negativamente a los esfuerzos de adaptación ni al nivel de resiliencia a los riesgos climáticos físicos de otras personas, de la naturaleza, del patrimonio cultural, de los bienes y de otras actividades económicas;
 - b) propician soluciones basadas en la naturaleza⁴ o se basan en la infraestructura azul o verde⁵, en la medida de lo posible;
 - c) son coherentes con las estrategias y los planes de adaptación locales, sectoriales, regionales o nacionales;
 - d) se vigilan y miden en función de indicadores predefinidos y se considera la posibilidad de adoptar medidas correctoras cuando no se cumplen esos indicadores;
 - e) cuando la solución aplicada es física y consiste en una actividad para la que se hayan especificado criterios técnicos de selección en el presente anexo, la solución cumple los criterios técnicos de selección relativos al principio de no causar un perjuicio significativo que sean aplicables a esa actividad.
-

5. Para que una actividad se considere una actividad facilitadora a tenor del artículo 11, apartado 1, letra b), del Reglamento (UE) 2020/852, el operador económico demuestra, mediante una evaluación de los riesgos climáticos actuales y futuros, con inclusión de la incertidumbre y sobre la base de datos sólidos, que la actividad proporciona una tecnología, producto, servicio, información o práctica, o promueve su uso, con uno de los siguientes objetivos principales:
- aumentar el nivel de resiliencia a los riesgos climáticos físicos de otras personas, de la naturaleza, del patrimonio cultural, de los bienes y de otras actividades económicas;
 - contribuir a los esfuerzos de adaptación de otras personas, de la naturaleza, del patrimonio cultural, de los bienes y de otras actividades económicas.

No causar un perjuicio significativo

1) Mitigación del cambio climático	Las emisiones de gases de efecto invernadero de la planta de desalinización no superan los 1 080 gCO ₂ e/m ³ de agua dulce producida (en particular los tratamientos, el bombeo y la eliminación de salmuera y el uso de energía correspondiente).
3) Uso sostenible y protección de los recursos hídricos y marinos	<p>Se determinan y afrontan los riesgos de degradación medioambiental relacionados con la preservación de la calidad del agua y la prevención del estrés hídrico con el objetivo de lograr un buen estado y un buen potencial ecológico de las aguas, tal como se definen en el artículo 2, puntos 22 y 23, del Reglamento (UE) 2020/852, de conformidad con la Directiva 2000/60/CE⁶, y se elabora un plan de gestión del uso y protección del agua para la masa o masas de agua potencialmente afectadas, en consulta con las partes interesadas pertinentes.</p> <p>El proyecto ha sido autorizado por la autoridad competente, en el marco de la gestión integrada de los recursos hídricos, teniendo en cuenta prioritariamente todas las demás opciones viables de suministro de agua, la gestión de la demanda de agua y las medidas de eficiencia, en consulta con las autoridades responsables de la gestión de los recursos hídricos.</p> <p>Se lleva a cabo una evaluación del impacto ambiental o una comprobación previa de conformidad con la legislación nacional, que incluye una evaluación del impacto en las aguas dulces y marinas de conformidad con las Directivas 2000/60/CE y 2008/56/CE.</p> <p>La actividad no obstaculiza la consecución del buen estado medioambiental de las aguas marinas o no deteriora las aguas marinas que ya se encuentran en buen estado medioambiental, tal como se define en el artículo 2, punto 21, del Reglamento (UE) 2020/852 y de conformidad con la Directiva 2008/56/CE que exige, en particular, que se adopten las medidas adecuadas para prevenir o mitigar los impactos en relación con los descriptores establecidos en el anexo I de dicha Directiva, teniendo en cuenta la Decisión (UE) 2017/848 de la Comisión en relación con los criterios y normas metodológicas pertinentes para dichos descriptores.</p> <p>La actividad cumple con la Directiva 2014/89/UE del Parlamento Europeo y del Consejo⁷.</p> <p>Con el fin de limitar las anomalías térmicas asociadas al vertido de calor residual, el operador de las plantas de desalinización controla:</p> <ol style="list-style-type: none"> la temperatura máxima de la masa de agua dulce receptora tras la mezcla; la diferencia máxima de temperatura entre la salmuera vertida y la masa de agua dulce receptora.

	El control de temperatura se aplica de conformidad con los valores umbral establecidos en el Derecho de la Unión y en el Derecho nacional.
4) Transición hacia una economía circular	No procede.
5) Prevención y control de la contaminación	<p>La eliminación de salmuera se basa en un estudio de impacto ambiental que incluye una evaluación de los efectos relativos a la eliminación marina de salmuera en puntos específicos, teniendo en cuenta los siguientes elementos:</p> <p>a) descripción y comprensión de las condiciones de base locales, como la calidad del agua marina, la topografía, las características hidrodinámicas y los ecosistemas marinos sobre la base de mediciones sobre el terreno y encuestas;</p> <p>b) análisis de los impactos de los vertidos de salmuera, sobre la base de los modelos de dispersión de los vertidos de salmuera y pruebas de toxicidad de laboratorio, con el fin de definir las condiciones de vertido seguras teniendo en cuenta la concentración salina, la alcalinidad total, la temperatura y los metales tóxicos.</p> <p>El nivel de detalle requerido en la evaluación es adecuado al tamaño, el proceso y los índices de recuperación de la planta de desalinización, así como a su ubicación.</p> <p>El estudio del impacto ambiental demuestra que el impacto del vertido de salmuera no deteriora la integridad del ecosistema.</p> <p>Sobre la base del estudio del impacto ambiental, la actividad adopta criterios seguros de vertido de salmuera, en particular objetivos de dilución mínima de salmuera en puntos específicos, sobre la base de una caracterización adecuada de las condiciones locales del agua, los ecosistemas, las especies y los hábitats, con el fin de mitigar los posibles efectos adversos de la eliminación de salmuera.</p>
6) Protección y recuperación de la biodiversidad y los ecosistemas	<p>Se ha completado una evaluación del impacto ambiental (EIA) o comprobación previa^{*8} de conformidad con la legislación nacional relativa a las evaluaciones del impacto ambiental^{*9}. Cuando se ha realizado una EIA, se aplican las medidas de mitigación, restauración y compensación necesarias para proteger el medio ambiente.</p> <p>La actividad no tiene efectos significativos en las zonas protegidas (los lugares declarados Patrimonio Mundial de la Unesco y las Áreas Clave para la Biodiversidad, así como otras zonas protegidas distintas de los espacios de la Red Natura 2000), ni en las especies protegidas sobre la base de una evaluación de su impacto que tenga en cuenta los mejores conocimientos disponibles^{*10}.</p>

^{*1} Entre los escenarios futuros cabe citar las trayectorias de concentración representativas RCP2.6, RCP4.5, RCP6.0 y RCP8.5 del Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático.

^{*2} Informes de evaluación sobre el cambio climático: impactos, adaptación y vulnerabilidad, publicados periódicamente por el Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC), el órgano de las Naciones Unidas encargado de evaluar los conocimientos científicos relacionados con los efectos del cambio climático, <https://www.ipcc.ch/reports/>.

^{*3} Como los servicios de Copernicus gestionados por la Comisión Europea.

- ^{*4} Las soluciones basadas en la naturaleza son aquellas soluciones inspiradas y respaldadas por la naturaleza, que son rentables, proporcionan simultáneamente beneficios ambientales, sociales y económicos, y ayudan a crear resiliencia. Dichas soluciones aportan más naturaleza y más características y procesos naturales, y con mayor diversidad, a las ciudades y paisajes terrestres y marinos, mediante intervenciones localmente adaptadas, eficientes en el uso de recursos y sistémicas. Por consiguiente, las soluciones basadas en la naturaleza benefician la diversidad y apoyan la prestación de una serie de servicios ecosistémicos (versión de 27.6.2023: https://ec.europa.eu/info/research-and-innovation/research-area/environment/nature-based-solutions_es)
- ^{*5} Véase la Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones: “Infraestructura verde: mejora del capital natural de Europa” [COM (2013) 249 final].
- ^{*6} En el caso de las actividades en terceros países, de conformidad con la legislación nacional aplicable o con normas internacionales que persiguen objetivos equivalentes al buen estado de las aguas y buen potencial ecológico, mediante normas sustantivas y de procedimiento equivalentes, es decir, un plan de gestión del uso y protección del agua elaborado en consulta con las partes interesadas pertinentes que garantice que: 1) se evalúa el impacto de las actividades en el estado o potencial ecológico identificado en una masa o masas de agua potencialmente afectadas y 2) se evita el deterioro o la prevención del buen estado o del potencial ecológico o, cuando esto no sea posible, 3) se justifica por la falta de mejores alternativas medioambientales que no sean desproporcionadamente costosas o inviables desde un punto de vista técnico, y se toman todas las medidas posibles para mitigar los efectos adversos en el estado de la masa de agua.
- ^{*7} Directiva 2014/89/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de julio de 2014, por la que se establece un marco para la ordenación del espacio marítimo (DO L 257 de 28.8.2014, p. 135).
- ^{*8} El procedimiento mediante el cual la autoridad competente determina si proyectos enumerados en el anexo II de la Directiva 2011/92/UE deben someterse a una evaluación del impacto ambiental (según lo dispuesto en el artículo 4, apartado 2, de dicha Directiva).
- ^{*9} En el caso de actividades realizadas en terceros países, de conformidad con la legislación nacional aplicable o con normas internacionales equivalentes que exigen una EIA o una comprobación previa, por ejemplo, la Norma de Desempeño 1 de la Corporación Financiera Internacional (IFC, por sus siglas en inglés): Evaluación y gestión de los riesgos e impactos ambientales y sociales.
- ^{*10} En el caso de actividades ubicadas en terceros países, de conformidad con la legislación nacional aplicable o con normas internacionales equivalentes que tengan por objeto la conservación de los hábitats naturales, la fauna y la flora silvestres, y que requieran que se lleve a cabo 1) un procedimiento de comprobación previa para determinar si, respecto a una determinada actividad, es necesaria una evaluación adecuada de los posibles efectos sobre hábitats y especies protegidos; 2) dicha evaluación adecuada, cuando la comprobación previa haya determinado que es necesario realizarla, por ejemplo, la Norma de Desempeño 6 de la IFC: Conservación de la biodiversidad y manejo sostenible de los recursos naturales vivos.»
- 6) En la sección 6.3, subsección «Criterios técnicos de selección», subsección «No causar un perjuicio significativo», el punto 5 se sustituye por el texto siguiente:

«5) Prevención y control de la contaminación	<p>En el caso de los vehículos para el transporte por carretera de categoría M, los neumáticos cumplen los requisitos aplicables al ruido de rodadura exterior de la clase de eficiencia más elevada que se utilice y con el coeficiente de resistencia a la rodadura (que influye en la eficiencia energética del vehículo) de las dos clases de eficiencia más elevadas que se utilicen, tal como se establece en el Reglamento (UE) 2020/740, como puede comprobarse en la base de datos europea de productos con etiquetado energético (EPREL).</p> <p>Cuando proceda, los vehículos cumplen los requisitos de la etapa aplicable más reciente del procedimiento de homologación de tipo respecto de las emisiones de vehículos pesados (Euro VI) establecido de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 595/2009.»</p>
--	--

7) El título de la sección 6.5 se sustituye por el texto siguiente:

«6.5. Transporte por motocicletas, turismos y vehículos comerciales ligeros».

8) La sección 6.5 se modifica como sigue:

a) en la subsección «Descripción de la actividad», el primer párrafo se sustituye por el texto siguiente:

«Adquisición, financiación, alquiler, *leasing* y explotación de vehículos clasificados en las categorías M1¹ y N1², que entran en el ámbito de aplicación del Reglamento (CE) n.º 715/2007, o en la categoría L (vehículos de dos y tres ruedas y cuatriciclos)³.»;

b) en la subsección «Criterios técnicos de selección», subsección «No causar un perjuicio significativo», el punto 5 se sustituye por el texto siguiente:

«5) Prevención y control de la contaminación	<p>Los vehículos cumplen los requisitos de la etapa aplicable más reciente del procedimiento de homologación de tipo respecto de las emisiones de vehículos ligeros (Euro 6)⁴ establecido de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 715/2007.</p> <p>Los vehículos cumplen los umbrales de emisión aplicables a los vehículos ligeros limpios establecidos en el cuadro 2 del anexo de la Directiva 2009/33/CE.</p> <p>En el caso de los vehículos para el transporte por carretera de las categorías M y N, los neumáticos cumplen los requisitos aplicables al ruido de rodadura exterior de la clase de eficiencia más elevada que se utilice y con el coeficiente de resistencia a la rodadura (que influye en la eficiencia energética del vehículo) de las dos clases de eficiencia más elevadas que se utilicen, tal como se establece en el Reglamento (UE) 2020/740, como puede comprobarse en la base de datos europea de productos con etiquetado energético (EPREL).</p> <p>Los vehículos cumplen lo dispuesto en el Reglamento (UE) n.º 540/2014.</p>
--	---

¹ Como se indica en el artículo 4, apartado 1, letra a), inciso i), del Reglamento (UE) 2018/858.

² Como se indica en el artículo 4, apartado 1, letra b), inciso i), del Reglamento (UE) 2018/858.

³ Como se indica en el artículo 4, apartado 1, del Reglamento (UE) 2018/858.

⁴ Reglamento (UE) 2018/1832 de la Comisión.».

9) En la sección 6.6, subsección «Criterios técnicos de selección», subsección «No causar un perjuicio significativo», el punto 5 se sustituye por el texto siguiente:

«5) Prevención y control de la contaminación	<p>En el caso de los vehículos para el transporte por carretera de las categorías M y N, los neumáticos cumplen los requisitos aplicables al ruido de rodadura exterior de la clase de eficiencia más elevada que se utilice y con el coeficiente de resistencia a la rodadura (que influye en la eficiencia energética del vehículo) de las dos clases de eficiencia más elevadas que se utilicen, tal como se establece en el Reglamento (UE) 2020/740, como puede comprobarse en la base de datos europea de productos con etiquetado energético (EPREL).</p> <p>Los vehículos cumplen los requisitos de la etapa aplicable más reciente del procedimiento de homologación de tipo respecto de las emisiones de vehículos pesados (Euro VI)¹ establecido de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 595/2009.</p> <p>Los vehículos son conformes con el Reglamento (UE) n.º 540/2014.</p>
--	--

¹ Reglamento (UE) n.º 582/2011 de la Comisión por el que se aplica y se modifica el Reglamento (CE) n.º 595/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo a las emisiones de los vehículos pesados (Euro VI) y por el que se modifican los anexos I y III de la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 167 de 25.6.2011, p. 1).».

10) La sección 6.12 se modifica como sigue:

- a) en la subsección «Criterios técnicos de selección», el título «Contribución sustancial a la mitigación del cambio climático» se sustituye por el título «Contribución sustancial a la adaptación al cambio climático»;
- b) en la subsección «Criterios técnicos de selección», subsección «No causar un perjuicio significativo», el punto 2 se sustituye por el texto siguiente:

«1) Mitigación del cambio climático	Las embarcaciones no están destinadas al transporte de combustibles fósiles.»
-------------------------------------	---

11) En la sección 6.13, subsección «Descripción de la actividad», el párrafo segundo se sustituye por el texto siguiente:

«Las actividades económicas de esta categoría podrían asociarse a varios códigos NACE, en particular los códigos F42.11, F42.12, F42.13, F43.21, M71.12 y M71.20, de conformidad con la nomenclatura estadística de actividades económicas establecida por el Reglamento (CE) n.º 1893/2006.»

12) En la sección 6.15, subsección «Descripción de la actividad», el párrafo segundo se sustituye por el texto siguiente:

«Las actividades económicas de esta categoría podrían clasificarse en varios códigos NACE, en particular los códigos F42.11, F42.13, M71.12 y M71.20, de conformidad con la nomenclatura estadística de actividades económicas establecida por el Reglamento (CE) n.º 1893/2006.»

13) En la sección 6.16, subsección «Descripción de la actividad», el párrafo tercero se sustituye por el texto siguiente:

«Las actividades económicas de esta categoría podrían asociarse a varios códigos NACE, en particular los códigos F42.91, M71.12 y M71.20, de conformidad con la nomenclatura estadística de actividades económicas establecida por el Reglamento (CE) n.º 1893/2006.»

14) En la sección 7.1, subsección «Criterios técnicos de selección», subsección «No causar un perjuicio significativo», el punto 5 se sustituye por el texto siguiente:

«5) Prevención y control de la contaminación	<p>Los componentes y materiales de construcción utilizados en la construcción del edificio se ajustan a los criterios establecidos en el apéndice C del presente anexo.</p> <p>Los componentes y materiales de construcción utilizados en la construcción del edificio que pueden entrar en contacto con los ocupantes¹ emiten menos de 0,06 mg de formaldehído por m³ de aire de cámara de ensayo, después de realizar los ensayos pertinentes de conformidad con las condiciones especificadas en el anexo XVII del Reglamento (CE) n.º 1907/2006, y menos de 0,001 mg de otros compuestos orgánicos volátiles cancerígenos de las categorías 1A y 1B por m³ de aire de cámara de ensayo, después de realizar ensayos de conformidad con las normas CEN/EN 16516² o ISO 16000-3³ u otras condiciones de ensayo y métodos de determinación normalizados equivalentes⁴.</p> <p>En los casos en que la nueva construcción se encuentra en un emplazamiento potencialmente contaminado (solares abandonados), este ha sido objeto de una investigación para la detección de contaminantes potenciales, por ejemplo, utilizando la norma ISO 18400⁵.</p> <p>Se toman medidas para reducir el ruido, el polvo y las emisiones contaminantes durante los trabajos de construcción o mantenimiento.</p>
--	--

¹ Aplicables a pinturas y barnices, placas de techo, revestimientos de suelos, incluidos los adhesivos y sellantes asociados, el aislamiento interior y los tratamientos de superficies interiores, como los destinados a tratar la humedad y el moho.

² CEN/TS 16516: 2013, Productos de construcción: Evaluación de la emisión de sustancias peligrosas. Determinación de las emisiones al aire interior.

- ^{*3} ISO 16000-3:2011, Aire de interiores. Parte 3: Determinación de formaldehído y otros compuestos carbonílicos en aire de interiores y de cámaras de ensayo. Método de muestreo activo.
- ^{*4} Los umbrales de emisión aplicables a los compuestos orgánicos volátiles cancerígenos se refieren a un período de ensayo de veintiocho días.
- ^{*5} Serie ISO 18400, sobre el muestreo de la calidad del suelo.».

15) En la sección 7.2, subsección «Criterios técnicos de selección», subsección «No causar un perjuicio significativo», el punto 5 se sustituye por el texto siguiente:

«5) Prevención y control de la contaminación	<p>Los componentes y materiales de construcción utilizados en la construcción del edificio se ajustan a los criterios establecidos en el apéndice C del presente anexo.</p> <p>Los componentes y materiales de construcción utilizados en la renovación del edificio que pueden entrar en contacto con los ocupantes^{*1} emiten menos de 0,06 mg de formaldehído por m³ de aire de cámara de ensayo, después de realizar los ensayos pertinentes de conformidad con las condiciones especificadas en el anexo XVII del Reglamento (CE) n.º 1907/2006, y menos de 0,001 mg de otros compuestos orgánicos volátiles cancerígenos de las categorías 1A y 1B por m³ de aire de cámara de ensayo, después de realizar ensayos de conformidad con las normas CEN/EN 16516^{*2} o ISO 16000-3:2011^{*3} u otras condiciones de ensayo y métodos de determinación normalizados equivalentes^{*4}.</p> <p>Se toman medidas para reducir el ruido, el polvo y las emisiones contaminantes durante los trabajos de construcción o mantenimiento.</p>
--	--

- ^{*1} Aplicables a pinturas y barnices, placas de techo, revestimientos de suelos, incluidos los adhesivos y sellantes asociados, el aislamiento interior y los tratamientos de superficies interiores, como los destinados a tratar la humedad y el moho.
- ^{*2} CEN/TS 16516: 2013, Productos de construcción: Evaluación de la emisión de sustancias peligrosas. Determinación de las emisiones al aire interior.
- ^{*3} ISO 16000-3:2011, Aire de interiores. Parte 3: Determinación del formaldehído y otros compuestos carbonílicos en aire de interiores y de cámaras de ensayo. Método de muestreo activo (versión de 27.6.2023: <https://www.iso.org/standard/51812.html>).
- ^{*4} Los umbrales de emisión aplicables a los compuestos orgánicos volátiles cancerígenos se refieren a un período de ensayo de veintiocho días.».

16) En la sección 7.3, subsección «Criterios técnicos de selección», subsección «No causar un perjuicio significativo», el punto 2 se sustituye por el texto siguiente:

«1) Mitigación del cambio climático	El edificio no está dedicado a la extracción, almacenamiento, transporte o fabricación de combustibles fósiles.».
-------------------------------------	---

17) En la sección 7.4, subsección «Criterios técnicos de selección», subsección «No causar un perjuicio significativo», el punto 2 se sustituye por el texto siguiente:

«1) Mitigación del cambio climático	El edificio no está dedicado a la extracción, almacenamiento, transporte o fabricación de combustibles fósiles.».
-------------------------------------	---

18) En la sección 7.5, subsección «Criterios técnicos de selección», subsección «No causar un perjuicio significativo», el punto 2 se sustituye por el texto siguiente:

«1) Mitigación del cambio climático	El edificio no está dedicado a la extracción, almacenamiento, transporte o fabricación de combustibles fósiles.».
-------------------------------------	---

- 19) En la sección 7.6, subsección «Criterios técnicos de selección», subsección «No causar un perjuicio significativo», el punto 2 se sustituye por el texto siguiente:

«1) Mitigación del cambio climático	El edificio no está dedicado a la extracción, almacenamiento, transporte o fabricación de combustibles fósiles.».
-------------------------------------	---

- 20) Se añade la sección 8.4 siguiente:

«8.4. Software que permita la gestión de los riesgos climáticos físicos y la adaptación a los mismos

Descripción de la actividad

Desarrollo de *software* u otras actividades de programación destinadas al suministro de *software* para:

- a) previsión, proyección y seguimiento de los riesgos climáticos;
- b) sistemas de alerta temprana de riesgos climáticos;
- c) gestión de los riesgos climáticos.

La actividad económica no incluye el desarrollo de *software* ni la programación como parte de las actividades de ingeniería y la consultoría técnica conexas dedicadas a la adaptación al cambio climático (véase la sección 9.1 del presente anexo), cercanas a la investigación, el desarrollo y la innovación de mercado (véase la sección 9.2 del presente anexo) ni como parte de la consultoría en materia de gestión de los riesgos climáticos físicos y adaptación a los mismos (véase la sección 9.3 del presente anexo).

Las actividades económicas de esta categoría podrían asociarse al código NACE J62.01, de conformidad con la nomenclatura estadística de actividades económicas establecida por el Reglamento (CE) n.º 1893/2006.

Una actividad económica de esta categoría es una actividad facilitadora de acuerdo con el artículo 11, apartado 1, letra b), del Reglamento (UE) 2020/852, cuando cumple con los criterios técnicos de selección establecidos en la presente sección.

Criterios técnicos de selección

Contribución sustancial a la adaptación al cambio climático

1. La actividad elimina las barreras de información, tecnológicas o de capacidad que obstaculizan la adaptación.
2. La actividad utiliza una metodología y datos que:
 - a) se basan en las mejores prácticas y orientaciones disponibles y tienen en cuenta la información científica más avanzada para el análisis de la vulnerabilidad y el riesgo y las metodologías conexas, de conformidad con los informes más recientes del Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático¹, las publicaciones científicas revisadas por pares, y modelos de código abierto² o de pago;
 - b) son coherentes con las normas y directrices sobre adaptación al cambio climático y gestión de riesgos y reducción del riesgo de catástrofes, incluida, por ejemplo, la norma EN ISO 14090³ para la comprensión de los impactos e incertidumbres relacionados con el cambio climático y su uso en la toma de decisiones, así como la norma EN ISO 14091⁴ sobre la vulnerabilidad climática, impactos y evaluación de riesgos, las Orientaciones técnicas sobre la evaluación y planificación integral de riesgos en el contexto del cambio climático⁵ y el Marco de Sendai para la Reducción del Riesgo de Desastres⁶.
3. El *software* desarrollado:
 - a) tiene por objeto permitir la gestión de los riesgos climáticos físicos relacionados con los peligros enumerados en el apéndice A del presente anexo;
 - b) no afecta negativamente a los esfuerzos de adaptación ni al nivel de resiliencia a los riesgos climáticos físicos de otras personas, de la naturaleza, del patrimonio cultural, de los bienes y de otras actividades económicas;
 - c) favorece las soluciones basadas en la naturaleza⁷ en la medida de lo posible;

- d) es coherente con las estrategias y los planes de adaptación locales, sectoriales, regionales o nacionales;
- e) se vigila y mide en función de indicadores predefinidos y se tiene en cuenta la posibilidad de adoptar medidas correctoras cuando no se cumplen dichos indicadores.

No causar un perjuicio significativo

1)	Mitigación del cambio climático	No procede.
3)	Uso sostenible y protección de los recursos hídricos y marinos	No procede.
4)	Transición hacia una economía circular	No procede.
5)	Prevención y control de la contaminación	No procede.
6)	Protección y recuperación de la biodiversidad y los ecosistemas	No procede.

^{*1} Informes de evaluación sobre el cambio climático: impactos, adaptación y vulnerabilidad, publicados periódicamente por el Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC), el órgano de las Naciones Unidas encargado de evaluar los conocimientos científicos relacionados con los efectos del cambio climático, <https://www.ipcc.ch/reports/>.

^{*2} Como los servicios de Copernicus y el servicio de alerta temprana de Galileo gestionado por la Comisión Europea.

^{*3} Norma ISO 14090:2019: Adaptación al cambio climático. Principios, requisitos y directrices (versión de 27.6.2023: <https://www.iso.org/standard/68507.html>).

^{*4} Norma ISO 14091:2021: Adaptación al cambio climático. Directrices sobre vulnerabilidad, impactos y evaluación de riesgos (versión de 27.6.2023: <https://www.iso.org/standard/68508.html>).

^{*5} *Technical Guidance on Comprehensive Risk Assessment and Planning in the Context of Climate Change* (Orientaciones técnicas sobre la evaluación y planificación integral de riesgos en el contexto del cambio climático), <https://www.undrr.org/publication/technical-guidance-comprehensive-risk-assessment-and-planning-context-climate-change>.

^{*6} Marco de Sendai para la Reducción del Riesgo de Desastres 2015-2030, <https://www.undrr.org/publication/sendai-framework-disaster-risk-reduction-2015-2030>

^{*7} Las soluciones basadas en la naturaleza son aquellas soluciones inspiradas y respaldadas por la naturaleza, que son rentables, proporcionan simultáneamente beneficios ambientales, sociales y económicos, y ayudan a crear resiliencia. Dichas soluciones aportan más naturaleza y más características y procesos naturales, y con mayor diversidad, a las ciudades y paisajes terrestres y marinos, mediante intervenciones localmente adaptadas, eficientes en el uso de recursos y sistémicas. Por consiguiente, las soluciones basadas en la naturaleza benefician la diversidad y apoyan la prestación de una serie de servicios ecosistémicos (versión de 27.6.2023: https://ec.europa.eu/info/research-and-innovation/research-area/environment/nature-based-solutions_es)».

21) Se añade la sección 9.3 siguiente:

«9.3. Consultoría para la gestión de los riesgos climáticos físicos y la adaptación a los mismos

Descripción de la actividad

La prestación o contratación de actividades de consultoría que permitan a las empresas u organizaciones gestionar los riesgos climáticos físicos.

La actividad económica se lleva a cabo con, al menos, uno de los siguientes objetivos:

- a) la prestación de asistencia o apoyo mediante la realización de evaluaciones de los impactos, la vulnerabilidad o los riesgos climáticos;
- b) el desarrollo, la aplicación, el seguimiento o la evaluación de estrategias, planes o medidas para la gestión de los riesgos climáticos físicos.

La actividad económica no incluye la consultoría técnica relacionada con actividades de ingeniería dedicadas a la adaptación al cambio climático (véase la sección 9.1 del presente anexo), cercanas a la investigación, el desarrollo y la innovación de mercado (véase la sección 9.2 del presente anexo) ni la consultoría como parte del desarrollo de *software* o la programación que permita la gestión de los riesgos climáticos físicos y la adaptación a los mismos (véase la sección 8.4 del presente anexo).

Las actividades económicas de esta categoría podrían asociarse al código NACE M74.90, de conformidad con la nomenclatura estadística de actividades económicas establecida por el Reglamento (CE) n.º 1893/2006.

Una actividad económica de esta categoría es una actividad facilitadora de acuerdo con el artículo 11, apartado 1, letra b), del Reglamento (UE) 2020/852, cuando cumple con los criterios técnicos de selección establecidos en la presente sección.

Criterios técnicos de selección

Contribución sustancial a la adaptación al cambio climático

1. La actividad elimina las barreras de información, tecnológicas o de capacidad que obstaculizan la adaptación.
 2. La actividad utiliza una metodología y datos que:
 - a) se basan en las mejores prácticas y orientaciones disponibles y tienen en cuenta la información científica más avanzada para el análisis de la vulnerabilidad y el riesgo y las metodologías conexas, de conformidad con los informes más recientes del Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático¹, las publicaciones científicas revisadas por pares, y modelos de código abierto² o de pago;
 - b) son coherentes con las normas y directrices sobre adaptación al cambio climático y gestión de riesgos y reducción del riesgo de catástrofes, incluida, por ejemplo, la norma EN ISO 14090:2019³ para la comprensión de los impactos e incertidumbres relacionados con el cambio climático y su uso en la toma de decisiones, así como la norma ISO 14091:2021⁴ sobre la vulnerabilidad climática, impactos y evaluación de riesgos, las Orientaciones técnicas sobre la evaluación y planificación integral de riesgos en el contexto del cambio climático⁵ y el Marco de Sendai para la Reducción del Riesgo de Desastres⁶.
 3. Las estrategias, planes y medidas de gestión del riesgo climático que se desarrollen:
 - a) no afectan negativamente a los esfuerzos de adaptación ni al nivel de resiliencia a los riesgos climáticos físicos de otras personas, de la naturaleza, del patrimonio cultural, de los bienes y de otras actividades económicas;
 - b) propician soluciones basadas en la naturaleza⁷ o se basan en la infraestructura azul o verde⁸, en la medida de lo posible;
 - c) son coherentes con las estrategias y los planes de adaptación locales, sectoriales, regionales o nacionales;
 - d) se vigilan y miden en función de indicadores predefinidos y se considera la posibilidad de adoptar medidas correctoras cuando no se cumplen esos indicadores.
-

No causar un perjuicio significativo

1)	Mitigación del cambio climático	La actividad no se lleva a cabo en instalaciones de extracción, almacenamiento, transporte o fabricación de combustibles fósiles.
3)	Uso sostenible y protección de los recursos hídricos y marinos	No procede.
4)	Transición hacia una economía circular	No procede.
5)	Prevención y control de la contaminación	No procede.
6)	Protección y recuperación de la biodiversidad y los ecosistemas	No procede.

^{*1} Informes de evaluación sobre el cambio climático: impactos, adaptación y vulnerabilidad, publicados periódicamente por el Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC), el órgano de las Naciones Unidas encargado de evaluar los conocimientos científicos relacionados con los efectos del cambio climático, <https://www.ipcc.ch/reports/>.

^{*2} Como los servicios de Copernicus y el servicio de alerta temprana de Galileo gestionado por la Comisión Europea.

^{*3} Norma ISO 14090:2019: Adaptación al cambio climático. Principios, requisitos y directrices (versión de 27.6.2023: <https://www.iso.org/standard/68507.html>).

^{*4} ISO 14091:2021: Adaptación al cambio climático. Directrices sobre vulnerabilidad, impactos y evaluación de riesgos (versión de 27.6.2023: <https://www.iso.org/standard/68508.html>).

^{*5} *Technical Guidance on Comprehensive Risk Assessment and Planning in the Context of Climate Change* (Orientaciones técnicas sobre la evaluación y planificación integral de riesgos en el contexto del cambio climático), <https://www.undrr.org/publication/technical-guidance-comprehensive-risk-assessment-and-planning-context-climate-change>

^{*6} Marco de Sendai para la Reducción del Riesgo de Desastres 2015-2030, <https://www.undrr.org/publication/sendai-framework-disaster-risk-reduction-2015-2030>

^{*7} Las soluciones basadas en la naturaleza son aquellas soluciones inspiradas y respaldadas por la naturaleza, que son rentables, proporcionan simultáneamente beneficios ambientales, sociales y económicos, y ayudan a crear resiliencia. Dichas soluciones aportan más naturaleza y más características y procesos naturales, y con mayor diversidad, a las ciudades y paisajes terrestres y marinos, mediante intervenciones localmente adaptadas, eficientes en el uso de recursos y sistémicas. Por consiguiente, las soluciones basadas en la naturaleza benefician la diversidad y apoyan la prestación de una serie de servicios ecosistémicos (versión de 27.6.2023: https://ec.europa.eu/info/research-and-innovation/research-area/environment/nature-based-solutions_es)

^{*8} Véase la Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones: "Infraestructura verde: mejora del capital natural de Europa" [COM (2013) 249 final].».

22) Se añade el título siguiente para la sección 14:

«14. **Gestión del riesgo de las catástrofes**».

23) Se añaden las secciones 14.1 y 14.2 siguientes:

«14.1. **Servicios de emergencia**

Descripción de la actividad

1. Actividades de servicios de emergencia, entre ellas:

- a) la coordinación de la reacción en caso de catástrofe para el establecimiento y funcionamiento de instalaciones y equipo(s) de evaluación, coordinación o preparación, como centros permanentes de coordinación de la respuesta ante emergencias o centros de coordinación de operaciones *in situ* en el lugar de una emergencia. El funcionamiento de la respuesta ante emergencias incluye el mando, la evaluación o el análisis, la planificación, el enlace o la coordinación, la comunicación y la información de los medios de comunicación;
- b) servicios sanitarios de urgencia, es decir, primeros auxilios de urgencia y atención médica de pacientes sobre el terreno, en hospitales de campaña temporales, incluidos hospitales militares o centros médicos que tratan a pacientes internos y ambulatorios afectados por una emergencia de peligro, teniendo en cuenta las directrices internacionales reconocidas para el uso en hospitales de campaña¹. Estos servicios incluyen:
 - i) la admisión de pacientes, el cribado sanitario y la selección de pacientes (triaje) en el lugar de la catástrofe o en un centro sanitario;
 - ii) la prestación de primeros auxilios;
 - iii) la estabilización y derivación de emergencias traumáticas y no traumáticas graves y, cuando corresponda, la preparación del paciente para su traslado a un centro de asistencia sanitaria para su tratamiento final;
 - iv) el soporte vital avanzado;
 - v) los servicios de anestesia, imaginería, esterilización, laboratorio y transfusión sanguínea relacionados con situaciones de emergencia sanitaria;
 - vi) la realización de cirugías de control de daños y cirugías generales de emergencia;
 - vii) la atención definitiva de emergencias traumáticas y no traumáticas leves;
 - viii) la evacuación médica de las víctimas de una catástrofe, incluido el transporte terrestre y por vías navegables y la evacuación aérea;
- c) el socorro en caso de catástrofe, que se refiere a actividades de socorro *ad hoc* posteriores a la catástrofe en el lugar de los hechos, como el establecimiento y la gestión de centros de evacuación en coordinación con las estructuras existentes, las autoridades locales y las organizaciones internacionales hasta el traspaso a las autoridades locales o a las organizaciones humanitarias y el suministro de materiales de primera necesidad (como medicamentos, alimentos, agua, ropa de abrigo y mantas para los afectados por la catástrofe), durante la catástrofe e inmediatamente después de ella. Esto incluye:
 - i) la designación preparatoria y la garantía de la preparación de los centros improvisados de socorro en caso de catástrofe, como los centros comunitarios de evacuación, los lugares de dispensación de agua, alimentos y ayuda, y similares;
 - ii) la formación del personal de socorro en caso de catástrofe cuando se realiza un traspaso;
- d) la búsqueda y salvamento, como la búsqueda, localización y salvamento de las víctimas que se encuentren en situaciones peligrosas o en peligro inminente, estén atrapadas en una situación de inundación, se encuentren bajo escombros, se hayan perdido, hayan quedado abandonadas o aisladas sin capacidades ni medios de evacuación, hayan desaparecido y no se encuentren ni en tierra ni en el agua. Las actividades se llevan a cabo de conformidad con las directrices internacionales². Estas incluyen:
 - i) búsqueda en tierra, en agua y en aire, incluso con perros de búsqueda o equipos técnicos de búsqueda;
 - ii) salvamento, incluidos el rescate por elevación y el traslado;
 - iii) ayuda para el salvamento y los primeros auxilios;
 - iv) rupturas, brechas y cortes;

- v) cuerda técnica;
- vi) apuntalamiento;
- e) respuesta ante materias peligrosas, como la detección y el aislamiento de materias peligrosas, limitada al lugar en que se llevan a cabo durante o casi inmediatamente después de un incidente relacionado con materias peligrosas a efectos de la reducción inmediata del riesgo, en particular: descontaminación de suelos y aguas subterráneas de la zona contaminada, ya sea *in situ* o *ex situ*, mediante el uso de métodos mecánicos, químicos o biológicos; descontaminación de plantas o emplazamientos industriales, en particular las centrales y emplazamientos nucleares; descontaminación y limpieza de las aguas superficiales tras una contaminación accidental, por ejemplo, mediante la recogida de contaminantes o la aplicación de sustancias químicas; limpieza de los vertidos de petróleo y otras contaminaciones en tierra, aguas superficiales, océanos y mares, incluidas las zonas costeras; reducción de amianto, pintura a base de plomo y otros materiales tóxicos. Esto incluye:
 - i) determinación de riesgos químicos y detección de riesgos radiológicos mediante una combinación de equipo manual, portátil y de laboratorio;
 - ii) recogida, manejo y preparación de muestras biológicas, químicas y radiológicas para ulterior análisis en otro lugar;
 - iii) aplicación de un modelo científico adecuado a la predicción de riesgos;
 - iv) reducción inmediata de riesgos, en particular la contención de riesgos, neutralización de riesgos y el tratamiento *in situ* o la descontaminación de personas, animales y equipos, lo que podrá incluir medidas correctoras inmediatas de conformidad con el artículo 6, apartado 1, letra a), de la Directiva 2004/35/CE del Parlamento Europeo y del Consejo³;
- f) extinción y prevención de incendios, como la administración y el funcionamiento de cuerpos de bomberos regulares y auxiliares en la prevención y extinción de incendios, así como en la lucha contra incendios en tierra, en agua y en aire;
- g) respuesta técnica de protección y asistencia ante un peligro climático, cuando se aplican durante una emergencia y en el período inmediatamente posterior. Esto incluye:
 - i) bombeo de alta capacidad, por ejemplo para suministrar bombeo en zonas inundadas y para ayudar a la extinción de incendios mediante el bombeo de agua;
 - ii) purificación, almacenamiento y suministro de agua a través de unidades móviles de purificación y almacenamiento de agua;
 - iii) transporte de personal y suministros de respuesta ante emergencias;
 - iv) instalación, mantenimiento y funcionamiento de sistemas de comunicación de emergencia para garantizar las comunicaciones durante y después de las emergencias;
 - v) instalación, mantenimiento y funcionamiento de sistemas de generación de energía de emergencia durante y después de las emergencias;
 - vi) contención de inundaciones para el refuerzo de las estructuras existentes y la construcción de nuevas barreras para evitar nuevas inundaciones de ríos, cuencas y vías fluviales con niveles de agua en aumento.
- 2. Las actividades económicas de esta categoría incluyen también las actividades de preparación⁴ directamente relacionadas con los servicios de emergencia, como:
 - a) desarrollo y actualización de los planes pertinentes para garantizar la preparación de las actividades de respuesta ante emergencias;
 - b) formación y desarrollo de capacidades del personal y los expertos y, en su caso, de los voluntarios y de los animales de servicio;
 - c) el establecimiento de instalaciones de formación utilizadas para la capacitación para responder a los peligros climáticos;
 - d) adquisición, almacenamiento, modernización y mantenimiento de medios materiales, incluida parte de los módulos⁵ como parte de la asistencia de protección civil⁶ necesaria para mitigar las consecuencias inmediatas de una catástrofe;
 - e) adquisición, instalación, reparación, manejo, mantenimiento y control remoto de las alarmas contra incendios y de los sistemas de alerta temprana;

- f) actividades educativas y de sensibilización sobre los riesgos de catástrofes llevadas a cabo por proveedores de servicios de emergencia en la comunidad o dirigidas a partes interesadas o grupos destinatarios seleccionados.
3. Las actividades económicas a que se refieren los puntos 1 y 2 se incluyen cuando pueden hacer frente a catástrofes o a sus consecuencias, cuando estas estén relacionadas con peligros climáticos.
4. Las actividades y activos cuya finalidad principal no sea la prestación de servicios civiles de emergencia solo podrán incluirse cuando presten apoyo a la respuesta civil de emergencia ante catástrofes que puedan atribuirse a catástrofes relacionadas con el clima.

Las actividades económicas de esta categoría no incluyen las actividades realizadas en el marco de la actividad "Infraestructuras de prevención y protección del riesgo de inundación" (véase la sección 14.2 del presente anexo).

Las actividades económicas de esta categoría no incluyen las actividades realizadas por un operador responsable de daños medioambientales de conformidad con la Directiva 2004/35/CE.

Las actividades económicas de esta categoría podrían asociarse a varios códigos NACE, en particular los códigos A2.40, B9.10, E39.00, H52.23, N80.20, Q84, O84.25, Q86.10, Q86.90 y Q88.99, de conformidad con la nomenclatura estadística de actividades económicas establecida por el Reglamento (CE) n.º 1893/2006.

Si una actividad económica de esta categoría cumple el criterio relativo a una contribución sustancial especificado en el punto 5, esa actividad es una actividad facilitadora según el artículo 11, apartado 1, letra b), del Reglamento (UE) 2020/852, siempre que cumpla los criterios técnicos de selección previstos en la presente sección.

Criterios técnicos de selección

Contribución sustancial a la adaptación al cambio climático

1. La actividad económica ha aplicado soluciones físicas y no físicas ("soluciones de adaptación") que reducen sustancialmente los riesgos climáticos físicos más importantes que son materiales respecto a esa actividad.
 2. Los riesgos climáticos físicos que son materiales respecto a la actividad se han determinado a partir de los enumerados en el apéndice A del presente anexo mediante la realización de una sólida evaluación de las vulnerabilidades y los riesgos climáticos consistente en las etapas siguientes:
 - a) un análisis de la actividad para determinar los riesgos climáticos físicos de la lista del apéndice A del presente anexo que pueden afectar al desempeño de la actividad económica a lo largo de su duración prevista;
 - b) si se determina que la actividad está expuesta a un riesgo debido a uno o varios de los riesgos climáticos físicos enumerados en el apéndice A del presente anexo, una evaluación de las vulnerabilidades y los riesgos climáticos para determinar la importancia o materialidad de los riesgos climáticos físicos para la actividad económica;
 - c) una evaluación de las soluciones de adaptación que puedan reducir el riesgo climático físico identificado. La evaluación de las vulnerabilidades y los riesgos climáticos es proporcional a la escala de la actividad y a su duración prevista, de tal manera que:
 - a) en el caso de las actividades con una duración prevista de menos de diez años, la evaluación se realiza, al menos, utilizando proyecciones climáticas a la escala adecuada más pequeña;
 - b) en el caso de todas las demás actividades, la evaluación se lleva a cabo utilizando las proyecciones climáticas de mayor resolución y más avanzadas disponibles en la gama existente de escenarios futuros⁷ compatibles con la duración prevista de la actividad, incluidos, por lo menos, escenarios de proyecciones climáticas a entre diez y treinta años cuando se trata de inversiones importantes.
-

3. Las proyecciones climáticas y la evaluación de los impactos se basan en las mejores prácticas y orientaciones disponibles y tienen en cuenta la información científica más avanzada sobre los análisis de la vulnerabilidad y el riesgo y las metodologías conexas, de conformidad con los informes más recientes del Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático⁸, las publicaciones científicas revisadas por pares, y modelos de código abierto⁹ o de pago.
4. Las soluciones de adaptación aplicadas:
 - a) no afectan negativamente a los esfuerzos de adaptación ni al nivel de resiliencia a los riesgos climáticos físicos de otras personas, de la naturaleza, del patrimonio cultural, de los bienes y de otras actividades económicas;
 - b) propician soluciones basadas en la naturaleza¹⁰ o se basan en la infraestructura azul o verde¹¹, en la medida de lo posible;
 - c) son coherentes con las estrategias y los planes de adaptación locales, sectoriales, regionales o nacionales;
 - d) se vigilan y miden en función de indicadores predefinidos y se considera la posibilidad de adoptar medidas correctoras cuando no se cumplen esos indicadores;
 - e) cuando la solución aplicada es física y consiste en una actividad para la que se hayan especificado criterios técnicos de selección en el presente anexo, la solución cumple los criterios técnicos de selección relativos al principio de no causar un perjuicio significativo que sean aplicables a esa actividad.
5. Para que una actividad se considere una actividad facilitadora a tenor del artículo 11, apartado 1, letra b), del Reglamento (UE) 2020/852, el operador económico demuestra, mediante una evaluación de los riesgos climáticos actuales y futuros, con inclusión de la incertidumbre y sobre la base de datos sólidos, que la actividad proporciona una tecnología, producto, servicio, información o práctica, o promueve su uso, con uno de los siguientes objetivos principales:
 - a) aumentar el nivel de resiliencia a los riesgos climáticos físicos de otras personas, de la naturaleza, del patrimonio cultural, de los bienes y de otras actividades económicas;
 - b) contribuir a los esfuerzos de adaptación de otras personas, de la naturaleza, del patrimonio cultural, de los bienes y de otras actividades económicas.

No causar un perjuicio significativo

1)	Mitigación del cambio climático	<p>1. El operador de esta actividad ha desarrollado y aplicado un plan de mitigación del cambio climático y de protección ambiental que:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) identifica los principales impactos climáticos nocivos de sus activos y operaciones pertinentes para la mitigación del cambio climático, en particular los efectos de: <ol style="list-style-type: none"> i) emisiones de GEI del ámbito 1¹²; ii) emisiones de GEI del ámbito 2¹³; iii) emisiones de GEI del ámbito 3¹⁴; b) define las medidas necesarias para minimizar los efectos perjudiciales detectados de la actividad sobre el clima, logrando al mismo tiempo el objetivo principal del servicio de emergencia; c) explica el nivel de mejora que puede alcanzarse con la aplicación de las medidas propuestas e incluye un calendario para la aplicación de dichas medidas; d) supervisa y documenta la aplicación de las medidas identificadas de acuerdo con el calendario y el nivel de las mejoras logradas. <p>2. El plan de mitigación del cambio climático y de protección del medio ambiente:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) se basa en las mejores evidencias científicas disponibles, que se divulguen de forma pública;
----	---------------------------------	--

	<ul style="list-style-type: none"> b) se elabora en consulta con las partes interesadas pertinentes, en particular las autoridades de protección del medio ambiente; c) se actualiza cuando las características y el funcionamiento de la actividad cambien significativamente de tal manera que se modifiquen la naturaleza o el alcance de los impactos sobre el clima y el medio ambiente; d) en el caso de las operaciones de extinción de incendios, cumple lo dispuesto en el artículo 11 del Reglamento (UE) 517/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁵.
<p>3) Uso sostenible y protección de los recursos hídricos y marinos</p>	<ul style="list-style-type: none"> 1. El operador de esta actividad ha desarrollado y aplicado un plan de mitigación del cambio climático y de protección ambiental que: <ul style="list-style-type: none"> a) identifica los principales efectos perjudiciales para el medio ambiente de sus activos y operaciones pertinentes para la protección de los recursos hídricos y marinos, en particular los impactos en los recursos hídricos y marinos de las zonas incluidas en los registros de zonas protegidas establecidos en el artículo 6 de la Directiva 2000/60/CE u otras clasificaciones o definiciones nacionales o internacionales equivalentes, incluidos los efectos negativos en los recursos hídricos de las sustancias nocivas, como las sustancias perfluoroalquiladas y polifluoroalquiladas (PFAS), en las espumas de extinción de incendios, los agentes extintores y los retardadores de incendios; b) define las medidas necesarias para minimizar los efectos perjudiciales detectados de la actividad sobre el medio ambiente, logrando al mismo tiempo el objetivo principal del servicio de emergencia, mediante la integración de los principios de aplicación específica (en el tiempo y en la zona tratada) y entrega a niveles adecuados (dando preferencia a los métodos físicos u otros métodos no químicos cuando sea factible) en la planificación de la respuesta ante emergencias; c) explica el nivel de mejora que puede alcanzarse con la aplicación de las medidas propuestas e incluye un calendario para la aplicación de dichas medidas; d) supervisa y documenta la aplicación de las medidas identificadas de acuerdo con el calendario y el nivel de las mejoras logradas. 2. El plan de mitigación del cambio climático y de protección del medio ambiente: <ul style="list-style-type: none"> a) se basa en las mejores evidencias científicas disponibles, que se divulguen de forma pública; b) se elabora en consulta con las partes interesadas pertinentes, en particular las autoridades de protección del medio ambiente; c) se actualiza cuando las características y el funcionamiento de la actividad cambien significativamente, de tal manera que se modifique la naturaleza o el alcance de los impactos sobre el clima y el medio ambiente.

<p>4) Transición hacia una economía circular</p>	<p>1. El operador de esta actividad ha desarrollado y aplicado un plan de mitigación del cambio climático y de protección ambiental que:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) identifica los principales efectos para el medio ambiente de sus activos y operaciones pertinentes para la transición hacia una economía circular, en particular las repercusiones en la generación, gestión y tratamiento de los residuos¹⁶, incluidos los efectos negativos del uso elevado o frecuente de productos no reciclables de un solo uso y la gestión inadecuada de los residuos (tanto peligrosos como no peligrosos) y el almacenamiento y eliminación de agentes químicos¹⁷ y residuos médicos¹⁸; b) define las medidas necesarias para minimizar los efectos perjudiciales detectados de la actividad sobre el medio ambiente, logrando al mismo tiempo el objetivo principal del servicio de emergencia, de conformidad con la Directiva 2008/98/CE del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁹, incluidas medidas para minimizar la destrucción de los bienes almacenados no utilizados y buenas prácticas industriales para la eliminación de las infraestructuras temporales, tal como se definen en el Protocolo de la UE sobre residuos de construcción y demolición ²⁰; c) explica el nivel de mejora que puede alcanzarse con la aplicación de las medidas propuestas e incluye un calendario para la aplicación de dichas medidas; d) supervisa y documenta la aplicación de las medidas identificadas de acuerdo con el calendario y el nivel de las mejoras logradas. <p>2. El plan de mitigación del cambio climático y de protección del medio ambiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) se basa en las mejores evidencias científicas disponibles, que se divulguen de forma pública; b) se elabora en consulta con las partes interesadas pertinentes, en particular las autoridades de protección del medio ambiente; c) se actualiza cuando las características y el funcionamiento de la actividad cambien significativamente, de tal manera que se modifique la naturaleza o el alcance de los impactos sobre el clima y el medio ambiente.
<p>5) Prevención y control de la contaminación</p>	<p>1. El operador de esta actividad ha desarrollado y aplicado un plan de mitigación del cambio climático y de protección ambiental que:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) determina los principales efectos perjudiciales para el medio ambiente de sus activos y operaciones pertinentes para la prevención y el control de la contaminación, en particular los efectos de las emisiones de agentes contaminantes a la atmósfera, el agua o el suelo, tal como se definen en el artículo 3, apartado 2, de la Directiva 2010/75/UE del Parlamento Europeo y del Consejo²¹, incluidos los efectos negativos de las sustancias perjudiciales en las espumas de extinción de incendios, los agentes extintores y los retardadores de incendios en los niveles de contaminación ambiental y los efectos negativos del uso de halones en el agotamiento de la capa de ozono; b) define las medidas necesarias para minimizar los efectos perjudiciales detectados de la actividad sobre el medio ambiente, logrando al mismo tiempo el objetivo principal del servicio de emergencia;

	<p>c) explica el nivel de mejora que puede alcanzarse con la aplicación de las medidas propuestas e incluye un calendario para la aplicación de dichas medidas;</p> <p>d) supervisa y documenta la aplicación de las medidas identificadas de acuerdo con el calendario y el nivel de las mejoras logradas.</p> <p>2. El plan de mitigación del cambio climático y de protección del medio ambiente:</p> <p>a) se basa en las mejores evidencias científicas disponibles, que se divulguen de forma pública;</p> <p>b) se ha elaborado en consulta con las partes interesadas pertinentes, en particular las autoridades de protección del medio ambiente;</p> <p>c) se actualiza cuando las características y el funcionamiento de la actividad cambien significativamente, alterando posiblemente la naturaleza o el alcance de los impactos sobre el clima y el medio ambiente;</p> <p>d) en el caso de las operaciones de extinción de incendios, cumple lo dispuesto en el artículo 13 del Reglamento (UE) 1005/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo²².</p>
6) Protección y recuperación de la biodiversidad y los ecosistemas	<p>1. El operador de esta actividad ha desarrollado y aplicado un plan de mitigación del cambio climático y de protección ambiental que:</p> <p>a) identifica los principales efectos perjudiciales para el medio ambiente de sus activos y operaciones pertinentes para la protección y recuperación de la biodiversidad y los ecosistemas, en particular los impactos sobre:</p> <p>i) zonas sensibles a la biodiversidad, como los espacios protegidos de la Red Natura 2000²³, de conformidad con el artículo 3 de la Directiva 92/43/CEE del Consejo, el artículo 4 de la Directiva 2009/147/CE y el artículo 13, apartado 4, de la Directiva 2008/56/CE u otras clasificaciones/definiciones nacionales o internacionales equivalentes²⁴;</p> <p>ii) la ocupación de terrenos y la aplicación de la “jerarquía de ocupación de terrenos”, tal como se describe en la Estrategia de la UE para la Protección del Suelo para 2030, en particular debido a la creación y el funcionamiento a medio y largo plazo de campamentos de socorro en caso de catástrofe;</p> <p>b) define las medidas necesarias para minimizar los efectos perjudiciales detectados de la actividad sobre el medio ambiente, alcanzando al mismo tiempo el objetivo principal del servicio de emergencia, incluidas las acciones previstas para minimizar los riesgos para las zonas sensibles a la biodiversidad, por ejemplo, mediante la integración de la información espacial relativa a las zonas sensibles a la biodiversidad y los principios de atención en la planificación de la respuesta ante emergencias;</p> <p>c) explica el nivel de mejora que puede alcanzarse con la aplicación de las medidas propuestas e incluye un calendario para la aplicación de dichas medidas;</p> <p>d) supervisa y documenta la aplicación de las medidas identificadas de acuerdo con el calendario y el nivel de las mejoras logradas.</p>

	<p>2. El plan de mitigación del cambio climático y de protección del medio ambiente:</p> <p>a) se basa en las mejores evidencias científicas disponibles, que se divulguen de forma pública;</p> <p>b) se elabora en consulta con las partes interesadas pertinentes, en particular las autoridades de protección del medio ambiente;</p> <p>c) se actualiza cuando las características y el funcionamiento de la actividad cambien significativamente, alterando posiblemente la naturaleza o el alcance de los impactos sobre el clima y el medio ambiente.</p>
--	---

14.2. Infraestructuras de prevención y protección contra los riesgos de inundación

Descripción de la actividad

La actividad se refiere a las medidas estructurales²⁵ y no estructurales²⁶ destinadas a la prevención y protección de las personas, los ecosistemas, el patrimonio cultural y la infraestructura contra inundaciones de conformidad con la Directiva 2007/60/CE del Parlamento Europeo y del Consejo²⁷.

1. Entre las medidas estructurales emprendidas se encuentran:
 - a) diques y diques de río;
 - b) diques de defensa marítima, diques contra mareas de temporal, malecones, espigones y rompeolas;
 - c) cuencas de barrera en línea y fuera de línea para la detención y control de inundaciones en redes de drenaje naturales y artificiales;
 - d) medidas para controlar las inundaciones mediante el aumento de la capacidad de retención de las cuencas de captación, como la implantación de cuencas de barrera distribuidas o estructuras de desbordamiento del alcantarillado;
 - e) estructuras hidráulicas para regular el flujo de agua, como estaciones de bombeo, compuertas y esclusas;
 - f) estructuras de control de sedimentos.
2. Entre las medidas no estructurales emprendidas se encuentran:
 - a) campañas de sensibilización en relación con las inundaciones;
 - b) simulaciones y previsiones de inundaciones, cartografía de peligros y riesgos de inundaciones;
 - c) ordenación del territorio en zonas propensas a inundaciones con el fin de reducir los riesgos de inundación, por ejemplo mediante la aplicación de restricciones a los usos del suelo y de criterios de protección a través de reglamentos de construcción;
 - d) sistemas de alerta temprana contra inundaciones.

La actividad incluye el diseño, la construcción, la ampliación, la rehabilitación, la modernización y la explotación de las medidas estructurales o no estructurales.

Las actividades de esta categoría no incluyen la planificación, construcción, ampliación y explotación de medidas de gestión a gran escala de inundaciones o sequías basadas en la naturaleza ni de restauración de humedales cubiertas por la actividad "Soluciones basadas en la naturaleza para la prevención y protección del riesgo de inundación y sequía" [véase la sección 3.1 del anexo I del Reglamento Delegado (UE) 2023/XXXX]. La actividad tampoco incluye infraestructuras para el transporte acuático, como vías navegables, puertos y puertos deportivos (véase la sección 6.16 del presente anexo), respuesta ante emergencias en caso de inundación (véase la sección 14.1 del presente anexo), consultoría en gestión de riesgos climáticos físicos y adaptación a los mismos (véase la sección 9.3) y *software* que permita la gestión de los riesgos climáticos físicos y la adaptación a los mismos (véase la sección 8.4).

Las actividades de esta categoría no incluyen la construcción, modificación o eliminación de estructuras de retención de agua en línea que den lugar a embalses con fines principalmente de uso de energía hidroeléctrica o riego.

Las actividades económicas de esta categoría podrían asociarse al código NACE F42.91, de conformidad con la nomenclatura estadística de actividades económicas establecida por el Reglamento (CE) n.º 1893/2006.

Si una actividad económica de esta categoría cumple el criterio relativo a una contribución sustancial especificado en el punto 5, esa actividad es una actividad facilitadora según el artículo 11, apartado 1, letra b), del Reglamento (UE) 2020/852, siempre que cumpla los criterios técnicos de selección previstos en la presente sección.

Criterios técnicos de selección

Contribución sustancial a la adaptación al cambio climático

1. La actividad económica ha aplicado soluciones físicas y no físicas (“soluciones de adaptación”) que reducen sustancialmente los riesgos climáticos físicos más importantes que son materiales respecto a esa actividad.

2. Los riesgos climáticos físicos que son materiales respecto a la actividad se han determinado a partir de los enumerados en el apéndice A del presente anexo mediante la realización de una sólida evaluación de las vulnerabilidades y los riesgos climáticos que consta de las siguientes etapas:

- a) un análisis de la actividad para determinar los riesgos climáticos físicos de la lista del apéndice A del presente anexo que pueden afectar al desempeño de la actividad económica a lo largo de su duración prevista;
- b) si se determina que la actividad está expuesta a un riesgo debido a uno o varios de los riesgos climáticos físicos enumerados en el apéndice A del presente anexo, una evaluación de las vulnerabilidades y los riesgos climáticos para determinar la importancia o materialidad de los riesgos climáticos físicos para la actividad económica;
- c) una evaluación de las soluciones de adaptación que puedan reducir el riesgo climático físico identificado.

La evaluación de las vulnerabilidades y los riesgos climáticos es proporcional a la escala de la actividad y a su duración prevista, de tal manera que:

- a) en el caso de las actividades con una duración prevista de menos de diez años, la evaluación se realiza, al menos, utilizando proyecciones climáticas a la escala adecuada más pequeña;
- b) en el caso de todas las demás actividades, la evaluación se lleva a cabo utilizando las proyecciones climáticas de mayor resolución y más avanzadas disponibles en la gama existente de escenarios futuros²⁸ compatibles con la duración prevista de la actividad, incluidos, por lo menos, escenarios de proyecciones climáticas a entre diez y treinta años cuando se trata de inversiones importantes.

3. Las proyecciones climáticas y la evaluación de los impactos se basan en las mejores prácticas y orientaciones disponibles y tienen en cuenta la información científica más avanzada sobre los análisis de la vulnerabilidad y el riesgo y las metodologías conexas, de conformidad con los informes más recientes del Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático²⁹, las publicaciones científicas revisadas por pares³⁰, y modelos de código abierto o de pago.

4. Las soluciones de adaptación aplicadas:

- a) no afectan negativamente a los esfuerzos de adaptación ni al nivel de resiliencia a los riesgos climáticos físicos de otras personas, de la naturaleza, del patrimonio cultural, de los bienes y de otras actividades económicas;
 - b) propician soluciones basadas en la naturaleza³¹ o se basan en la infraestructura azul o verde³² en la medida de lo posible;
 - c) son coherentes con las estrategias y los planes de adaptación locales, sectoriales, regionales o nacionales;
 - d) se vigilan y miden en función de indicadores predefinidos y se considera la posibilidad de adoptar medidas correctoras cuando no se cumplen esos indicadores;
 - e) cuando la solución aplicada es física y consiste en una actividad para la que se hayan especificado criterios técnicos de selección en el presente anexo, la solución cumple los criterios técnicos de selección relativos al principio de no causar un perjuicio significativo que sean aplicables a esa actividad.
-

5. Para que una actividad se considere una actividad facilitadora a tenor del artículo 11, apartado 1, letra b), del Reglamento (UE) 2020/852, el operador económico demuestra, mediante una evaluación de los riesgos climáticos actuales y futuros, con inclusión de la incertidumbre y sobre la base de datos sólidos, que la actividad proporciona una tecnología, producto, servicio, información o práctica, o promueve su uso, con uno de los siguientes objetivos principales:

- a) aumentar el nivel de resiliencia a los riesgos climáticos físicos de otras personas, de la naturaleza, del patrimonio cultural, de los bienes y de otras actividades económicas;
- b) contribuir a los esfuerzos de adaptación de otras personas, de la naturaleza, del patrimonio cultural, de los bienes y de otras actividades económicas.

No causar un perjuicio significativo

1)	Mitigación del cambio climático	No procede.
3)	Uso sostenible y protección de los recursos hídricos y marinos	<p>La actividad no obstaculiza la consecución del buen estado medioambiental de las aguas marinas o no deteriora las aguas marinas que ya se encuentran en buen estado medioambiental, tal como se define en el artículo 2, punto 21, del Reglamento (UE) 2020/852 y de conformidad con la Directiva 2008/56/CE que exige, en particular, que se adopten las medidas adecuadas para prevenir o mitigar los impactos en relación con los descriptores establecidos en el anexo I de dicha Directiva, teniendo en cuenta la Decisión (UE) 2017/848 de la Comisión en relación con los criterios y normas metodológicas pertinentes para dichos descriptores.</p> <p>La actividad cumple las disposiciones de la Directiva 2000/60/CE³³, en particular todos los requisitos establecidos en su artículo 4. De conformidad con el artículo 4 de la Directiva 2000/60/CE, y en particular su apartado 7, se lleva a cabo una evaluación del impacto del proyecto para analizar todos sus posibles impactos en el estado de las masas de agua de la misma demarcación hidrográfica y en hábitats protegidos y especies que dependen directamente del agua, teniendo en cuenta, en particular, los corredores de migración, los ríos de caudal libre o los ecosistemas cercanos a condiciones inalteradas.</p> <p>La evaluación se basa en datos recientes, exhaustivos y exactos, incluidos los datos de la vigilancia de los elementos de calidad biológica que son específicamente sensibles a las alteraciones hidromorfológicas, así como en el estado previsto de la masa de agua como resultado de las nuevas actividades, en comparación con su estado actual.</p> <p>La evaluación tiene en consideración, en particular, los impactos acumulados de ese nuevo proyecto con otras infraestructuras existentes o previstas en la demarcación hidrográfica. Sobre la base de esa evaluación de impacto, se ha establecido que el proyecto está concebido, por su diseño y ubicación y por sus medidas de mitigación, para cumplir uno de los requisitos siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) el proyecto no provoca ningún deterioro del buen estado o buen potencial de la masa de agua específica a la que está vinculado, ni compromete su consecución; b) si el proyecto corre el riesgo de provocar un deterioro del buen estado o buen potencial de la masa de agua específica a la que está vinculado, o de comprometer su consecución, dicho deterioro no es significativo y está justificado por una evaluación detallada de costes y beneficios que demuestra lo siguiente:

	<p>i) la existencia de razones imperiosas de interés general o el hecho de que los beneficios esperados del proyecto de infraestructura de navegación previsto en términos de adaptación o mitigación del cambio climático superan los costes del deterioro del estado del agua para el medio ambiente y la sociedad;</p> <p>ii) el hecho de que el interés público superior o los beneficios previstos de la actividad no puedan lograrse, por razones de viabilidad técnica o de costes desproporcionados, por otros medios que puedan conducir a un mejor resultado medioambiental (como soluciones basadas en la naturaleza, la reubicación de la actividad, la rehabilitación o renovación de las infraestructuras existentes o el uso de tecnologías que no perturben la continuidad del río).</p> <p>Se aplican todas las medidas de mitigación técnicamente viables y ecológicamente pertinentes para reducir los efectos adversos en el agua, así como en los hábitats protegidos y las especies que dependen directamente del agua.</p> <p>Las medidas de mitigación incluyen, cuando proceda y en función de los ecosistemas presentes de forma natural en las masas de agua afectadas:</p> <p>a) medidas para asegurar unas condiciones lo más cercanas posibles a la continuidad sin perturbaciones (en particular medidas para garantizar la continuidad longitudinal y lateral y un flujo ecológico y de sedimentos mínimo);</p> <p>b) medidas para proteger o mejorar las condiciones morfológicas y los hábitats de especies acuáticas;</p> <p>c) medidas para reducir los efectos adversos de la eutrofización.</p> <p>La eficacia de esas medidas se supervisa en el contexto de la autorización o el permiso que establece las condiciones destinadas a lograr el buen estado o el buen potencial de la masa de agua afectada.</p> <p>El proyecto no compromete de forma permanente el logro de un buen estado o buen potencial en ninguna de las masas de agua de la misma demarcación hidrográfica.</p> <p>Además de las medidas de mitigación mencionadas anteriormente, y cuando proceda, se aplican medidas compensatorias para garantizar que el proyecto no provoque un deterioro global del estado de las masas de agua de la misma demarcación hidrográfica. Para ello, se restablece la continuidad longitudinal o lateral dentro de la misma demarcación hidrográfica en una medida que compense la interrupción de la continuidad que puede provocar el proyecto de infraestructura de navegación previsto. La compensación comienza antes de la ejecución del proyecto.</p>
4) Transición hacia una economía circular	<p>Los operadores limitan la generación de residuos en los procesos relacionados con la construcción y la demolición y tienen en cuenta las mejores técnicas disponibles. Al menos el 70 % (en peso) de los residuos no peligrosos de construcción y demolición (con exclusión de los materiales naturales de la categoría 17 05 04 de la lista de residuos establecida por la Decisión 2000/532/CE) generados en la obra se preparan para la reutilización, el reciclado y otras formas de valorización de materiales, incluidas las operaciones de relleno utilizando residuos en sustitución de otros materiales, de conformidad con la jerarquía de residuos y el Protocolo de gestión de residuos de construcción y demolición en la UE³⁴. Los operadores utilizan la demolición selectiva para permitir la eliminación y la manipulación segura de sustancias peligrosas y facilitar la reutilización y el reciclado de alta calidad.</p>

5) Prevención y control de la contaminación	Se han aplicado medidas apropiadas para evitar y mitigar los desbordamientos perjudiciales de aguas pluviales del sistema combinado de recolección de aguas residuales, que pueden incluir sistemas de alcantarillado sostenible, sistemas separados de recolección de aguas pluviales, tanques de retención y tratamiento de la primera descarga.
6) Protección y recuperación de la biodiversidad y los ecosistemas	<p>La actividad se ajusta a los criterios establecidos en el apéndice D del presente anexo.</p> <p>Además, debe garantizarse lo siguiente:</p> <p>a) en la Unión, en relación con los espacios de la Red Natura 2000: que la actividad no tiene efectos significativos en los espacios de la Red Natura 2000, en vista de sus objetivos de conservación, sobre la base de una evaluación adecuada realizada de conformidad con el artículo 6, apartado 3, de la Directiva 92/43/CEE del Consejo;</p> <p>b) en la Unión, en cualquier zona: que la actividad no es perjudicial para la recuperación o el mantenimiento de las poblaciones de especies protegidas en virtud de la Directiva 92/43/CEE y de la Directiva 2009/147/CE en un estado de conservación favorable. La actividad tampoco es perjudicial para la recuperación o el mantenimiento de los tipos de hábitats de que se trate y protegidos en virtud de la Directiva 92/43/CEE en un estado de conservación favorable;</p> <p>c) en la UE, se impide la introducción de especies exóticas invasoras, o se gestiona su propagación de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 1143/2014;</p> <p>d) fuera de la UE, las actividades se llevan a cabo de conformidad con la legislación aplicable relacionada con la conservación de hábitats, especies y la gestión de especies exóticas invasoras.</p>

¹ Por ejemplo, las Orientaciones de la Organización Mundial de la Salud para Establecimientos de Salud Resilientes al Clima y Ambientalmente Sostenibles, de 2020, disponibles en: <https://www.who.int/es/publications/i/item/9789240012226> y la Organización Mundial de la Salud; 2020 (licencia: CC BY-NC-SA 3.0 IGO) Organización Mundial de la Salud, *Smart Hospitals Toolkit*, Organización Panamericana de la Salud, 2017, disponible en: <https://cdn.who.int/media/docs/default-source/climate-change/smart-hospital-toolkit-paho.pdf>

² Por ejemplo, las directrices de 2020 del International Search and Rescue Advisory Group (INSARAG), *Volume II: Preparedness and response* ("Volumen II: Preparación y respuesta", documento en inglés) y *Volume III: Operational Field Guidance* ("Volumen III: Guía operativa sobre el terreno", documento en inglés), Oficina de las Naciones Unidas para la Coordinación de Asuntos Humanitarios (OCHA), disponible en: www.insarag.org.

³ Directiva 2004/35/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de abril de 2004, sobre responsabilidad medioambiental en relación con la prevención y reparación de daños medioambientales (DO L 143 de 30.4.2004, p. 56).

⁴ "Preparación" se refiere a una situación de disponibilidad y capacitación de los medios humanos y materiales, estructuras, comunidades y organizaciones que les permite dar una respuesta rápida y eficaz ante una catástrofe y que es resultado de medidas tomadas de antemano.

⁵ Un módulo a efectos del presente anexo se deriva de la definición sobre la base del artículo 4, apartado 6, de la Decisión n.º 1313/2013/UE por la que se establece un Mecanismo de Protección Civil de la Unión, esto es, "el dispositivo autosuficiente y autónomo, previamente definido, [...] y unas necesidades concretas, o un equipo operativo móvil [...] que combine medios humanos y materiales y que pueda describirse por su capacidad de intervención o por las tareas que pueda desempeñar". Los medios materiales incluyen el transporte necesario para apoyar la intervención de emergencia, cuando corresponda. En las Decisiones de Ejecución 2014/762 y 2019/570 figuran ejemplos de medios materiales necesarios para diferentes tipos de módulos de respuesta a los servicios de emergencia, por ejemplo, los medios materiales relacionados con la extinción aérea y terrestre de incendios, como helicópteros, aeronaves y vehículos, botes de salvamento y medios aéreos de evacuación médica.

- ^{*6} “Ayuda de protección civil” se refiere a los equipos, expertos o módulos de protección civil con su dotación correspondiente, así como al material o los suministros de socorro que sean necesarios para paliar las consecuencias inmediatas de una catástrofe. Artículo 2, apartado 2, de la Decisión de Ejecución de la Comisión, de 16 de octubre de 2014, por la que se establecen las normas de desarrollo de la Decisión n.º 1313/2013/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, relativa a un Mecanismo de Protección Civil de la Unión, y por la que se derogan las Decisiones 2004/277/CE, Euratom y 2007/606/CE, Euratom [notificada con el número C(2014) 7489 (2014/762/UE)].
- ^{*7} Entre los escenarios futuros cabe citar las trayectorias de concentración representativas RCP2.6, RCP4.5, RCP6.0 y RCP8.5 del Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático.
- ^{*8} Informes de evaluación sobre el cambio climático: impactos, adaptación y vulnerabilidad, publicados periódicamente por el Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC), el órgano de las Naciones Unidas encargado de evaluar los conocimientos científicos relacionados con los efectos del cambio climático, <https://www.ipcc.ch/reports/>.
- ^{*9} Como los servicios de Copernicus gestionados por la Comisión Europea.
- ^{*10} Las soluciones basadas en la naturaleza son aquellas soluciones inspiradas y respaldadas por la naturaleza, que son rentables, proporcionan simultáneamente beneficios ambientales, sociales y económicos, y ayudan a crear resiliencia. Dichas soluciones aportan más naturaleza y más características y procesos naturales, y con mayor diversidad, a las ciudades y paisajes terrestres y marinos, mediante intervenciones localmente adaptadas, eficientes en el uso de recursos y sistémicas. Por consiguiente, las soluciones basadas en la naturaleza benefician la diversidad y apoyan la prestación de una serie de servicios ecosistémicos (versión de 27.6.2023: https://research-and-innovation.ec.europa.eu/research-area/environment/nature-based-solutions_en).
- ^{*11} Véase la Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones: “Infraestructura verde: mejora del capital natural de Europa” [COM(2013) 249 final].
- ^{*12} “Emisiones de GEI del ámbito 1” son las emisiones directas de gases de efecto invernadero procedentes de fuentes que son propiedad del operador o están controladas por él, en particular las emisiones de GEI del transporte terrestre, acuático y aéreo de emergencia.
- ^{*13} “Emisiones de GEI del ámbito 2” son las emisiones indirectas de gases de efecto invernadero procedentes de la generación de la electricidad consumida por el operador.
- ^{*14} “Emisiones de GEI del ámbito 3” son todas las emisiones indirectas de gases de efecto invernadero no incluidas en el ámbito 2. Véase Climate Charter, Humanitarian Carbon Calculator (Calculadora de carbono humanitario), 2023, para obtener orientaciones sobre cómo calcular la huella de carbono de las organizaciones humanitarias: <https://www.climate-charter.org/humanitarian-carbon-calculator/>
- ^{*15} Reglamento (UE) 517/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de abril de 2014, sobre los gases fluorados de efecto invernadero y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º 842/2006 (DO L 150 de 20.5.2014, p. 195).
- ^{*16} Tal como se define en la lista de residuos de la Decisión 2000/532/CE de la Comisión.
- ^{*17} Tales como los de las espumas de extinción de incendios, los agentes extintores y los retardadores de incendios.
- ^{*18} Véase Comité Internacional de la Cruz Roja, *Medical Waste Management* (“Gestión de Residuos Médicos”, documento en inglés), 2011, disponible en: <https://www.icrc.org/en/doc/assets/files/publications/icrc-002-4032.pdf>
- ^{*19} Directiva 2008/98/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de noviembre de 2008, sobre los residuos y por la que se derogan determinadas Directivas (DO L 312 de 22.11.2008, p. 3).
- ^{*20} Protocolo de la UE sobre residuos de construcción y demolición y sus Directrices, Dirección General de Mercado Interior, Industria, Emprendimiento y Pymes, disponible en: https://single-market-economy.ec.europa.eu/content/eu-construction-and-demolition-waste-protocol-0_en

- ^{*21} Directiva 2010/75/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de noviembre de 2010, sobre las emisiones industriales (prevención y control integrados de la contaminación) (versión refundida) (DO L 334 de 17.12.2010, p. 17).
- ^{*22} Reglamento (CE) 1005/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de septiembre de 2009, sobre las sustancias que agotan la capa de ozono (versión refundida) (DO L 286 de 31.10.2009, p. 1).
- ^{*23} Incluidos en el visualizador de la Red Natura 2000, véase Agencia Europea de Medio Ambiente, Natura 2000 Network Viewer, <https://natura2000.eea.europa.eu/>
- ^{*24} En particular los efectos derivados del establecimiento y el funcionamiento de campamentos de socorro en caso de catástrofe, los impactos en zonas de alto valor para la biodiversidad debido a la introducción o el vertido involuntarios de materias peligrosas o la falta de protección durante la respuesta ante materias peligrosas.
- ^{*25} Relacionadas con estructuras de ingeniería civil.
- ^{*26} No relacionadas con estructuras de ingeniería civil.
- ^{*27} Directiva 2007/60/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, relativa a la evaluación y gestión de los riesgos de inundación (DO L 288 de 6.11.2007, p. 27).
- ^{*28} Entre los escenarios futuros cabe citar las trayectorias de concentración representativas RCP2.6, RCP4.5, RCP6.0 y RCP8.5 del Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático.
- ^{*29} Informes de evaluación sobre el cambio climático: impactos, adaptación y vulnerabilidad, publicados periódicamente por el Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC), el órgano de las Naciones Unidas encargado de evaluar los conocimientos científicos relacionados con los efectos del cambio climático, <https://www.ipcc.ch/reports/>.
- ^{*30} Como los servicios de Copernicus gestionados por la Comisión Europea.
- ^{*31} Las soluciones basadas en la naturaleza son aquellas soluciones inspiradas y respaldadas por la naturaleza, que son rentables, proporcionan simultáneamente beneficios ambientales, sociales y económicos, y ayudan a crear resiliencia. Dichas soluciones aportan más naturaleza y más características y procesos naturales, y con mayor diversidad, a las ciudades y paisajes terrestres y marinos, mediante intervenciones localmente adaptadas, eficientes en el uso de recursos y sistémicas. Por consiguiente, las soluciones basadas en la naturaleza benefician la diversidad y apoyan la prestación de una serie de servicios ecosistémicos (versión de 27.6.2023: https://research-and-innovation.ec.europa.eu/research-area/environment/nature-based-solutions_en).
- ^{*32} Véase la Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones: “Infraestructura verde: mejora del capital natural de Europa” [COM(2013) 249 final].
- ^{*33} En el caso de las actividades realizadas en terceros países, de conformidad con la legislación nacional aplicable o con normas internacionales que persiguen objetivos equivalentes relativos al buen estado y el buen potencial ecológico de las aguas, mediante normas sustantivas y de procedimiento equivalentes, es decir, un plan de gestión del uso y protección del agua elaborado en consulta con las partes interesadas pertinentes que garantice que 1) se evalúa el impacto de las actividades en el estado o potencial ecológico identificado en una masa o masas de agua potencialmente afectadas y 2) se evita el deterioro o la prevención del buen estado o del potencial ecológico o, cuando esto no sea posible, 3) se justifica por la falta de mejores alternativas medioambientales que no sean desproporcionadamente costosas o inviables desde un punto de vista técnico, y se toman todas las medidas posibles para mitigar los efectos adversos en el estado de la masa de agua.
- ^{*34} El protocolo y las directrices de gestión de residuos de construcción y demolición en la UE, Dirección General de Mercado Interior, Industria, Emprendimiento y Pymes (europa.eu) https://single-market-economy.ec.europa.eu/content/eu-construction-and-demolition-waste-protocol-0_en.;

24) en el apéndice B, se inserta el apartado siguiente:

«La actividad no obstaculiza la consecución del buen estado medioambiental de las aguas marinas o no deteriora las aguas marinas que ya se encuentran en buen estado medioambiental, tal como se define en el artículo 3, punto 5, de la Directiva 2008/56/CE^{*1}, teniendo en cuenta la Decisión (UE) 2017/848 de la Comisión en relación con los criterios y normas metodológicas pertinentes para dichos descriptores.

^{*1} La definición del artículo 3, punto 5, de la Directiva 2008/56/CE establece, en particular, que el buen estado medioambiental debe determinarse sobre la base de los descriptores cualitativos indicados en el anexo I de dicha Directiva.».

25) En el apéndice C, la letra f) se sustituye por el texto siguiente:

«f) sustancias, como tales, en forma de mezclas o contenidas en artículos, en una concentración superior al 0,1 % en peso, que reúnen los criterios establecidos en el artículo 57 del Reglamento (CE) n.º 1907/2006 y que hayan sido identificadas de conformidad con el artículo 59, apartado 1, de dicho Reglamento durante un período mínimo de dieciocho meses, excepto si los operadores evalúan y documentan que no se dispone en el mercado de otras sustancias o tecnologías alternativas adecuadas y que se utilizan en condiciones controladas^{*1};

^{*1} La Comisión revisará las excepciones a la prohibición de fabricar, comercializar o utilizar las sustancias mencionadas en la letra f) una vez que haya publicado principios horizontales sobre el uso esencial de sustancias químicas.»;

26) en el apéndice C, se suprime la letra g);

27) en el apéndice C, se inserta el apartado siguiente a continuación de la letra f):

«Además, la actividad no conduce a la fabricación, la presencia en el producto o la producción finales, ni a la comercialización, de otras sustancias, como tales, en forma de mezclas o contenidas en artículos, en una concentración superior al 0,1 % en peso, que cumplan los criterios del Reglamento (CE) n.º 1272/2008 para una de las clases o categorías de peligro mencionadas en el artículo 57 del Reglamento (CE) n.º 1907/2006, excepto si los operadores evalúan y documentan que no se dispone en el mercado de otras sustancias o tecnologías alternativas adecuadas y que se utilizan en condiciones controladas^{*1}.

^{*1} La Comisión revisará las excepciones a la prohibición de la fabricación, presencia en el producto o la producción finales, o comercialización de las sustancias a que se refiere el presente apartado una vez que haya publicado principios horizontales sobre el uso esencial de sustancias químicas.».